

Seite 3

Der Ikarus aus Dresden



Michael Schlosser mit seinem Fluggerät

ZEITENSPIEGEL/BERND HAUSER (2)

Michael Schlosser reißt am Zugseil. Einmal, zweimal. Aber der Motor bockt, will nicht anspringen. Der Zweizylinder aus einem alten Trabant ist der Antrieb eines Fluggeräts, das Schlosser selbst gebaut hat. Rumpf und Tragflächen aus Aluminium blinken im Abendlicht.

Männer in schlichten T-Shirts und mit teuren Pilotenuhren stehen um Schlossers Eigenbau herum, manche mit einer Flasche Bier in der Hand: Die Mitglieder des Fliegerclubs Langhennersdorf lassen nach Ausflügen mit ihren Ultraleichtflugzeugen über Felder, Wälder und Weiler des Osterzgebirges den Sonntag gemütlich ausklingen.

Michael Schlosser, 74 Jahre alt, hat seinen Jungferflug mit dem Alu-Eigenbau noch vor sich. „Hat das Ding Bremsen?“, fragt einer der Piloten. „Nein“, sagt Schlosser. „Brauche ich nicht.“ Die Wölbung der Tragflächen sehe vernünftig aus, meint der stellvertretende Clubvorsitzende. „Abheben kann er bestimmt.“ Und landen? „Falls er Talent hat und ein Glückspilz ist, dann: ja.“

Während Schlosser, ein stämmiger Mann mit grauem Haarschopf und buschigen Brauen, erneut am Zugseil reißt, fachsimplen die Ultraleichtpiloten über den „Colditz Cock“. So nannten Offiziere der britischen Royal Air Force im Zweiten Weltkrieg den Lastensegler, den sie heimlich bauten, als sie als Kriegsgefangene im Schloss Colditz interniert waren. Mit einem Katapultsystem sollte das Fluggerät starten und die Piloten in die Freiheit tragen. Die Idee wurde nie in die Tat umgesetzt, denn bevor der Segler fertig war, befreite die amerikanische Armee die Gefangenen von Colditz.

Offenbar gibt es in der Gegend einen Hang dazu, dem Eingesperrten in Diktaturen auf dem Luftweg entfliehen zu wollen. Michael Schlosser hatte in der DDR Anfang der Achtzigerjahre einen ähnlichen Plan wie einst die englischen Offiziere.

Der Motor keucht

Jetzt beginnt der Motor zu keuchen, nimmt Drehzahl auf. Der selbst geschnitzte Propeller aus Esche macht mächtig Wind, weht Schlosser den Haarschopf aus der Stirn. So sieht er verwegener aus. Ein tollkühner Mann in seiner fliegenden Kiste. Er will einen Rollversuch machen, also den Flieger bis auf Abhebeschwindigkeit bringen.

Nur das hat ihm der Fliegerclub erlaubt. Um richtig zu fliegen, bräuchte Schlosser einen Pilotenschein und die Maschine eine Zulassung des Luftfahrtbundesamtes, das wäre teuer und langwierig, meint Schlosser. Aber was spricht dagegen, beim Rollversuch ein bisschen mehr Gas zu geben? Wenn die Räder den Erdboden verlassen, das Fluggerät einen Hopper macht, hat er es endlich bewiesen. „Es wurmt mich, dass die Leute daran zweifeln“, sagt Schlosser. „Aber ich kann fliegen!“

Einst wollte Michael Schlosser aus der DDR in die Freiheit fliehen – mit einem selbst gebauten Flugzeug. Doch ein Kollege verriet ihn, er kam ins Gefängnis. Dreieinhalb Jahrzehnte später will er nun beweisen, dass sein Eigenbau tatsächlich fliegen kann

Von Bernd Hauser, Dresden

Schon einmal habe er ein flugtüchtiges Gerät gebaut. Das war im Jahre 1983 in seiner Garage. Unter höchster Geheimhaltung. Seinen Wehrdienst hatte der Kfz-Meister in den Luftstreitkräften der Nationalen Volksarmee abgeleistet und sich dort manches abgesehen. Außerdem zog er für aerodynamische Fragen das antiquarische Werk „Die Wunder des Segelflugs“ zurate. So nahm sein Fluggerät mit 265 Kilogramm Startgewicht in jahrelanger Arbeit Form an. Mit einer Flugeschwindigkeit von 120 Kilometern pro Stunde wollte er damit aus der DDR fliehen. Auf einer Waldlichtung starten, über der beleuchteten A9 den Eisernen Vorhang überqueren und dann auf der Autobahn bei Rudolphstein in Bayern landen. Frühlingsmorgen um fünf, wenn es dort kaum Verkehr gibt.

