

«Wir wollen Ostdeutschland wieder nach oben bringen»

Nostalgisches am Treffen der Ostblock-Militärfahrzeuge auf dem Flugplatz Pütnitz

Von Matthias Grünzig*

Seit einigen Jahren treffen sich Liebhaber und Besitzer von Fahrzeugen und Flugzeugen aus dem früheren Ostblock im Juli auf dem Flugplatz von Pütnitz an der Ostsee. Der Anlass wächst stetig und bedeutet für viele ein Stelldichein mit der eigenen Vergangenheit.

Wer Anfang Juli jeweils die Umgebung der mecklenburgischen Stadt Ribnitz-Damgarten besucht, erlebt einen Ausnahmezustand. Auf den Strassen stauen sich kilometerlang die Autos. Fast alle Fahrzeuge haben das gleiche Ziel: Es ist das Ostblock-Fahrzeugtreffen auf dem Flugplatz Pütnitz, das jedes Jahr am ersten Juli-Wochenende stattfindet. Wer es dann endlich auf das Flugplatzgelände geschafft hat, den erwartet eine Überraschung. Denn was hier zu besichtigen ist, ist eine schwindelerregende Fülle an Fahrzeug- und Flugzeugtechnik aus den ehemaligen Ostblockstaaten. Auf der Startbahn rollen ganze Geschwader osteuropäischer Flugzeuge zum Start. Eine sowjetische Passagiermaschine des Typs AN-2 hebt mit lautem Brummen ab, dann folgen sowjetische Militärflugzeuge der Typen Jak-18 und Jak-52 und tschechoslowakische Agrarflugzeuge Z 37. Auch Mitflieger sind herzlich willkommen. Ein Rundflug mit der AN-2 kann schon für 40 Euro gebucht werden.

Panzerspuren im Sand

Ein Stück weiter entfernt dröhnen Panzermotoren. Sowjetische Panzer des Typs BMP 1 und T 72 graben ihre Spuren in den Schlamm. Ihnen folgen Geländewagen vom Typ UAZ und GAZ, bullige Militärlastwagen der Marken Tatra und Ural. Allerdings blicken aus den Fenstern keine Soldaten, sondern Kinder, die mit ihren Vätern eine Runde drehen. Auch hier sind Mitfahrer ausdrücklich erwünscht. Andere Besucher drängen sich am Appellplatz, wo gerade eine Schauveranstaltung im Gange ist. «Wer ist stärker?», fragt der Moderator. «Der Ford Fiesta oder der BAT 1?» Dann rollt das sowjetische Kettenfahrzeug vom Typ BAT 1 auf den Kleinwagen zu. Am Ende ist vom Personenwagen nur ein Paket Schrott übrig.

«Teil unserer Geschichte»

«Ein Riesenerfolg», kommentiert Torsten Meier, der Vorsitzende des Vereins der Freunde und Förderer des Technikmuseums Flugplatz Pütnitz und Organisator des Ostblocktreffens. An einem Tag kamen 15 000 Besucher und 2000 Fahrzeugbesitzer nach Pütnitz. Dieser Erfolg erschien vor wenigen Jahren kaum vorstellbar. Im Jahr 2000, als Meier und einige Mitstreiter ihren Verein gründeten, gab es nur wenige, die sich für Technik aus den ehemaligen Ostblockstaaten interessierten. Doch Meier wollte sich mit dem Verschwinden dieser Fahrzeugtradition nicht abfinden. «Diese Fahrzeuge sind schliesslich ein Stück unserer Geschichte», erzählt er. «Ohne Traditionen kann man keine Zukunft gestalten.»

