

## Ein Bus als Panzer

Am 13. August 1961 hört Hans Weidner aus Neugersdorf in der Oberlausitz im Radio vom Bau der Mauer. Spontan sagt er zu seiner Familie: »Jetzt ist es zu spät! Wenn ich bis heute nicht weggekommen bin, komme ich nie hier raus!«

Hans Weidner besitzt ein kleines Fuhrunternehmen und genießt im Kreis Zittau den Ruf eines cleveren, aber auch aufsässigen Geschäftsmannes. Trotz seiner Kriegsverletzung, wegen der er an Krücken geht, fährt er Taxi und hat außerdem noch zwei Fahrer beschäftigt. Vor dem Mauerbau unternahm er Reisen nach Westdeutschland, brachte Weintrauben und Bananen in das weltentrückte Dorf in der Oberlausitz. Wegen seiner renitenten, manchmal hemdsärmeligen Art hat er hier aber nicht nur Freunde.

Völlig gestört ist sein Verhältnis zu den lokalen SED-Bonzen. Er hat sich bisher standhaft gegen alle Enteignungskampagnen gewehrt. Auch alle Werbungsversuche der Stasi schlugen bei Hans Weidner fehl. Wenige Wochen nach dem Mauerbau wagt sich der Schulleiter zu ihm und will ihn überreden, dass auch seine Tochter an der Jugendweihe teilnehmen soll. Hans Weidner setzt ihn kurzerhand vor die Tür.

Auch sein Bus, mit dem er unter anderem seinen Lebensunterhalt verdient, wird immer wieder zum Objekt der Auseinandersetzung. Das zwölf Meter lange und zwölf Tonnen schwere Gefährt wurde 1944 bei der VOMAG, der Vogtländischen Maschinenfabrik, die es seit Kriegsende nicht mehr gibt, gebaut. Weidner entdeckte den Bus 1954 während einer Westreise bei einer Autofirma in Stuttgart. Er stand für wenig Geld zum Verkauf. Weidner wollte ihn mitnehmen. Allerdings war es damals nicht erlaubt, so einfach einen Bus aus der Bundesrepublik in die DDR einzuführen. Doch für einen Mann wie Hans Weidner sollte das kein Problem sein.

Er ließ das Fahrzeug von einem westdeutschen Strohmann kaufen. Dieser siedelte pro forma in die DDR über und nahm den Bus als Umzugsgut mit. Im Osten kaufte Weidner ihm den Bus dann ab, und der Strohmann verzog sich wieder Richtung Westen. Klar, dass dabei auch ein paar Scheine von Hand zu Hand gingen.

Omnibusunternehmer Weidner fuhr nun mit seinem Bus im Auftrag des VEB Kraftverkehr Zittau die Berufspendler aus der sächsischen Kleinstadt ins nahegelegene Hirschfelde. Die Busse des VEB Kraftverkehr waren häufig nicht einsatzfähig, weil es mal keine Reifen, dann wieder keine Glühbirnen oder keinen Diesel gab. Doch Weidners Bus fuhr immer.

Den lokalen SED-Funktionären schmeckte das überhaupt nicht, schon gar nicht der Kreisdienststelle des MfS. Dieser renitente Kleinkapitalist war ein Dorn im Auge der sozialistischen Planwirtschaft. Bei jeder Kleinigkeit musste Weidner zu Aussprachen in die Betriebsleitung des VEB Kraftverkehr Zittau, an denen stets die Parteileitung des Betriebes, mitunter sogar der SED-Kreissekretär teilnahm.

