

Ulrich Conrad – Karl Rodenberg

*Begrenzt beglückt –
und grenzenlos genervt*

grenzübergreifende Erzählungen und Erinnerungen



In eigener Sache:

Wir bedanken uns für den Kauf dieses Buches.

Sollte es gefallen, würden wir uns über entsprechende Rezensionen, Empfehlungen und Bewertungen an jeder denkbaren Stelle, z. B. auf Buchblogs, auf sozialen Netzwerken oder im Bekanntenkreis sehr freuen, zumal wir selbst wenig Möglichkeiten zur Werbung haben.

Ulrich Conrad

Karl Rodenberg

Inhalt

Vorwort

KR: Ostwestwege

UC: Grenzerfahrungen

UC: Klassenfahrt über Lichtenberg

KR: Fünfundvierzig

UC: Raserei nach Rostock

KR: Grenzverkehr und kontrolliertes Idyll

UC: Besuch in Ost-Berlin

UC: Panne bei Köckern

KR: Schal-le-Magne

UC: Ein Besuch in Kyritz

KR: Nordfahrt und Leipziger Allerlei

UC: Sturm auf der Ostsee

KR: Vom Sonnendunst zum Transport im Dunkeln

UC: Mondfinsternis im Transit

UC: Das war mein Berlin

KR: Ein unglaublicher Fall

UC: Der Mauerfall

KR: Nostalgie des DDR-Vokabulars

Über die Autoren

Vorwort

Am 3. Juni 1972, vor nunmehr 50 Jahren, trat das Transitabkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik (DDR) in Kraft. Erhebliche Reiseerleichterungen auf den Wegen zwischen West-Berlin und dem damaligen Bundesgebiet (West-Deutschland) waren die Folge.

Dem gingen allerhand Erschwernisse voraus, denen Reisende unterlagen. Nicht erst seit dem Mauerbau am 13. August 1961 wurde der freie Verkehr unterbunden, sondern bereits 1952 wurde es West-Berlinern untersagt, in die DDR zu reisen, die damals, zumindest im Westen von vielen, „Ostzone“ genannt wurde.

So fuhr die Berliner S-Bahn zwar noch unverändert über die Stadtgrenzen, aber vor den Eingängen zu den Stationen stellte man Warnschilder auf. Reisende wurden darauf hingewiesen, dass bei Weiterfahrt über den letzten Bahnhof in Berlin hinaus Verhaftungen drohten und dass man andere Mitreisende warnen sollte. In den Ostteil der Stadt durfte man zwar noch, aber nicht ins Umland.

DDR-Bürger konnten jedoch weiterhin in den Westen reisen. Viele blieben gleich dort. Nachdem die innerdeutsche Grenze ab den fünfziger Jahren immer dichter wurde, blieb nur Berlin als bequeme Fluchtmöglichkeit. Man konnte mit U- und S-Bahn aus Ost-Berlin nach West-Berlin fahren und sich dann im Notaufnahmелager Marienfelde als Flüchtling melden. 1960 taten das über 200.000 Menschen.

Auch zu Beginn des Jahres 1961 hielt der Zustrom unablässig an. Erst durch den Mauerbau in der Nacht zum 13. August wurden die Berliner rigoros voneinander getrennt. Niemand wusste, wie lange diese Trennung

anhalten würde oder wann man die Eltern, Großeltern, die eigenen Kinder oder andere Verwandte wiedersehen könnte bzw. ob es überhaupt jemals wieder möglich würde.

Erste Passierscheinstellen wurden zwar noch am Tag des Mauerbaus auf West-Berliner S-Bahnhöfen eingerichtet, um Bewohnern des Westteils den Besuch im Ostteil der Stadt zu ermöglichen, doch wurden sie bereits am 26. August vom Berliner Polizeipräsidenten, also von West-Berliner Seite, verboten. Man fürchtete, dass die Duldung dieser Einrichtungen eine De-facto-Anerkennung der Maßnahmen vom 13. August und damit letzten Endes eine Anerkennung der DDR bedeuten würde. So ist es verständlich, dass immer wieder Menschen an der Mauer standen, hinüberschauten und weinend einander zuwinkten.

Erst am 25. Dezember 1963 erklärte sich der stellvertretende Ministerpräsident der DDR, Alexander Abusch, in einem Schreiben an den Regierenden Bürgermeister Willy Brandt dazu bereit, wieder Passierscheine auszugeben. In Folge dessen durften, vom 19. Dezember 1963 bis zum 5. Januar 1964, nach gut 28 Monaten, wieder West-Berliner Bürger ihre Verwandten im Ostteil der Stadt besuchen. Davon machten etwa 700.000 Menschen Gebrauch. Dieses erste Passierscheinabkommen war als besondere Aktion angelegt. Niemand wusste, ob es sich wiederholen würde, wodurch es zu entsprechend bewegenden Abschiedsszenen kam.