Deshalb pachtete der Verein vom Bundesamt für Immobilienaufgaben den ehemaligen sowjetischen Militärflugplatz in Pütnitz. 2001 begann Meier mit der Ausrichtung der Ostblock-Fahrzeugtreffen. Anfangs war das Treffen nur als Veranstaltung für Fahrzeugbesitzer gedacht, und zum ersten Ostblock-Fahrzeugtreffen kamen auch nur 200 Teilnehmer. Doch bald schon wandelte sich das Bild. Einerseits verzeichneten gerade in Ostdeutschland Fahrzeug- und Militärvereine einen wachsenden Zulauf. Für all diese Vereine wurde Pütnitz zum Wallfahrtsort. Andererseits kamen immer mehr Zuschauer, die ein Stück DDR-Atmosphäre erleben wollten. «Es gibt nicht nur Gewinner der Wiedervereinigung», erklärt Meier diesen Trend. «Und viele sind der Meinung, dass die DDR nicht nur schlechte Seiten hatte.»

Die DDR lebt

Das Spektrum der Vereine und Ostblock-Enthusiasten, die in Pütnitz ihre Fahrzeuge vorführen, ist allerdings sehr facettenreich. Einer von ihnen ist Sven Brandt, der Vorsitzende des Vereins zur Pflege historischer Technik und Betreiber der Panzerfahrerschule «Panzer-Power» im sachsen-anhaltinischen Dorf Mahlwinkel ist. Brandts grosse Leidenschaft ist die sowjetische Militärtechnik. «Diese Technik ist zuverlässig, robust und leicht zu bedienen», erklärt er. Vor zehn Jahren begann Brandt mit dem Aufbau einer militärtechnischen Sammlung. Er verzichtete auf Ferienreisen, Kneipenbesuche und Zigaretten und investierte sein Geld stattdessen in den Kauf von Panzern. Auf diese Weise kam eine Sammlung von 13 gepanzerten Fahrzeugen zusammen. «Zuerst war das nur ein Hobby», erklärt er. Doch dann meldeten sich bei ihm immer mehr Interessenten, die unbedingt selbst einen Panzer fahren wollten. Dieses Interesse brachte Brandt auf eine Idee: Er kaufte zusammen mit einem Freund eine ehemalige sowjetische Panzerkaserne samt Übungsstrecke und richtete dort eine Panzerfahrerschule ein. Dort kann man Rundfahrten mit Panzern und Ausbildungen zum Panzerfahrer absolvieren. Mittlerweile hat sich die Panzerfahrerschule zu einem Er-



Ein sowjetisches BAT-1-Kettenfahrzeug zeigt es den Wessis so richtig: Vom Ford Fiesta bleibt zum Gaudi der DDR-Nostalgiker nicht viel übrig.

MATTHIAS GRÜNZIG

folg entwickelt. Jahr für Jahr kommen mehr Interessenten nach Mahlwinkel. In Zukunft soll dieser Erfolg weitergehen.

Der Oberst als Ausbilder

Brandt will nicht nur neue Panzer anschaffen, sondern auch die Kaserne reaktivieren. Hier sollen ein Instandhaltungswerk, Panzerhallen und Übernachtungsmöglichkeiten entstehen. «Wir müssen etwas tun, um Ostdeutschland nach oben zu bringen», kommentiert er seine Pläne. Eine ganz andere Geschichte erzählt Wolfgang Ksion-

zek vom Verein Militärhistorisches und technisches Museum Eggesin. Ksionzek diente bis 1990 als Oberst in der 9. Panzerdivision der NVA, die in Eggesin ihren Sitz hatte. Doch später geriet die vorpommersche Kleinstadt in eine Krise. Das Militär verliess die Stadt, viele Unternehmen mussten schliessen, die Arbeitslosigkeit und die Abwanderung stiegen auf Rekordwerte. Zudem hat die Gegend um Eggesin mit einem erheblichen Frauenmangel zu kämpfen. Die starke Abwanderung von jungen Frauen hat hier zu einem Defizit an jungen Frauen von 25 Prozent geführt.

