

Gefangenenflüge

Chronik der Häftlingsrückführungen

Frank Tornow

Nach dem Mauerbau am 13. August 1961 waren die Wege in die Freiheit für die DDR-Bürger geschlossen worden. Dennoch gab es Fluchtversuche innerhalb der DDR in den Westen. Zudem versuchten DDR-Bürger über Drittstaaten wie die Tschechoslowakei, Ungarn, Rumänien, Polen und Bulgarien zu flüchten. Seit dem Sommer 1962 wurden die bei Fluchtversuchen in den sozialistischen Bruderländern festgenommen Bürger der DDR als auch Bürger der Bundesrepublik Deutschland mit Linienmaschinen der Deutschen Lufthansa der DDR als auch mit Sondermaschinen der DDR-Luftstreitkräfte in die DDR nach Ost-Berlin verbracht.¹

Im Jahr 1963 wurde zunächst ein Rechtshilfe Abkommen mit Ungarn und Bulgarien über die Rückführung von straffällig gewordenen DDR-Bürgern im Sinne des Strafgesetzes der DDR getroffen.² 1964 erfolgten derartige Rechtshilfe-Abkommen mit Polen, der ČSSR und Rumänien.³ Im Zuge dessen wurde beispielsweise eine gewisse Gerda Müller, medizinisch-technische Assistentin aus Berlin-Buch, nach einem gescheiterten Fluchtversuch (nach Jugoslawien) von Sofia aus nach Berlin-Schönefeld mit einem Flugzeug wieder in die DDR zurückgeführt. Diese Frau dürfte zu einer der ersten Personen gehört haben, die das „Privileg“ hatten, mit einem Flugzeug (unfreiwillig) nach Ost-Berlin heimzukehren.⁴

Aktenkundig ist außerdem der Fluchtversuch einer DDR-Schlagersängerin, die am 11. August 1964 auf dem Flugplatz in Constanta, Rumänien versuchte, in ein bundesrepublikanisches Linienflugzeug zu gelangen. Dabei wurde sie von rumänischen Sicherheitskräften festgenommen. Nach viertägiger Haft wurde die Sängerin dann einfach einer Besatzung der Interflug übergeben und gelangte ohne Bewachung von Sicherheitskräften auf dem Luftweg wieder nach Berlin-Schönefeld, wo sie von DDR Sicherheitskräften festgenommen wurde.⁵

Häftlingsrückführungen wurden zumindest bis zum Mai 1963 durch die Lufthansa durchgeführt.⁶ Am 10. September 1964 gab es einen Befehl des Chefs der Luftstreitkräfte der DDR, Generalmajor Heinz Keßler.⁷ Bei diesem Befehl ging es um die Bildung einer Flugzeugkette zur Erfüllung spezifischer Personentransportaufgaben bei der TFS-27 Dresden-Klotsche (TFS-Transport Flieger Staffel). Zunächst wurden die Maschinen des Typs IL-14 der LSK mit folgenden Kennzeichen dafür benutzt.

- '434' IL-14P-26 Werknummer: 5340803 (Passagiervariante)
- '437' IL-14P-18 Werknummer: 14803003 (Passagiervariante)
- '470' 146000831 Werknummer: 146000831 (Salonvariante)

¹ Vgl. MfS Abt.X Nr-2513 bis MfS Abt.X Nr-2515.

² Vgl. MfS - JHS Potsdam Mikrofilmstelle BStU 0003.

³ Vgl. MfS - JHS Potsdam Mikrofilmstelle BStU 0005 / 0006.

⁴ Schilderung von meiner Tante Rosamunde Tornow / Kurzer. Meine Tante war in politischer Haft Anfang der sechziger Jahre in den Gefängnissen in der Barnin Straße und Kissingen Straße in Ost-Berlin und war mit dieser Gerda Müller zusammen in Haft.

⁵ Vgl. MfS - JHS Potsdam Mikrofilmstelle BStU 0006.

⁶ Vgl. MfS Abt.X Nr-2514 / BStU 0022.

⁷ Vgl. DVL 3/24770 (Archivbezeichnung für die LSK/LV-Archivalien), B 79/64 (Befehl) Übergabe von Flugzeugtechnik. Die Akte ist im Bundesarchiv in Koblenz (Akten der NVA).