Kurz vor dem Mauerbau warfen ihm die Genossen vor, dass er sich auf nicht nachvollziehbaren Wegen Ersatzteile beschaffe, während die Busse des volkseigenen Betriebes aufgebockt auf dem Hof stünden. Sie drohten, ihm den Kommissionsvertrag zu entziehen, so dass er keine Personen mehr befördern darf. Er wusste, das wäre sein wirtschaftlicher Ruin. Doch Weidner schreckte vor keiner Konfrontation zurück: »Wenn ihr mir den Kommissionsvertrag wegnehmt, dann schmeiße ich den Bus in den Fluss!«

Seit diesem Gespräch ist Hans Weidner klar, dass für ihn als Unternehmer kein Platz mehr in der DDR ist. Doch er fühlt sich seiner Heimat eng verbunden. Seine Wurzeln liegen in der Oberlausitz, wo die Familie seit Generationen wohnt. Als er jedoch vom Mauerbau hört, spürt er, dass er diese Wurzeln wohl ausreißen muss.

Hans Weidner ist jetzt fest entschlossen, mit seiner Familie in den Westen zu fliehen. Über Freunde aus Westberlin hat er allerdings erfahren, dass die meisten Grenzdurchbrüche mit Pkw scheiterten. Die stählernen Schlagbäume sind dicker als Eisenbahnschranken. Bei an-

deren Fluchtversuchen wurden die Reifen zerschossen oder der Fahrer mit gezieltem Schuss getötet. Es muss also ein anderes Gefährt sein. Der ehemalige Panzerfahrer weiß aus dem Krieg: Gegen zentimeterdicke Stahlplatten kann auch eine Kalaschnikow nichts ausrichten. Und eine Panzerfaust gibt es sicher nicht am Grenzübergang, denn niemand rechnet damit, dass dort ein Panzerfahrzeug anrückt. Er schmiedet also einen einmaligen Plan: Er will seinen Bus zum Panzerfahrzeug umbauen und damit die Sperren durchbrechen. Der alte VOMAG-Bus bietet beste Voraussetzungen für dieses Unternehmen: Das handgefertigte Fahrzeug ist massiv und schwer gebaut. Der langsam drehende Diesel hat eine Leistung von 150 PS. Er sollte trotz des zusätzlichen Gewichtes der Panzerung das Gefährt auf die nötige Fluchtgeschwindigkeit bringen können.

Weidner macht sich zunächst auf die Suche nach einem Grenzübergang mit einer langen geraden Fahrbahn, auf der das schwere Fahrzeug möglichst schnell fahren kann. Dann wird es nur schwer zu stoppen sein. Hans Weidner reist durchs Land und sammelt Informationen über die Straßenübergänge nach Westdeutschland, die jedoch alle ausscheiden. Die DDR hat in Richtung Westgrenze ein fünf Kilometer breites Sperrgebiet mit Vorkontrollen und Straßensperren eingerichtet, das kaum zu überwinden ist. So bleibt Weidner nur der Weg nach Westberlin. Seine erste Idee, in Staaken die Grenze zu den Westsektoren zu durchbrechen, muss er verwerfen. Dort haben die Grenztruppen massive Betonbarrieren eingebaut, die den Verkehr zur Slalomfahrt zwingen.

Anders stellt sich jedoch die Situation am Autobahnübergang Dreilinden/Dreilinden bei Potsdam dar. Dort scheint ein Durchbruch möglich zu sein. Hans Weidner fährt bis zur letzten Abfahrt südlich des Kontrollpunktes und beobachtet mit dem Fernglas die Grenzanlagen. Er entdeckt, was er sucht: eine schnurgerade Straße ohne Hindernisse aus Beton. Nur drei Schlagbäume versperren die Fahrbahn. Zwar sieht er viele bewaffnete Grenzer. Doch vor denen fürchtet sich der ehemalige Panzerfahrer nicht.

Hans Weidner beschafft sich über einen ehemaligen Angestellten, der jetzt in Westberlin lebt, eine Lageskizze des Grenzübergangs Drei-



*Hans Weidner fuhr regelmäßig mit seinem alten VOMAG-Bus im Auftrag des VEB Kraftverkehrs Zittau im Berufsverkehr der sächsischen Kleinstadt.*

linden. Aus dem Plan geht hervor, dass nach der Grenzabfertigung die Straße noch 1,8 Kilometer über DDR-Gebiet führt. Erst danach erreicht er Westberliner Territorium. Sein gepanzerter Bus muss also nach Durchbrechen der Sperren und massivem Beschuss, mit dem er rechnet, fahrtüchtig bleiben.

