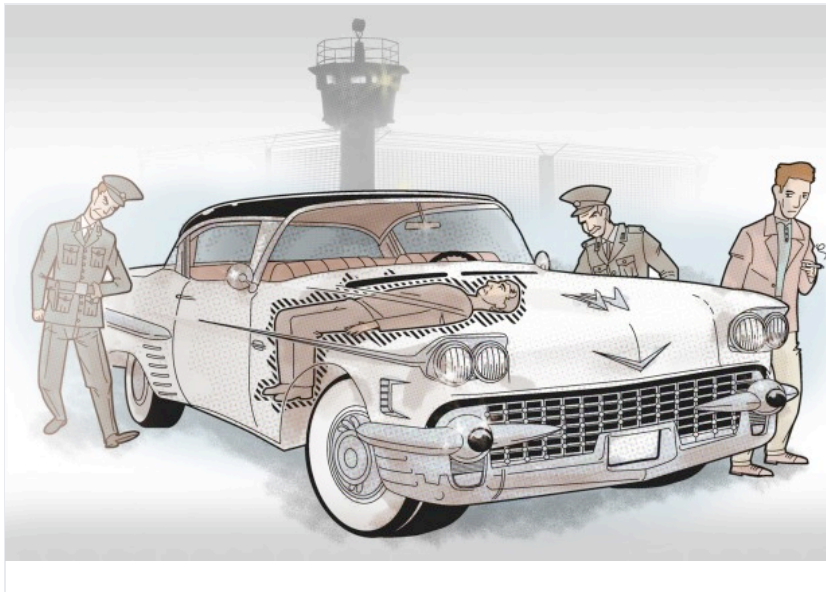


12:19 | **Flucht aus der DDR**

Als ein Cadillac-Besitzer die Stasi narnte

Burkhard Veigel ist einer der erfolgreichsten Fluchthelfer der deutsch-deutschen Geschichte. Er schmuggelte DDR-Bürger in einem Cadillac in den Westen. In einem gut getarnten Menschenversteck. *Von Thomas Purschke*



Das Arbeitszimmer seiner Wohnung in Berlin-Grünwald sieht aus wie ein Archiv. Regale voller Bücher, Zeitungsartikel, Aktenordner. Burkhard Veigel öffnet behutsam eine Pappschachtel und hebt ein Modellauto heraus, einen Cadillac DeVille Coupé von 1957.

"Das ist er", sagt Veigel, seine Hände zittern, seine Stimme stockt. Obwohl es nahezu ein halbes Jahrhundert her ist, übermannen ihn die Gefühle, wenn er über die "spannendste Phase" seines Lebens spricht.

Zu dieser Zeit ist Veigels Leben ein Versteckspiel, nicht mal seinen Kindern wird er von seiner gefährlichen Mission erzählen. Erst als er im November 1989 die Bilder vom Mauerfall im Fernsehen sieht, verrät er es ihnen unter Tränen. "Die Wiedervereinigung war mein größtes Glück", sagt Veigel. "Und ich muss immer daran denken, wie viel Glück ich gehabt habe."

Wie dicht ihm die Schergen des Ministeriums für Staatssicherheit zwischenzeitlich auf den Fersen waren, erfährt er erst später – aus seiner Stasi-Akte.

Schlupfloch für 200 DDR-Bürger

Burkhard Veigel, 75, gehört zu den erfolgreichsten Fluchthelfern der deutsch-deutschen Geschichte. Etwa 650 DDR-Bürger schleust er zwischen 1961 und 1970 mit gleichgesinnten Kollegen in die Freiheit und riskiert dabei sein Leben. Wichtigstes Hilfsmittel des Pfarrersohnes aus dem thüringischen Eisfeld ist ein Auto, ein Cadillac DeVille Coupé, Baujahr 1957.

Von Ende 1964 bis November 1967 transportiert der amerikanische Straßenkreuzer 200

Menschen in den Westen, so viele wie kein anderes Fluchtfahrzeug.

Ausgerechnet ein durch und durch kapitalistisches Statussymbol als Schlupfloch in den Westen. Anfangs organisiert Veigel als junger Medizinstudent an der FU Berlin die Fluchten noch zu Fuß und mit gefälschten Pässen für Kommilitonen, sogenannte Grenzgänger-Studenten, die nach dem Mauerbau nicht mehr ausreisen dürfen.