In der DDR hielt ihn nach seiner Scheidung nichts mehr. Außerdem war sein beruflicher Traum geplatzt. „Ich wollte eine eigene Kfz-Werkstatt.“ Der zuständige Genosse sagte: „Du musst zuerst in eine Partei eintreten.“ Also entweder in die SED oder eine der Blockparteien. „Mach ich nicht“, sagte Schlosser. „Dann kannst du dir deinen Gewerbeschein an den Hut stecken“, sagte der Genosse.

Schon als Kind hatte Schlosser renitent reagiert, wenn ihn jemand zu etwas zwingen wollte. „Mein Vater war überzeugter Kommunist“, erzählt Schlosser. Von ihm hat er wohl seine handwerkliche Begabung. Der Vater fabrizierte mit der Laubsäge unermüdlich SED-Logos für die Rednertribünen bei Parteiveranstaltungen.

Am 17. Juni 1953, als Michael neun Jahre alt war, schlug die Sowjetarmee den Volksaufstand in der DDR blutig nieder. „Mein Vater verlangte, dass ich den Soldaten auf der Straße Blumen bringe“, erinnert sich Schlosser. „Aber ich wollte nicht.“

Der Vater prügelte ihn dafür. Der Sohn reagierte mit Widerstand. Er schwänzte die Zusammenkünfte der Pioniere und stellte am Radio immer wieder den West-Berliner Rias ein. „Auch wenn es dafür neue Dresche gab.“ Als Michael zehn Jahre alt war, beendeten die Großeltern den Kampf zwischen Vater und Sohn und nahmen den Jungen zu sich.

Die Generalprobe zur Flucht findet am frühen Morgen des 14. August 1983 auf einem Übungsplatz der sowjetischen Streitkräfte statt. Doch als er den Flieger auf dem einsamen Gelände von seinem Laster abladen will, kommt eine Gruppe Sowjetsoldaten aus dem Wald. „Ich arbeite fürs Fernsehen“, sagt Schlosser – was der Wahrheit entspricht: Der Kfz-Meister ist Fuhrparkleiter im Studio Dresden des DDR-Fernsehens. Was nicht stimmt: „Für eine neue Serie muss ich den Flieger testen.“ Er zaubert zwei Flaschen Wodka hervor. Munter helfen ihm die Soldaten, den Flieger aufzubauen und setzen sich ins Gras. Schlosser beschleunigt – und hebt ab. Zwei Meter



Er gibt nicht auf: Michael Schlosser ist sich sicher, dass sein Flugzeug abheben wird – irgendwann.

hoch – dann muss er wieder auf den Boden, weil der Waldrand gefährlich näher kommt. Die Soldaten gratulieren.

Beweisen kann er diesen geglückten Versuch nicht – und zum Fluchtflug kam es nicht. Denn kurz vor dem geplanten Termin stutzt der Staatssicherheitsdienst „Ikarus“ die Flügel: So nennt man Michael Schlosser bei der Stasi.

In der griechischen Mythologie erhob sich Ikarus mit Flügeln aus Wachs und Vogelfedern in die Lüfte – trotz Warnungen des Vaters wurde er übermütig und kam der Sonne zu nahe. Das Wachs schmolz, Ikarus stürzte ab.

Die DDR mag keine übermütigen Bürger. Ein Kollege beim Fernsehen ist Informeller Mitarbeiter (IM) bei der Stasi. Er beobachtet,

dass Schlosser sich in einem ungarischen Magazin für einen Bericht über Flugdrachen interessiert – und meldet ihn. Stasi-Mitarbeiter durchsuchen die Werkstatt, finden das Flugzeug und verhaften Schlosser. Er bekommt viereinhalb Jahre Gefängnis wegen versuchter Republikflucht.

Die Flucht mit einem Flugzeug gelingt dagegen anderen. Bereits im Jahre 1980 nutzt Wolfgang Schmelzer die Gelegenheit, die sich ihm als Schlepppilot in einem Segelfliegerclub in Leipzig bietet. Er steuert eine vollgetankte Wilga, eine einmotorige polnische Maschine, 52 Minuten lang mit Vollgas bis über die Grenze bei Rudolphstein. Seine Frau, ebenfalls eine Pilotin und Mitwisserin, wird daraufhin zu 27 Monaten Gefängnis verurteilt. Noch kurz vor dem Ende der DDR, im Mai 1989, starten Ingo und Holger Bethke mit zwei Ultraleichtfliegern von einem Fußballplatz in Berlin-Neukölln, fliegen über die Mauer und landen im Treptower Park. Dort wartet ihr Bruder Egbert schon in einem Gebüsch. Sicher gelangen die drei Brüder zurück in den Westen der Stadt.