Einen Bus nachträglich und ringsum mit dicken Stahlplatten zu panzern verlangt Sachkenntnis und bedeutet unter den gegebenen Umständen schwere körperliche Arbeit. Wegen seiner Kriegsverletzung kann Hans Weidner den Umbau nicht allein bewältigen. Er braucht einen zuverlässigen Partner, der auch flüchten will. Der sollte dann auch den Bus fahren, weil Weidner sich das körperlich nicht mehr zutraute.

Hans Weidner kann sich vorstellen, den bei ihm angestellten Fahrer Jürgen Wagner für einen Fluchtplan zu gewinnen. Doch er wagt noch nicht, diesen daraufhin anzusprechen. Weidner ist vorsichtig und misstrauisch geworden. Er wartet auf eine gute Gelegenheit.

Im Januar 1962 sitzen Firmenchef Weidner und sein Mitarbeiter

Wagner allein beim Frühstück. Der zweite Fahrer der Firma ist unterwegs. Jürgen Wagner holt sein Frühstücksbrot aus der Tasche, sieht, dass es nur mit Butter bestrichen ist, und flucht: »Hier gibt's nicht mal Wurst! Ist das ein Scheißstaat!«

»Würdest wohl lieber im Westen leben?« fragt sein Chef.

»Wenn ich wüsste, wie ich da hinkomme, wäre ich schon lange dort.«

Die Männer sind sich sofort einig. Jürgen Wagner bittet darum, seine Frau und die beiden kleinen Kinder mitnehmen zu dürfen. Alles kein Problem. Der Bus ist groß genug.

Nur eine Frage bereitet dem jungen Fahrer Sorgen: »Was passiert, wenn in unserer Spur ein Pkw mit Personen steht? Die können wir doch nicht platt fahren!«

Sein Chef entscheidet: »Wir durchbrechen die Sperren am Heiligabend, und zwar genau dann, wenn die Bescherung ist. Da hast du mit Sicherheit kein Auto vor der Nase.«

Den Sommer über bereiten die Männer den Umbau des Omnibusses vor. In der sozialistischen Planwirtschaft gibt es natürlich nicht so einfach Panzerplatten zu kaufen. Doch Unternehmer Weidner hat beste Beziehungen. Er organisiert neun Millimeter starke Stahlplatten, die eigentlich für Brunnenabdeckungen verwendet werden. Diesen Stahl wird keine Gewehrkugel durchschlagen.

Hans Weidner und Jürgen Wagner panzern zuerst den Motor. Die zusätzlichen Einbauten sieht man dem Fahrzeug von außen nicht an. Vor allem die Einspritzpumpe und deren Leitungen müssen gegen mögliche Querschläger geschützt werden.

Besonders aufwendig ist die Panzerung des Innenraums. Immerhin müssen auf jeder Seite des Busses mehr als zehn laufende Meter Fahrgastraum mit Stahlplatten gesichert werden. Ab Dezember 1962 meldet Weidner das Fahrzeug beim VEB Kraftverkehr wegen dringender Reparaturen bis Jahresende ab. In der eigenen Garage bauen der Chef und sein Chauffeur die Innenverkleidung unter den Fenstern heraus. Wo dünne Sperrholzplatten saßen, wird nun neun Millimeter dicker Panzerstahl angeschraubt. Auch eine stählerne Trennwand zwischen den Vordersitzen und dem Fahrgastraum bauen sie ein. Hinterher werden

die Panzerplatten wie alle anderen Teile der Innenverkleidung gelb gestrichen. Auf den ersten Blick kann niemand die Umbauten erkennen.

Ein besonderes Problem bereitet die Verstärkung des runden Fahrzeughecks. Es ist ausgeschlossen, gebogene Stahlplatten zu beschaffen. Aber das Heck ist besonders gefährdet. Hans Weidner geht davon aus, dass die überraschten Grenzer mit ihren Kalaschnikows dem Bus hinterherfeuern werden. Kurzentschlossen laden Weidner und Wagner 25 Zentner Kohlen in Säcken in den hinteren Teil des Fahrzeugs und stapeln sie bis zur Decke.