Dreitausend Kilometer gegen das Vergessen

Eine aussergewöhnliche Ausstellung rollt über deutsche Gleise

Von Knut Henkel*

Mehrere Millionen Menschen wurden von den Nazis in die Vernichtungslager verschleppt, unter ihnen auch viele tausend Kinder. Auf diesen wenig beleuchteten Teil der Geschichte der Deportationen will eine Ausstellung aufmerksam machen, die derzeit über deutsche Gleise rollt. Konzipiert wurde die mobile Schau von Bürgerinitiativen.

Sauber gescheitelt ist der dunkelblonde Haarschopf, frisch gebügelt das weisse Hemd von Manfred Ullmann. Lächelnd blickt der 13-jährige Knabe in die Kamera. Die Foto wurde einige Monate vor dem Zugtransport Nr. 53 aufgenommen. Mit der Bahn wurde der schwächliche Junge aus Wiesbaden am 25. März 1943 in das Vernichtungslager Sobibor verschleppt. Dort angekommen, wurde Manfred Ullmann gleich ermordet. Kein Einzelschicksal, denn viele Kinder seien schon bei ihrer Ankunft in den Vernichtungslagern als «nicht arbeitsfähig» aussortiert und in den Tod geschickt worden, erklärt Stephan Wirtz vom Verein «Zug der Erinnerung». Wirtz deutet auf die mannshohen Ausstellungstafeln, die den Bahnwagen dominieren. Auf ihnen sind einige der Biografien dokumentiert, über die der Historiker gemeinsam mit den Vereinskollegen im Laufe der letzten zehn Monate recherchiert hat.

«Von allem nichts gewusst»

Andere Schautafeln geben Auskunft über die Geschichte der Deportationen, ihre Dimension und über die Männer dahinter. Männer wie Walter Stier, der als Chef des Büros 33 der Reichsbahn die Transporte in die Vernichtungslager im Osten minutiös geplant hatte und nichts gewusst haben will. Ziele, nichts als Ziele seien das gewesen. Er sei nie aus Krakau und Warschau herausgekommen, gab Stier in einem Fernsehinterview in den sechziger Jahren zu Protokoll. Szenen des Interviews, damals mit versteckter Kamera gefilmt, laufen im zweiten Waggon des «Zugs der Erinnerung». Immer wieder bleiben Besucher, junge wie alte, fassungslos stehen, empören sich darüber, wie nonchalant die Logistiker der Deportation jede Verantwortung weit von sich weisen. Von der Justiz seien Männer wie Stier oder dessen Vorgesetzter Julius Dorpmüller nie behelligt worden, erklärt Hans Schlicht. Dieser begleitet den «Zug der Erinnerung» seit dem Start am 8. November in Frankfurt auf seiner Reise durch Deutschland als pädagogischer Berater. Der gelernte Erzieher und Journalist schildert, berichtet und erklärt den Besuchern, was Fotos, Texttafeln und Videos nicht erläutern.

Tagtäglich lernt Schlicht hinzu, denn an jedem neuen Standort, den die Dampflokomotive der «Ulmer Eisenbahnfreunde», die den «Zug der Erinnerung» durch Deutschland zieht, anfährt, kommen neue Schautafeln hinzu. In Göttingen, wo der Zug Mitte Dezember zischend und keuchend eintraf, um zwei Tage Station zu machen, beschäftigten sich vier Schulklassen mit der Geschichte der Deportation in ihrer Stadt. 20 Kinder seien unter den insgesamt über 280 Menschen jüdischen Glaubens gewesen, die 1942 unter den Augen der Bevölkerung durch die Innenstadt zum Bahnhof getrieben worden seien, erklärt Harald Jüttner. Der ehemalige Vorsitzende der jüdischen Gemeinde von Göttingen stand der Göttinger Geschichtswerkstatt, die die Schulklassen mit detaillierten Informationen versorgte, mit Rat und Tat zur Seite. Er gehört zu den Ersten, die sich die Ausstellung ansehen. Diese ist in zwei aus den sechziger Jahren des letzten Jahrhunderts stammenden Personenwaggons unterbracht.