Aber ohne Pilotenschein und mit einem Eigenbau, so dreist war nur Michael Schlosser. Die Bundesrepublik kauft ihn nach fünf Monaten Haft für 96 000 Mark frei; er kann bei Ludwigshafen seine eigene Werkstatt eröffnen. Aber Schlosser ist von Verhören und Gefängnis gezeichnet. Er kämpft mit Migräne, in seinen Träumen rasseln Wärter mit Schlüsseln „und immer wieder steht Erich Honecker an meinem Bett“.

Im Alter von 60 Jahren kehrt Schlosser nach Dresden zurück. Er macht Führungen an der Stasi-Gedenkstätte, außerdem lädt er regelmäßig den Nachbau seines Fliegers auf den Autoanhänger und besucht Schulen im gesamten Bundesgebiet, um seine Geschichte zu erzählen.

„Die Kinder heute können sich diese Zeit schon gar nicht mehr vorstellen“, sagt Schlosser. „Ein Schüler fragte mich, warum ich nicht einfach auf dem Bahnhof eine Fahrkarte löste und nach München fuhr! Sie sind ganz selbstverständlich in die Freiheit geboren und haben keine Ahnung, was ein Reiseverbot ist und wie eingesperrt man sich fühlte.“ Und doch ist es wohl so, dass diese

Arbeit als Zeitzeuge auch eine Art Selbsttherapie für Schlosser ist: „Seit ich meine Geschichte erzähle, geht es mir gesundheitlich besser.“ Aber erst mit dem Jungferflug des Nachbaus wird Michael Schlosser seine Vergangenheitsbewältigung wohl endgültig abschließen können.

„Ich bin in der DDR Motorradrennen gefahren. 250 Kubikzentimeter“, sagt Schlosser. „Deshalb weiß ich: Du darfst keine Angst haben. Angst ist dein größter Gegner.“

Er rollt an, gibt Gas. Der Flieger ruckelt über die Graspiste. Mit 20 Kilometern pro Stunde, 30. Die Tragflächen wippen bedenklich. 35 Kilometer pro Stunde, 40 ... Plötzlich reißt es das Fluggerät herum in eine enge Linkskurve, wie mit einer Riesenfaust gepackt, die Fliehkraft heben Schlosser schief aus seinem Sitz. Dann erstirbt der Motor, das Flugzeug kommt zum Stehen. Stille.

Was ist passiert? „Da war wohl eine tiefe Bodenrille in der Piste“, erklärt Schlosser seelenruhig, als er aus dem Cockpit klettert. „Deshalb ist ein Bolzen an der Lenkung gebrochen.“ Das Rad am Heck lässt sich nicht mehr steuern. Er schiebt das Vehikel Richtung Hangar. „Das war ein Materialfehler. Heute geht nichts mehr.“

Mit leichten Tragflächen

Lutz, einer der Ultraleicht-Piloten, geht auf Schlosser zu. „Mann, was du handwerklich kannst, ist eine reife Leistung. Aber es ist gut, dass die Stasi dich eingesperrt hat. Sonst hättest du die Wende gar nicht erlebt.“ Der Propeller müsse schmaler und anders gebogen sein. Die Querruder müssten weiter nach außen. Vor allem aber müssten die Flügel mit Streben verstärkt werden. „Wenn dir bei einem Hopper die Tragfläche bricht, ist das Ding unkontrollierbar.“

Schlosser verteidigt sich: „1983 hatte ich andere Tragflächen. Die waren leichter.“ Er hatte sie damals aus Sperrholz und Nesselstuch gefertigt, das er mit Latex und Polyesterharz bestrich, bis eine feste Hartschale entstand. „Ich habe damals aus dem buchstäblichen Nichts meinen Flieger gebaut“, sagt er mit einem Anflug von Trotz. Alles Material habe er sich heimlich und mit List besorgen müssen.

„Die heutige Erfahrung lehrt mich: Ich muss den Flieger von 1983 exakt nachbauen“, überlegt er. Mit den leichteren Tragflächen. Auch den Trabant-Zweizylinder müsse er wieder frisieren, sodass er statt 26 satte 36 PS mache. „Mein Sternzeichen ist Wassermann. Die geben nicht auf“, sagt Schlosser. „Ihr werdet mich auf diesem Flugplatz künftig öfter sehen.“



Bernd Hauser ist der erste Journalist, der Michael Schlosser bei einem Flugversuch beobachten durfte.