Kriegsveteran Weidner vermutet außerdem, dass die Grenzer versuchen werden, die Reifen platt zu schießen. Darum hält er eine Panzerung der Räder für unumgänglich. Er weiß, dass das riskant ist. Denn auf der Anreise von der Oberlausitz nach Berlin könnte das ungewöhnliche Fahrzeug auffallen. Aber er darf beim Grenzdurchbruch auch nicht mit platten Reifen liegenbleiben, denn er muss ja noch 1,8 Kilometer über DDR-Gebiet fahren.

Hans Weidner schneidet also aus zentimeterdicken Stahlplatten kreisrunde Scheiben in Größe der Räder aus. Diese werden auf die Felgen geschraubt. Die stählernen Scheiben sind so stark dimensioniert, dass der Bus im Falle eines Reifendurchschusses sogar darauf weiterfahren könnte.

Für die Frontscheiben schneidet der Fuhrunternehmer ebenfalls maßgenaue Stahlplatten zu, die mit einem Sehschlitz in Größe eines A 4-Blattes versehen sind. Diese lassen sich von innen mit einer Klappe verschließen. Auf der Fahrerseite besteht die Panzerung aus einer Stahlplatte, die wie ein Sieb durchlöchert ist. Die Löcher sind jedoch kleiner als die üblicherweise verwendeten Geschosse. Die Panzerplatten für die Frontscheibe werden im Bus verstaut und sollen erst kurz vor dem Grenzübergang montiert werden.

Jetzt fehlt nur noch eine Vorrichtung, um eventuelle Sperren in Bodennähe wegzuräumen: ein massiver Rammbock. Er soll die Schlagbäume zertrümmern und gleichzeitig den Kühler schützen. Da es Winter ist und in der Oberlausitz gewöhnlich viel Schnee fällt, entscheiden sie sich für den Bau von einer Art Schneepflug. Niemand wird sich

daran stören oder wird daraus sogar auf einen geplanten Grenzdurchbruch schließen.

Hans Weidner trifft sogar Vorbereitungen für den Fall, dass die Scheinwerfer des Busses zerschossen werden oder beim Durchbrechen der Schlagbäume ausfallen. Er installiert auf dem Dach des Fahrerhauses einen Motorradscheinwerfer, den er zusätzlich einschalten kann. Dieser könnte auch dazu dienen, schießwütige Grenzer zu blenden. Daneben montiert er eine Sirene. Auch die kann nicht schaden.

Schließlich besorgt sich Weidner noch einen Fahrbefehl für den Transport von Umzugsgut nach Potsdam-Babelsberg. Den will er im Falle einer Verkehrskontrolle auf dem Weg in Richtung Berlin vorzeigen. An den Kühler hängt er ein großes Schild mit der Aufschrift »Werkstattwagen«. Das soll signalisieren, dass das Fahrzeug nicht im regulären Liniendienst unterwegs ist.

Am 24. Dezember 1962 verabschieden sich Hans Weidner und seine Frau Elfriede sowie die Kinder Christine und Wolfgang von Elfriedes Eltern in Neugersdorf. Sie sagen, dass sie über Weihnachten eine Urlaubsreise nach Thüringen unternehmen wollen.

Hans und Elfriede laden mehrere Koffer mit Sachen in den Bus. Selbst Betten, Hausrat und viele persönliche Dinge werden verstaut. Die Kinder Christine und Wolfgang dürfen all ihr Spielzeug mitnehmen.

Kurz vor Heiligabend werden in den Wohnzimmern in Neugersdorf die Weihnachtsbäume für die bevorstehende Bescherung geschmückt. Hans und Elfriede Weidner steigen am 24. Dezember gegen 16 Uhr mit ihren Kindern in den Bus. Der Kraftfahrer Jürgen Wagner mit seiner Ehefrau Sybille und ihren Töchtern Angelika und Gabriele steigen später zu.