Die '437' war nur kurzfristig bis Dezember 1964 in dieser Kette der TFS-27 und kam danach (als Geschenk) nach Ägypten. Ab 1965 wurden dann die Maschinen '405', '409', '433', '434', '470', '471', '475', '482' und '485' eingesetzt.

Als Koordinierungsabteilung für den Rücktransport von Häftlingen war die Hauptabteilung XIV des MfS zuständig.⁸ Diese Hauptabteilung koordinierte den Einsatz von Flugzeugen mit deren fliegenden Besatzungen, welche von unterschiedlichen Einheiten des MfS der LSK und auch der Interflug gestellt wurde. Für die Abwicklung der Gefangenentransporte in der Flugzeugkabine (Kabinenpersonal) waren Mitarbeiter der Hauptabteilung IX/X Transport von Häftlingen innerhalb der DDR und Rückführung von Häftlingen außerhalb der DDR verantwortlich. Diese Hauptabteilung IX übernahm auch nach dem Abschluss des Lufttransportes die weitere Verbringung der Häftlinge innerhalb der DDR und diente auch als Untersuchungsorgan bzw. zur Überstellung.



Flugzeug mit dem Kennzeichen ,471'; Quelle: F. Tornow

Beteiligte bei Gefangenentransporten

➤ *Deutsche Lufthansa der DDR Berlin-Schönefeld*

In den Jahren 1962 bis 1963 bis zur Gründung der DDR Fluggesellschaft Interflug am 1. September 1963 wurden Linienflugzeuge der Deutschen Lufthansa der DDR für Gefangenentransporte benutzt. Dabei wurde Plätze für die Bewacher und die zurückgeführten Gefangenen bei der Fluggesellschaft reserviert.⁹

⁸ Vgl. <https://www.gvoon.de/ddr/stasi/haft/abteilung-14.html>.

⁹ Vgl. MfS Abt.X Nr-2514.

➤ *TFS-27 Dessau, TS-24 Dresden*

Auf Seite der Luftstreitkräfte der DDR waren die Transportflieger in Dresden-Klotsche, zuletzt bekannt als Transportflieger Staffel (TS-24), in die Gefangenenrückführung involviert. Diese Staffel war mit IL-14 Flugzeugen an Häftlingsrückführungen in die DDR beteiligt. Deren Einsatz als Gefangenenflieger endete Anfang 1976. Der letzte Flug als Gefangenenflieger der TS-24 war ein Flug am 30. Januar 1976 – von Berlin-Schönefeld nach Prag und zurück.¹⁰

In der Zeit von 1971 bis zum Ende der Gefangenenflüge durch die TS-24 im Jahr 1976 wurden mindestens 53 Flüge mit Flugzeugen des Typs IL-14 durchgeführt.¹¹ Nach dieser Zeit gab es noch bis 1978 vereinzelte Flüge der TS-24 im Interesse des Ministeriums für Staatssicherheit HA XI und HA XVIII, der Regierung oder des Staatsapparates. Es waren allerdings keine Gefangenenflüge mehr.¹²

Für Gefangenenflüge wurden von der TS-24 folgende Maschinen in der Zeit von 1965 bis 1976 eingesetzt: 405, 409, 433, 434, 470, 471, 475, 482 und 485.

TS-24	IL-14 Flüge
400	Absturz 1960
405	Gefangenenflüge, aber auch anderes
409	Gefangenenflüge, aber auch anderes
411	Fotoverision ab 1962
416	Fotoverision ab 1965
421	keine Gefangenenflüge (vgl. HH / PS / Fracht, MfS / OTS / Fracht, Abt.XI, XVIII / 5)
422	Fotoverision ab 1965
426	keine Gefangenenflüge (vgl. MfS HV/B, PS / Abt. V, Abt.XI / Fracht)
433	Gefangenenflüge, aber auch anderes
434	Gefangenenflüge
437	Gefangenenflüge nur 1964 / danach nach Ägypten abgegeben
444	Funkversion / nur Richtung Moskau / Funk
445	Ausbildung von Navigatoren und Bordfunkern / 1966 nach Ägypten abgegeben
470	Gefangenenflüge
471	Gefangenenflüge
475	Gefangenenflüge
482	Gefangenenflüge
485	Gefangenenflüge obwohl wenig Sitze (ehemalige VIP-Maschine für W. Pieck und W. Ulbricht)
488	keine Gefangenenflüge (MfS HV/B, Abt.XI (Fracht), OTS, PS / Abt. V)

(orientiert an: Bestand der IL-14 in den Luftstreitkräften der DDR)

¹⁰ Vgl. MfS PS 8072.