Gesichter im Mittelpunkt

Ganz bewusst hat sich der Verein «Zug der Erinnerung» dagegen entschieden, die Ausstellung in Wagen aus den dreissiger oder vierziger Jahren zu zeigen. Den Eindruck von Authentizität habe man vermeiden wollen, da es dem Verein und seinen Mitgliedern von vornherein darum gegangen sei, den Kindern und Jugendlichen, die deportiert worden seien, ein Gesicht zu geben. Es sind deshalb Fotos und Biografien, die im Zentrum der Ausstellung stehen. Kurt und Lissy Asser sind zwei der Kinder, die am 26. März 1942 gemeinsam mit ihren Eltern von Göttingen nach Warschau ins Ghetto deportiert wurden. Kinder einer Schulkasse haben den Stammbaum der jüdischen Familien nachgezeichnet, eine weitere hat einen virtuellen Stadtrundgang auf DVD zur Geschichte der Deportationen erstellt, und eine dritte hat sich künstlerisch mit der Deportation von Kindern und Jugendlichen auseinandergesetzt.

In Göttingen wurde die Ankunft des Zuges obendrein in ein umfassendes, über fünf Monate laufendes Programm mit Lesungen, Filmen und Diskussionsveranstaltungen eingebettet. Das war kein Zufall, denn die aus Einzelpersonen und Bürgerinitiativen bestehende Göttinger Regionalgruppe des «Zugs der Erinnerung» hatte am Konzept mitgearbeitet.

Weisser Fleck in den Geschichtsbüchern
Überaus positiv ist bis jetzt die Resonanz auf die Ausstellung. Immer neue Städte melden sich, um die rollende Ausstellung auf dem eigenen Bahnhof zu zeigen. In Saarbrücken nahm der Ministerpräsident den Zug in Empfang, als dieser in den Bahnhof eindampfte. Rund 40 000 Besucher haben die Ausstellung bisher gesehen, deutlich mehr, als der Vereinssprecher Hans-Rüdiger

Folgerichtig gibt es eine grosse Zahl junger Männer, die nicht wissen, was sie tun sollen. Viele von ihnen hängen tagsüber herum und betrinken sich oder folgen rechtsradikalen Parolen.

Gegen diese Entwicklung wollen Ksionzek und seine Mitstreiter ankämpfen. 1997 gründeten sie den Museumsverein, an dem Mitarbeiter der Stadtverwaltung, ehemalige NVA-Angehörige und Lehrer beteiligt sind. Seitdem betreibt der Verein eine intensive Jugendarbeit. Gemeinsam mit Jugendlichen werden alte Militärfahrzeuge beschafft und instand gesetzt. Enge Kontakte werden zu Schulen gepflegt, die in Eggesin Geschichte hautnah erleben können. Zudem wurde eine Jugendwerkstatt eingerichtet, in der Jugendliche die Pflege und die Reparatur der Militärtechnik erlernen können. Unterstützung erfahren sie dabei von älteren Vereinsmitgliedern, die mit der Militärtechnik vertraut sind.

Sich ins Kollektiv einfügen

«Das ist natürlich nicht ganz leicht», erzählt Ksionzek. «Viele Jugendliche müssen erst einmal lernen, sich in das Kollektiv einzufügen.» Gefördert wird das Engagement von der Aktion Mensch, dem Sozialministerium von Mecklenburg-Vorpommern, dem Landkreis Uecker-Randow und der Stadt Eggesin. Allmählich zeigen sich erste Erfolge der Vereinsarbeit. 2007 konnten neue Ausstellungsräume eröffnet werden. Und die Zahl der Jugendlichen, die sich im Verein engagieren, nimmt stetig zu. «Viele Jugendliche begeistern sich enorm für die Technik», berichtet Ksionzek. «Mittlerweile spricht sich herum, dass man bei uns etwas erleben kann.»