Auch an einem Fluchttunnelbau beteiligte er sich, bevor er auf die Idee mit dem Cadillac kommt. Dass immer mehr Autos für die Fluchthilfe umgebaut werden, entgeht auch der Stasi nicht. Das Versteck für den geheimen Passagier liegt oft zwischen Rücksitz und Kofferraum oder im Raum für den Tank, der ausgebaut und durch ein Mini (Link: <http://www.welt.de/themen/mini/>) -Behälter ersetzt wird, sodass ein Mitfahrer hineinschlüpfen kann.

Mit einem flexiblen Stab stochern die Volkspolizisten in den Tank, um dessen wahre Größe zu prüfen. Veigel dagegen will einen anderen doppelten Boden nutzen: "Dafür musste ein großer amerikanischer Straßenkreuzer her, das war mir sofort klar."

Unterschenkel hängen in den Kotflügel

Mit einem Automechaniker aus Düsseldorf, selbst aus der DDR geflohen, erstet er im Februar 1964 ein Cadillac-Coupé für 5000 Mark, elfenbeinweiß, mit schwarzem Dach und Weißwandreifen. Der elegante und überaus geräumige Zweitürer mit extravaganten Heckflossen hat ein Sechsliter-V8-Triebwerk und 300 PS.

Er wiegt rund zwei Tonnen und verbraucht auf 100 Kilometer 20 Liter Benzin. Für Veigel aber sind nicht das Fahrwerk und der kräftig grollende Motor entscheidend. Mehr als Tempo 120 seien "mit diesem Riesenteil ohnehin nicht drin" gewesen, da der Cadillac andernfalls drohte, ins Schlingern zu geraten. "Aber für Verfolgungsjagden mit den DDR-Vopos war der übermotorisierte Wagen ja auch nicht vorgesehen", sagt er und grinst.

Der Cadillac hat einen anderen Vorteil: das Armaturenbrett. Etwas mehr als 70 Zentimeter breit und zwei Meter lang, aber wegen der monströsen Karosserie nicht besonders auffällig.

Der fast sechs Meter lange Schlitten wird in einer abgelegenen Werkstatt in Bayern umgebaut. Es dauert mehr als ein halbes Jahr, bis das Versteck hinterm Lenkrad präpariert ist. Die Unterschenkel der Fluchtperson sollen abgewinkelt im rechten Kotflügelraum Platz finden. "Wer nicht größer als 1,85 Meter war, auch nicht besonders dick und keine allzu große Platzangst hatte, der kam darin gut unter", erinnert sich Veigel.

Spürhunde suchen vergeblich

Das einen halben Meter lange Röhren-Autoradio wird durch ein kompakteres Transistorgerät ersetzt, das Handschuhfach verkleinert, etwas nach unten verlegt und mit gebrauchten Papiertaschentüchern versehen, mit Stahlplatten der Hohlraum crashtestsicher gemacht. "Wenn das Versteck verschlossen wurde, war das wie eine gut gesicherte Panzertür.

Wenn man nicht wusste, wie es aufgeht, hatte man keine Chance, da ranzukommen." Als Schloss dienen drei Stahlstifte, die mit starken Anlasser-Magneten entriegelt werden. "Es musste die Bodenplatte des Zigarettenanzünders nach unten gedrückt werden, dann schloss sich ein Stromkreis, und das Versteck öffnete sich."

Das System und die Tarnung funktionieren so perfekt, dass die Grenzer selbst nach einer einstündigen Inspektion des Cadillacs auf einer Hebebühne im tschechoslowakischen Grenzort Eger/Cheb keinen Verdacht schöpfen. Da das Menschenversteck so nah am Motor mit seinen Benzin- und Ölgerüchen liegt, schlagen auch die herbeigeführten Spürhunde nicht an.

Fluchthelfer Veigel wartet derweil ein paar Kilometer westlich in großer Sorge auf den Fahrer und die Flüchtlingsfrau. Als der Cadillac schließlich passieren darf, die Fuhre in Sicherheit ist und Veigel sie aus ihrem Stahlgefängnis befreit, ist er verdutzt. "Die Dame war quietschdel und froh, endlich im Westen angekommen zu sein. Sie hatte geglaubt, dass alle Autos so akribisch untersucht werden." Dabei hätte sie schon durch ein lautes Atmen oder ein leises Hüsteln auffliegen können.