¹¹ Ebd.

¹² Ebd.

➤ *STS-29, TG-44 Marxwalde*

Weiter wurden die Regierungsflieger der DDR in Marxwalde (heute Neuhardenberg), zuletzt bekannt als Transportflieger Geschwader (TG-44), mit IL-14 (bis 1965), IL-18, TU-124K, TU-134K und TU-134AK bei den Gefangenenflügen eingesetzt. Allein im Jahr 1989 wurden durch das Transportflieger Geschwader (TG-44) noch 44 Flüge für das Ministeriums für Staatssicherheit durchgeführt. Der letzte Gefangenenflug der durch den Transportflieger Geschwader (TG-44) durchgeführt wurde, fand am 12. Oktober 1989 mit der TU-134AK DDR-SDL unter der Interflug Flugnummer IF 9916/17 auf der Strecke Berlin-Schönefeld – Bratislava – Prag – Berlin-Schönefeld (Kommando Major Bohlemann) statt.¹³

➤ *Fluggruppe X des MfS Berlin-Schönefeld*

Von der Stasi wurde im Jahr 1967 die Fluggruppe X gegründet und zunächst eine AN-24BS mit der Kennung DM-SBH (Werknummer: 77303009) für Gefangenenflüge und für Ihre eigenen Bedürfnisse angeschafft. Der erste Einsatzflug dieser Maschine erfolgte am 29. März 1967 auf der Flugroute Berlin-Schönefeld – Prag – Budapest – Berlin-Schönefeld als Gefangenenflieger. Zu der Besatzung gehörten Kommandant Genosse Metzger, 2. Flugzeugführer Genosse Pätzold, Bordingenieur Genosse Kohse und Bordingenieur Genosse John. Diese Maschine unterschied sich von normalen AN-24 der Fluggesellschaft Interflug in der Inneneinrichtung, einer zusätzlichen Antennenanlage für die Kommunikation und zwei anstatt einer Strömungsflosse am Heck. Diese Maschine besaß zur Tarnung einen ganz normalen Interflug Anstrich. Der letzte Einsatzflug der AN-24 DM-SBH für die Fluggruppe X des MfS erfolgte am 14. Oktober 1975 auf der Flugroute Berlin-Schönefeld – Bratislava – Berlin-Schönefeld. Die DM-SBH ging als Solidaritätsgeschenk nach einer Überholung im Herbst 1976 an die Vietnamesische Fluggesellschaft Hàng Không Việt Nam als VN-B232.¹⁴

Als Ablösung und Außerdienststellung der AN-24 entschied sich die Fluggruppe X des MfS für die Anschaffung von zwei TU-134AK (DM-SDH und DM-SDI) mit Auslieferung im Jahr 1976. Dies musste wohl erfolgen, weil sich die Flüchtlingszahlen in den siebziger Jahren durch den wachsenden Wohlstand der DDR-Bürger erhöhte und immer mehr Menschen in die sozialistischen Bruderstaaten reisen konnten und mehr Fluchtgedanken aufkamen. Am 31. März 1976 erhielt dann die Fluggruppe X ihre erste eigene TU-134AK DM-SDH aus dem Flugzeugwerk in Charkow (Ukrainische SSR). Diese Maschinen besaßen ebenfalls zur Tarnung einen ganz normalen Interflug-Anstrich.¹⁵

In der Zeit zwischen Oktober 1975 bis März 1976 besaß das Ministeriums für Staatssicherheit praktisch keine eigenen Flugzeuge und bediente sich IL-14 Maschinen von den LSK der TS-24 Dresden zur Überbrückung. Zur weiteren Überbrückung dieses Engpasses erhielt die Fluggruppe X des MfS zunächst am 17. Februar 1976 eine TU-134A mit dem Kennzeichen DM-SCU (Werknummer: 4352310/09070) von der Interflug. Diese Maschine kam gerade von einer Generalüberholung aus Leningrad zurück und besaß nur acht Sitze und zwei abklappbare Tische und war somit für die Fluggruppe X nicht einsetzbar. Die Fluggruppe X rüstete diese Maschine dann in Eigenregie für Ihre Zwecke um und begann dann am 22. März 1976 mit Flügen in Ihrem Interesse. Die DM-SCU verblieb dann bis zum August 1976 bei der Fluggruppe X und ging danach wieder

¹³ Flüge des TG-44 sind in MfS PS 8072 belegt. Der letzte Flug des TG-44 als Gefangenenflieger ist in MfS PS 8073 BStU Nr. 0066 belegt.