Bis Pfingsten 1966 gab es dann doch drei weitere Passierscheinabkommen, die Besuche zu sieben besonderen Terminen, wie Weihnachten, Ostern und Pfingsten, ermöglichten; dann war erst einmal Schluss.

Ein fünftes Passierscheinabkommen scheiterte im Sommer 1966 an der fehlenden Bereitschaft des Ostens, im Abkommen zu erklären, dass keine Einigung über Orts-, Behörden- und Amtsbezeichnungen erzielt werden konnte. Die DDR forderte formelle Verhandlungen mit dem Senat,

was aber für diesen nicht in Frage kam, da er keinesfalls riskieren wollte, dadurch die DDR als Staat anzuerkennen.

Ab Oktober 1966 war es dann West-Berlinern möglich, in Folge von Entscheidungen einer speziellen Härtestelle in seltenen dringenden Familienangelegenheiten nach Ost-Berlin zu fahren, doch wer keinen „guten Grund“ nachweisen konnte, für den blieben bis 1972 Aufenthalte in der DDR unmöglich.

Erst mit der Unterzeichnung des Schlussprotokolls des Viermächteabkommens am 3. Juni 1972 wurden Besuche im Ostteil der Stadt und in ganz Ost-Deutschland für West-Berliner jederzeit möglich. Die DDR richtete fünf „Büros für Besuchs- und Reiseangelegenheiten“ ein, in denen man bei Vorlage des sogenannten „behelfsmäßigen Berliner Personalausweises“ einen „Berechtigungsschein zum Empfang eines Visums“ beantragen konnte. Erforderlich war die Nennung eines Reisezwecks: Verwandten-, Bekanntenbesuch oder aus touristischen Gründen.

Zwei bis drei Tage später erhielt man an der jeweiligen Passierscheinstelle den beantragten Schein, mit dem man am festgelegten Termin zur Grenze fuhr, wo gegen Vorlage das Visum ausgestellt wurde.

Hatte man einen Mehrfachberechtigungsschein beantragt, war es möglich, mit einem einmaligen Besuch in der Passierscheinstelle eine Reiseerlaubnis zu bekommen. Prinzipiell durfte man an 30 Tagen im Jahr in die DDR einreisen. Bis Mitternacht musste man wieder an der Grenze sein, ab Juli 1982 bis spätestens zwei Uhr nachts.

Aufenthalte über mehrere Tage waren nur Touristen möglich, Privatbesuchern nur mit Einladung und besonderen Visa.

Bei der Einreise war an der Grenze ein Mindestumtausch Pflicht, bei dem Westgeld zum Kurs von 1:1 in Mark der DDR gewechselt wurde. Die pro Tag zu zahlenden Beträge variierten im Laufe der Zeit von 3,- DM (1964) bis 25,- DM in den achtziger Jahren, wobei Kinder und Rentner zeitweilig

davon befreit waren oder Rabatte erhielten. Außerdem musste eine „Erklärung über mitgeführte Gegenstände und Zahlungsmittel“ ausgefüllt werden. Die Korrektheit der Angaben wurde oft sehr genau überprüft.

Bei der Ausreise, die immer am selben Grenzübergang wie die Einreise zu geschehen hatte, wurden Reisende mindestens genauso gewissenhaft kontrolliert. War man im Auto unterwegs, wurde immer im Kofferraum und unter dem Rücksitz nachgesehen, ob man womöglich eine Person in den Westen schmuggeln wollte. Außerdem wurde mit einem Spiegel unter das Fahrzeug geschaut und oft mit einem Draht im Tank herumgestochert. Ob auch unter die Motorhaube, ins Handschuhfach, unter die Sitze oder sonst wo hingeschaut wurde, schien von Lust und Laune der Grenzpolizisten abzuhängen.

Im Transitverkehr zwischen West-Berlin und West-Deutschland war es zunächst ähnlich. Mit langwierigen Kontrollen und endlosen Wartezeiten musste gerechnet werden. Gelegentlich blieben die Schlagbäume stundenlang geschlossen, was zu kilometerlangen Staus führte. In Berlin-Wannsee war das der Grund für die Anlage des Stauraums, eines riesigen Parkplatzes zur Aufnahme der Fahrzeuge der Reisewilligen, damit der Stau nicht den innerstädtischen Verkehr blockierte.

Das änderte sich mit dem Transitabkommen, das 1972 in Kraft trat. Von nun an war der Reiseverkehr genau geregelt.

Es waren festgelegte Transitrouten zu beachten. Ein Verlassen dieser Routen, etwa für Ausflüge, war streng verboten, auch ein Umkehren war nicht zulässig. Wer im Transit in die DDR hinein fuhr, durfte sie nur am vorbestimmten anderen Ende der Strecke verlassen.