Frische Papiere vom Landratsamt

Weil Burkhard Veigel fürchtet, dass das wuchtige Fahrzeug aus den Vereinigten Staaten im Grenzverkehr auf Dauer den Argwohn der Volkspolizei wecken würde, wechselt er nach sechs bis acht Fahren das Kleid. "Dann haben wir den Cadillac komplett umlackiert, ihm eine andere Schnauze angeschweißt und die Nummernschilder getauscht."

Mit einer neuen Frontpartie wird aus dem Cadillac für die nächsten Touren ein Mercury, dann ein Dodge und später ein Buick. Burkhard Veigel hat einen guten Draht zu einem Landratsamt in Süddeutschland, das ihm bei Bedarf die entsprechenden Kfz-Papiere ausstellt. Auch die Fluchtfahrer bekommen regelmäßig neue Ausweispapiere.

Sie benutzen Grenzübergänge zwischen der Tschechoslowakei und der Bundesrepublik und von Ungarn nach Österreich, weil dort nicht so streng kontrolliert wird wie an den deutsch-deutschen Grenzübergängen und in Berlin. Burkhard Veigel lässt auch noch einen Austin Healey 3000, ein Goggomobil und eine Super-Isetta zum Fluchtfahrzeug umbauen.

Und es kommt die Zeit, in der Veigel für seine Fluchthilfe Geld verlangen muss, zwischen 5000 und 8000 Mark pro Fahrt, weil ihn Schulden drücken und allein die Umbauten des Cadillacs rund 50.000 Mark gekostet haben. Im Westen angekommen, dürfen die Flüchtlinge das Fluchtgeld in Raten abstottern. Als sich Veigel wieder saniert hat, verzichtet er wie zu Beginn seiner Fluchthelferlaufbahn auf die Gebühr.

Einladungen zum zweiten Geburtstag

Der "Feindtätigkeit" Veigels und seiner Kollegen, wie die "Schleuseraktivitäten" im MfS-Jargon heißen, bereitet die Stasi im November 1967 vorübergehend ein Ende. Sie wird von Spitzeln informiert, dass DDR-Bürger mit dem Wagen über die ČSSR und Ungarn in den Westen geschmuggelt werden sollen.

Tschechoslowakische Grenzer mit Maschinenpistolen empfangen den Straßenkreuzer in Znaim-Hate/Kleinhaugsdorf, umstellen ihn und verhaften den Fahrer samt einer Flüchtlingsfrau im nunmehr entdeckten Versteck. Danach verliert sich die Spur des Cadillacs, bis heute ist er verschollen. Das Modellauto ist Burkhard Veigel geblieben, die Erinnerung und die Dankbarkeit.

Bis heute pflegt er zahlreiche Kontakte zu den einst Geflüchteten und freut sich, wenn er zu deren "Zweitgeburtstag", dem Tag der geglückten Flucht, eingeladen wird.

In den Stasi-Akten sah er, dass ab 1963 Haftbefehle der DDR-Behörden gegen ihn ergingen und nach ihm gefahndet wurde. Weil Veigel klug und vorsichtig agierte, entkam er. Als er 1969 Vater wird, zieht er sich "schweren Herzens" und auf Bitten seiner Frau aus der Fluchthilfe zurück und siedelt mit Familie von Berlin nach Hannover um.

Später arbeitet der promovierte Orthopäde in Stuttgart und kehrt nach seiner Pensionierung 2007 in die Hauptstadt zurück, um über die Geschichte der Fluchthilfe zu forschen.

Vor einem Jahr bekamen Burkhard Veigel und 14 weitere Fluchthelfer das Bundesverdienstkreuz verliehen. Burkhard Veigel sagt: "Ich widme diese Auszeichnung den Fluchthelfern, die dabei ums Leben gekommen oder verhaftet worden sind."

Bei Edition Unterwelten ist eine dritte, stark erweiterte Auflage von Veigels Buch "Wege durch die Mauer – Fluchthilfe und Stasi zwischen Ost und West" erschienen.