¹⁴ Geschichte der Fluggruppe X in: MfS HA PS Nr.704.

¹⁵ Ebd.

an die Interflug zurück. Der letzte Flug der DM-SCU im Interesse der Stasi erfolgte am 4. August 1976 nach Sofia um Urlauber der Stasi nach Bulgarien zu fliegen. Der Einsatz der TU-134A DM-SCU bei der Fluggruppe X des MfS ist bisher weitgehend unbekannt.¹⁶



Aufnahme der DM-SBH; Quelle: F. Tornow

Am 31. März 1976 wurde die erste TU-134AK DM-SDH (Werknummer: 6346300/34-05) von der Fluggruppe X des MfS übernommen. Die zweite TU-134AK DM-SDI (Werknummer: 6348560/36-10) wurde Anfang September 1976 von der Fluggruppe X des MfS übernommen und diente bis nach dem Mauerfall am 9. November 1989 ununterbrochen der Fluggruppe X des MfS. Selbst nach dem Mauerfall wurde noch am 18. November 1989 ein Gefangeneflug durch TU-134AK die DDR-SDI auf der Strecke Berlin-Schönefeld – Prag – Berlin-Schönefeld unter der Interflug Flugnummer IF 9914/15 durchgeführt. Das dürfte der letzte Gefangeneflug in der DDR gewesen sein. An diesem Tag wurde das MfS in Amt für Nationale Sicherheit (AfNS) umbenannt. Am 23. November 1989 erfolgte ein Schreiben an den Generaldirektor der Interflug Generalleutnant Dr. Henkes vom AfNS, indem um Prüfung des Vorschlages der Integrierung der Fluggruppe X (Flugzeuge und Personal) in die Interflug gebeten wurde.¹⁷ Die Antwort von Generalleutnant Dr. Henkes erfolgte am gleichen Tag. Er bekundete Bereitschaft zur Übernahme von einzelnen Mitarbeitern der Fluggruppe X. Eine Übernahme der zwei Maschinen TU134AK DDR-SDH und DDR-SDI wurde aber abgelehnt.¹⁸ Die TU-134AK DDR-SDH und DDR-SDI wurden dann nach dem 30. März 1990 durch die Treuhandanstalt der DDR verwaltet und bekamen nach der Deutschen Wiedervereinigung auch keine gesamtdeutschen Kennzeichen wie DDR-SDH zu D-AOBR und DDR-SDI zu D-ABOS, was eigentlich vorgesehen war. DDR-SDH wurde

¹⁶ Vgl. MfS HA PS Nr. 11453.

¹⁷ Vgl. MfS PS Nr. 12470 BStU 0001.

¹⁸ Vgl. MfS PS Nr. 12470 BStU 0002.

als CCCP-65607 und DDR-SDI wurde als CCCP-65608 an der Aeroflot Direktorat Komi in Syktyvkar im Dezember 1990 verkauft. Zu diesem Zeitpunkt bestand noch faktisch die UdSSR trotz Auflösungserscheinungen. Die technische Wartung der Maschinen der Fluggruppe X des MfS erfolgte durch die Interflug in Berlin-Schönefeld.¹⁹

➤ *Interflug Berlin-Schönefeld*

Auch die zivile Interflug beteiligte sich nachweislich an Gefangenenflügen für die Stasi. So flog am 2. November 1971 die AN-24B DM-SBC die Strecke Berlin-Schönefeld – Budapest – Berlin-Schönefeld und am 9. November 1971 die AN-24B DM-SBE dieselbe Strecke als Gefangenenflieger. Am 13. November 1971 war die AN-24B DM-SBE auf der Strecke Berlin-Schönefeld – Budapest – Sofia – Berlin-Schönefeld als Gefangenenflieger im Einsatz. Dabei wurde das Fluggerät von der Interflug gestellt, während die fliegerische Besatzung von der Fluggruppe X des MfS stammte. Die Besatzungen waren die Genossen Schmidt und Pätzold ebenfalls AN-24 Piloten, die ab 1976 auf den Typ TU-134A umschulden.²⁰