Es durften auch keine Kontakte zu DDR-Bürgern aufgenommen werden. Die Transitrouten sollten ohne Aufenthalt durchfahren werden, einzig Pausen an Rastanlagen oder zum Tanken waren zulässig. Dabei musste

aber mit DM-West bezahlt werden, da man Ostgeld nicht aus der DDR ausführen und folglich im Westen gar nicht hätte besitzen dürfen.

Hatte man eine Autopanne und konnte den Schaden nicht auf der Transitstrecke beheben, musste das Fahrzeug von einem Abschleppdienst zur Grenze und von einem bestimmten westlichen Unternehmen durch die Kontrollen geschleppt werden. Im Westen konnte dann die Hilfe eines dritten Abschleppunternehmens nötig werden, was natürlich entsprechende Rechnungen zur Folge hatte.

Auch Mitreisende durften in solchen Fällen nicht in andere Fahrzeuge umsteigen. Es musste jeder mit dem Fahrzeug, mit dem er in die DDR hineingefahren war, diese auch wieder verlassen.

An der Grenze musste man Ausweise und Fahrzeugschein abgeben. Diese Dokumente wurden kontrolliert und über ein Fließband zu einer weiter vorn liegenden Kontrollstelle transportiert, wo man sie zusammen mit einem Visum wieder in Empfang nahm. Am anderen Ende der Transitstrecke zeigte man die Papiere erneut vor und gab das Visum wieder ab. Gepäckkontrollen waren nur noch in Verdachtsfällen vorgesehen.

Anhand der auf dem Visum eingetragenen Uhrzeit konnte allerdings festgestellt werden, wie lange man sich in der DDR aufgehalten hatte. Dadurch entstand dann manch ein Verdachtsmoment, wenn man zu lange unterwegs war.

Im Normalfall lief alles reibungslos, so dass man bei Beachtung der geltenden Vorschriften in der DDR kaum etwas zu befürchten hatte.

Trotz all der Regelungen funktionierte nicht immer alles, wie vorgesehen. Gelegentlich kam es zu ungewöhnlichen oder skurrilen Situationen, an die man sich mehr oder weniger gewöhnt hatte, die aus heutiger Sicht aber umso bemerkenswerter erscheinen.

Über dreißig Jahre nach dem Fall der Mauer ist eine Generation herangewachsen, die sich die DDR, ihre Grenzen, ihre Kontrollen und die Überwachung nur noch schwer vorstellen kann. Umso wichtiger erschien es den Autoren, die eigenen Erinnerungen, und die aus ihrem Umfeld, für die Nachwelt zu erhalten.

Für die Generation, die vor dem Bau der Mauer aufwuchs, war die Teilung eine extreme Zäsur, an die man sich im günstigsten Fall erst allmählich gewöhnen konnte. Für diejenigen, die erst nach dem Mauerbau geboren wurden, war sie dagegen völlig normal. Einem Kind, das keine andersartigen Grenzen kannte, musste sie als Selbstverständlichkeit erscheinen. Grenzkontrollen waren dann etwas Normales, wenn man die Stadt mal verließ, sei es für Besuche bei Verwandten in der DDR oder auf Reisen, zu denen man immer die DDR durchqueren musste, wenn man nicht geflogen war.

Ostwestwege

Es ging immer hin und her: vous sortez du secteur américain - you're leaving the russian sector. Doch was interessierte mich die Aufschrift auf dem großen weißen Schild hoch über unseren Kinderköpfen! Weder englisch noch französisch verstand ich in meinen ersten neun Lebensjahren. Und die kyrillischen Buchstaben erst recht nicht; doch wirkten sie wie eine Geheimschrift auf mich.

Überhaupt war es geheimnisvoll, eine Grenze zu passieren, die ich in den fünfziger Jahren nicht sah, jedoch spürte. Außer dem gewohnten Schild standen dort, wo die schnurgerade Adalbertstraße vom gekurvten Bethaniendamm durchschnitten wurde, zwei Volkspolizisten. Sie markierten in mobiler Form die innere Stadtgrenze, die noch unsichtbare Trennlinie zwischen Ost und West. Wir bewunderten ihre silbrigen Epauletten und vermutlich auch ihre schnittigen Schirmmützen.

Zwischen dem Bethaniendamm und dem parallel verlaufenden Engeldamm gab es in den fünfziger Jahren noch einen Park. Ein breiter Sandweg verlief in einer mit Bänken bestandenen Senke, der gekurvten Doppelstraße folgend. Hinter den Bänken gab es, den schmalen, langen Park zu beiden Seiten begrenzend, einen etwa fünf Meter breiten Streifen aus dichtem Buschwerk. Darin versteckten wir uns voreinander oder richteten uns unsere grünen Höhlen ein. Da die Vopos Grenzbereich und Grenzverkehr zu kontrollieren hatten, schauten sie zuweilen auch nach uns. Suchten uns im dunklen Gebüsch auf. Mit Uniform. Mit umgehängter Knarre. Mit erhoben scharfer Stimme: „Raus da!“ - und wir flitzten. Hopsten lachend den kurzen