Allerdings stösst das Ostblock-Fahrzeugtreffen nicht nur auf Zustimmung. Manche erblicken in der Veranstaltung gar eine Verherrlichung des Krieges. Doch diesen Vorwürfen widerspricht Torsten Meier energisch. «Mit Kriegshetzern und Neonazis wollen wir nichts zu tun haben», erklärt er. «Die haben bei uns keine Chance.»

Minow je erwartet hatte. Der Besucherstrom ist auch der zentrale Grund, weshalb die Ausstellung, die ursprünglich am Tag der Befreiung von Auschwitz nach 3000 Kilometern hätte enden sollen, bis zum Jahrestag der Befreiung vom Nazi-Regime, dem 8. Mai, verlängert wurde. Das sind drei weitere Monate Zeit, um die Toten aus der Vergessenheit zu holen, und entspricht dem erklärten Ziel der engagierten Kuratoren, die davon profitieren, dass der öffentliche Ort des Bahnhofs im Gegensatz zum Museum kaum Schwellenangst aufkommen lässt. Selbst Fussballfans mit Schal, Tröten und vollen Bierflaschen in der Jackentasche hätten die Ausstellung durchschritten und seien wisperrnd vor der einen oder anderen Tafel stehen geblieben, so Wirtz.

Auf die Idee, eine derartige Dokumentation selbst zu konzipieren, waren Wirtz, Minow und andere gekommen, als die Wanderausstellung «11 000 jüdische Kinder – mit der Reichsbahn in den Tod» von Serge und Beate Klarsfeld in Frankreich in 18 Bahnhöfen gezeigt wurde. Zunächst habe man sie nach Deutschland holen wollen, doch dies sei im ersten Anlauf an der hartnäckigen Ablehnung der Deutschen Bahn AG gescheitert, wie Minow erklärt. Eine historische Ausstellung gehöre ins Bahnmuseum nach Nürnberg und nicht in die Bahnhöfe, hiess es. So kamen Minow und Wirtz auf den Gedanken, eine eigene Ausstellung zur bisher kaum erforschten Geschichte der Deportation von Minderjährigen im Deutschen Reich zu konzipieren, aufs Gleis zu bringen und in den Bahnhöfen zu zeigen. Das ist möglich, weil das Streckennetz der Bahn öffentlich ist und gegen Gebühr von allen, die die technischen Mittel vorweisen, genutzt werden kann. Letztere stellen die «Ulmer Eisenbahnfreunde», die mit ihrer Dampflokomotive 58 311 die Ausstellungswagen durch Deutschland ziehen.

Differenzen mit der Bahn AG

Auf rund 250 000 Euro taxiert Minow die Gesamtkosten, die über Spenden und Kooperationen mit Stiftungen zusammenkommen sollen. Zu einer öffentlichen Förderung ist es bis jetzt nicht gekommen. Das liegt auch daran, dass die Deutsche Bahn eine eigene Ausstellung in Kooperation mit dem Ehepaar Klarsfeld in Berlin zeigt. Die Mitarbeit von Bürgerinitiativen und Vereinen sei dabei nicht erwünscht gewesen, klagt Minow. Er wirft der Bahn AG vor, ihr eigenes Geschichtsbild zu bewahren. Dies bestreitet allerdings die Historikerin der Deutschen Bahn, Susanne Kill. Sie ist für die bahneigene Ausstellung verantwortlich und könnte von der Arbeit der Bürgerinitiativen durchaus profitieren. Diese haben bisher mehr als 12 000 deportierte Kinder identifiziert und mit ihrer rollenden Ausstellung vor allem die junge Generation erreicht.

www.zug-der-erinnerung.eu

* Der Autor ist freier Journalist in Berlin.

* Der Autor ist freier Journalist in Hamburg.