Ebenfalls flog die AN-24 der Interflug DM-SBG am 12. Juli 1973 und 14. April 1973 die Strecke Berlin-Schönefeld – Prag – Berlin-Schönefeld als Gefangenenflieger. Zur Besatzung gehörte ebenfalls der Genosse Schmidt von der Fluggruppe X des MfS.²¹

Koordinierung der Gefangenenflüge

Als Koordinierungsabteilung für den Rücktransport von Häftlingen war die Hauptabteilung XIV des MfS (Ministerium für Staatssicherheit) zuständig. Diese Hauptabteilung koordinierte den Einsatz von Flugzeugen mit deren fliegenden Besatzungen, welche von unterschiedlichen Einheiten des MfS, der LSK und auch der Interflug gestellt wurde.

Für die Abwicklung der Gefangenenflüge in der Flugzeugkabine (Kabinenpersonal) waren Mitarbeiter der Hauptabteilung IX – PS (Personenschutz) – Transport von Häftlingen innerhalb der DDR und Rückführung von Häftlingen außerhalb der DDR aus dem sozialistischen Ausland verantwortlich. Diese Hauptabteilung IX übernahm auch nach dem Abschluss des Lufttransportes die weitere Verbringung der Häftlinge innerhalb der DDR und diente auch als Untersuchungsorgan bzw. zur Überstellung. Die im Sinne des Strafgesetzbuches der DDR straffällig gewordenen Personen wurden in den sozialistischen Bruderländern festgenommen und dann in die jeweiligen zentralen Gefängnisse der Hauptstätte transportiert. Zum Beispiel Prag-Pankrác, Sofia-Zentralgefängnis oder Budapest-Zentralgefängnis. Von der Festnahme bis zur Überstellung zurück in die DDR konnte der Aufenthalt bis zu einem Monat betragen. Am Tag der Rückführung in die DDR wurden die Gefangenen von Stasi-Mitarbeitern in den Gefängnissen abgeholt und zum jeweiligen Flugplatz gebracht. Dabei wurde darauf geachtet das die Gefangenen noch einmal auf die Toilette gingen, um etwaige Bedürfnisse während des Fluges nach Berlin-Schönefeld zu vermeiden. Die Gefangenen flogen dann in Handschellen und mit ihren Bewachern von der Abteilung IX – PS (Personenschutz), darunter befanden sich auch Frauen und Männer in der jeweiligen erforderlichen Tarn-Uniform der Interflug oder der Luftstreitkräfte der DDR (Diese Frauen gehörten wohl gleichzeitig zum medizinischen Personal von Haftanstalten des MfS und begleiteten die Gefangenen, zu denen auch Kinder und Jugendliche zählten. Ob auch Kinder und Jugendliche in Handschellen

¹⁹ Eigene Beobachtungen mit Fotos belegt im Jahr 1990 in Berlin-Schönefeld.

²⁰ Vgl. MfS PS 8072 BStU Nr. 0064.

²¹ Vgl. <https://www.gvoon.de/ddr/stasi/haft/abteilung-14.html>.

transportiert wurden, konnte bisher nicht geklärt werden). Diese Frauen und Männer wurden durch die Hauptabteilung IX und Hauptabteilung XIV koordiniert und gehörten zum Zentralen Medizinischen Dienst des MfS bzw. dem Haftkrankenhaus des MfS im Zentralen Untersuchungsgefängnis des MfS in Berlin-Hohenschönhausen und dienten auch als Mediziner im Untersuchungsgefängnis des MfS in Berlin-Lichtenberg.

Bei den Rückführungsflügen von Gefangenen wurde darauf geachtet, dass mindestens ein Mediziner mit an Bord der Flugzeuge war. So wurden Schwangere, aber auch noch nicht strafmündige Kinder und Jugendliche zurück in die DDR mit den Gefangenenfliegern transportiert.²² Diese Kinder und Jugendliche wurden dann nach der Ankunft in Berlin-Schönefeld selektiert und von ihren Eltern getrennt. Kinder wurden an die Hauptabteilung HA VII (Ministerium des Innern, Deutsche Volkspolizei) übergeben und wurden anderen staatlichen Stellen zugeführt (Heime, Jugendamt usw.). Weiter wurden auch Mitarbeiter der Abteilung HA IX – PS (Personenschutz) des MfS in die jeweiligen Bruderländer geflogen. Ihre Aufgabe war es, zurückgelassene Fahrzeuge von geflüchteten DDR-Bürgern auf dem Landweg wieder in die DDR zurückzuführen.²³

Etwa eine Stunde vor der voraussichtlichen Ankunft des Gefangenenfliegers in Berlin-Schönefeld wurden dann die Gefangenentransport-Fahrzeuge (GTW) Barkas B1000 oder Gefangenentransport Fahrzeuge (GTW) vom Typ Robur LO sowie vereinzelt auch Pkw bestellt. In den sechziger Jahren wurden noch die Vorläufertypen, wie Barkas V901/2, IFA H3A oder Robur Garant, eingesetzt.

Die Gefangenen wurden dann auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld selektiert und zunächst in verschiedene Untersuchungshaftanstalten in Ost-Berlin verbracht. Als zentraler Umschlagplatz diente die Untersuchungshaftanstalt des MfS in Berlin-Lichtenberg (Magdalenenstraße). Je nach Schwere der den Gefangenen vorgeworfenen Straftat wurden die Personen von dort aus dann in die für den jeweiligen Wohnsitz zuständigen Bezirksverwaltungen der Stasi durch die Abteilung HA IX PS weitertransportiert. Männliche Gefangene, die in Berlin verblieben, verbüßten Ihre Untersuchungshaft dann in der Untersuchungshaftanstalt II der Stasi. Weibliche Gefangene, die in Berlin verblieben, verbüßten Ihre Untersuchungshaft in der Untersuchungshaftanstalt der Stasi in Berlin-Hohenschönhausen.

22 Vgl. zum Transport von Schwangeren MfS Abt. XIV Nr.133 BStU 0094.

23 Siehe z.B. Akte MfS Abt.XIV Nr-190.

Statistik➤ *Statistik 1971*

	Flüge	Überführte Personen in die DDR	Ausländer aus der DDR zurück in die Heimatländer
Ungarn	21	111	2
Bulgarien	13	54	2
CSSR	2	1	1
Gesamt	36	/	/

➤ *Statistik 1971*

	Flüge	Überführte Personen in die DDR
Januar	2	10
März	1	4
April	2	7
Mai	1	6
Juni	3	7
Juli	3	13
August	7	47
September	6	34
Oktober	3	17
November	4	18
Dezember	3	3
Gesamt	35	166

(Nach: MfS Abt. XIV Nr. 132)

Im Zeitraum vom 28. August 1989 bis zum 11. Oktober 1989 wurden 1 272 DDR-Bürger in die DDR zurückgeführt. Davon 1 072 DDR-Bürger wegen des Versuchs, einen ungesetzlichen Grenzübertritt nach Ungarn bzw. Österreich unternommen zu haben (darunter 22 Kinder und Jugendliche).²⁴

24 Akte: MfS HA IX Nr. 16924.

Ziele der Gefangenenflieger

Die Flüge der Gefangenenflieger gingen in folgende Städte:

- CSSR: Prag, Brno, Bratislava, Kosice, Sliac
- Ungarn: Budapest
- Rumänien: Bukarest
- Bulgarien: Sofia, Bourgas, Varna
- Polen: Warschau, Zsymany (PL), Wisze (PL)
- Sowjetunion: Minsk (Belarussische SSR), Moskau (Russische SSR), Leningrad (Russische SSR), Tallin (Estnische SSR), Kiew (Ukrainische SSR), Riga (Lettische SSR)²⁵

Flugnummern der Gefangenenflieger

Die Flüge der Gefangenenflieger wurden in der Flugsicherung unter vierstelligen Interflug Flugnummern beginnend mit IF99xx abgewickelt. (Von IF9900 bis IF9949)

- IF 9914 Berlin-Schönefeld nach Prag-Ruzyne
- IF 9915 Prag-Ruzyne nach Berlin-Schönefeld
- IF 9922 Berlin-Schönefeld nach Budapest-Ferihegy
- IF 9923 Budapest-Ferihegy nach Berlin-Schönefeld
- IF 9934 Berlin-Schönefeld nach Sofia-Vrazhdebna
- IF 9935 Sofia-Vrazhdebna nach Berlin-Schönefeld²⁶

Straftatbestand der zurückgeführten Personen

Zurück nach Berlin-Schönefeld wurden Personen geflogen, die sich im Sinne des Strafgesetzbuches der DDR strafbar gemacht haben. Die meisten Bürger wurden aufgrund des § 213 StGB der DDR (Republikflucht) in die DDR zurückgeführt. Weiter gab es Rückführungen in Bezug auf Schleusungen in Verbindung mit Fluchthelfern aus dem westlichen Ausland (Fluchtversuch in einem Versteck eines West-Fahrzeuges und Fluchtversuche mit gefälschten Pässen über Grenzübergangsstellen (Land, Luft, Wasser)) vom Boden der jeweiligen Bruderländer aus.

Diese DDR-Bürger wurden in der Regel härter bestraft als Menschen mit „normalen“ § 213 Delikten. Dazu zählen z. B.

§ 99 Landesverräterischer Treuebruch

§ 100 Staatsfeindliche Verbindungen

§ 105 Staatsfeindlicher Menschenhandel.

Auch gab es Rückführungen von DDR-Bürgern wegen gescheiterter Flugzeugentführungen. So ist wohl auch die Rückführung von DDR-Bürgern aus Minsk (Belarussische Sozialistische Sowjetrepublik) zu deuten. DDR-Bürger hatten im Vorfeld versucht, ein sowjetisches Inlandflugzeug zu entführen. Dabei orientierten sie sich an dem Vorbild einer geglückten Flugzeugentführung vom 27. Mai 1977 von Riga nach Stockholm der Aeroflot.

²⁵ Auswertung der gesamten Flüge in Akte: MfS PS 8072 und MfS PS 8073.

²⁶ Auswertung der gesamten Flüge in Akte: MfS PS 8073.

§ 239 Freiheitsberaubung

Im Gegenzug wurden die Gefangenentrübe der DDR auch dazu benutzt, Gefangene, die aus den sozialistischen Bruderstaaten stammten, von Berlin in die jeweiligen Heimatländer zurück zu transportieren. Dabei handelte es sich meist um kriminelle Straftaten. So wurde ein Staatsbürger aus Ungarn in seine Heimat verbracht, der sich des § 121 (gemeinschaftliche Vergewaltigung) in der DDR strafbar gemacht hatte.

Ebenfalls wurden auch Bürger der Bundesrepublik Deutschland in die DDR verbracht. So im Jahr 1971 eine Person von Prag nach Berlin-Schönefeld. Am 9. Februar 1973 ein Bürger der Bundesrepublik Deutschland von Sofia nach Berlin-Schönefeld. Auch gab es im Jahr 1986 den Fall zweier Studenten aus Afghanistan, die an der Technischen Universität Dresden studierten und am 8. März 1986 im Raum Dolni Poustevna aus der DDR in die ČSSR eingedrungen sind, um weiter nach Österreich zu flüchten. Am 6. Juni 1986 wurden die beiden Afghanen von der ČSSR an die DDR übergeben und mit einem Flugzeug in die DDR verbracht. Es wurde Ausweisungsgewahrsam angeordnet. Am 12. Juni 1986 wurden die beiden Afghanen dann von Berlin-Schönefeld mit dem Aeroflot Nachmittagsflug SU 114 nach Moskau-Scheremetjewo ausgeflogen.²⁷

Zum Autor (Anmerkung der Redaktion)

Frank Tornow wurde 1959 geboren und begeisterte sich als Kind und Jugendlicher fürs Fliegen. Er las Literatur zum Thema und besuchte Flughäfen in der DDR und Osteuropa, wobei er sich Nummern der Flugzeuge notierte („Plane Spotting“). Er pflegte Briefkontakte zu Gleichgesinnten – auch im nichtsozialistischen Ausland. Nach dem Abitur arbeitete er als Flugzeugmechaniker und hielt an seinem Hobby fest. Da unter seinen Briefkontakten auch West-Berliner Journalisten waren, kamen Angaben zu Flugzeugen des Warschauer Paktes in die westliche Presse. Auch wenn die Stasi keine „direkte nachrichtendienstliche Steuerung“ feststellen konnte, kam Tornow 1981 in Untersuchungshaft und wurde dann zu fünfzehn Jahren verurteilt. In der Haft sah er sich starken Repressionen und IM-Anwerbungsversuchen ausgesetzt, die erst mit seinem Freikauf im September 1985 endeten.

27 Akte : MfS HA X / MfS / XV 3262/86.