Es ist ein kalter Wintertag. Die Quecksilbersäule zeigt minus 18°C. Der Bus steht zwar in der Garage, aber selbst dort herrschen Minusgrade. Hans Weidner und Jürgen Wagner machen zunächst Feuer unter dem Bus, um das Motorenöl vorzuwärmen. Um 18 Uhr springt der Diesel endlich an, und die Reise beginnt.

Doch der schwere Panzer-Bus kommt nicht weit. Nach drei Kilometern kocht Wasserdampf aus dem Kühler. Sie halten an. An einer Stelle



*Hans Weidners Bus: Fahrgastraum und Räder hatte er mit Stahlplatten gepanzert, unter der Stoßstange war ein Schneepflug montiert.*

des Kühlers scheint ein Leck zu sein, und der Rest des Kühlsystems ist eingefroren. Entsetzt stellen sie fest, dass sie vor Aufregung vergaßen, einen wichtigen Hahn zu öffnen. Es gibt keine Alternative: Der 200 Kilo schwere Kühler muss ausgebaut und gelötet werden. Aber es ist Heiligabend!

Da sich die beiden Familien ja überall für eine »Urlaubsreise« nach Thüringen verabschiedet haben, können sie jetzt nicht in ihren Heimatort zurückkehren. Hans Weidner entscheidet, dass Frauen und Kinder mit dem nächsten Zug von Ebersbach über Löbau nach Bautzen reisen. Dort sollen sie im Hotel »Weißes Ross« übernachten. Die Männer

schlafen bei klirrender Kälte im Bus. Tags darauf, es ist der 1. Weihnachtstag, klopft Hans Weidner bei einem anderen privaten Fuhrunternehmer und guten Bekannten in Friedersdorf an die Tür.

Weidner sagt: »Stell keine Fragen. Der Kühler muss gelötet werden. Und zwar sofort.«

Der Fuhrunternehmer aus Friedersdorf lässt den Gänsebraten stehen und hilft, den schweren Kühler aus dem Bus zu bauen. Inzwischen ist schon ein Klempner aus einer anderen privaten Werkstatt gekommen und heizt den Lötkolben vor. Am 1. Weihnachtstag kurz vor 17 Uhr ist der Bus wieder fahrbereit. Niemandem ist die Panzerung aufgefallen. Zumindest hat keiner versucht, sie auszuhorchen. Möglicherweise liegt es daran, dass Weihnachten ist und alle nur zurück zur Festtafel wollten.

Am 25. Dezember 1962 um 17 Uhr rollt der Bus wieder auf die Straße. Das Thermometer ist auf minus 20 °C gefallen. Und es schneit und schneit. Bei dem Wetter ist kein Mensch auf der Straße. Die Odyssee geht weiter. Frauen und Kinder werden in Bautzen abgeholt. Dann rollt der Panzer-Bus in Richtung Berlin. Gegen 23 Uhr sind sie in der Nähe von Senftenberg. Die Tankuhr sinkt in den roten Bereich, und Jürgen Wagner steuert die einzige Tankstelle des Ortes an.

»Was machen wir«, fragt er besorgt, »wenn der Tankwart die Panzerung an den Rädern sieht?«

»Dann kriegt er eins mit der Krücke über die Rübe, wird in den Bus gezogen und muss mit«, so Weidners Antwort.

Seine Krücken dienen ihm in dieser Zeit nicht nur als Gehhilfe, sie bergen außerdem ein Geheimversteck. Jede Krücke ist an einer unsichtbaren Stelle aufgebohrt, und in der Bohrung ist eine Feile versteckt. Sollte man Hans Weidner in den Knast stecken, will er damit die Gitterstäbe durchfeilen.

Währenddessen rollt der Bus an die Tankstelle. Der fröstelnde Tankwart sieht auf den Rammbock und den Schneeschieber. Hans Weidner öffnet die Beifahrertür und hält eine Krücke bereit zum Zuschlagen.

»Ihr seid also der Schneepflug, auf den wir seit Stunden warten«, sagt der Tankwart und zeigt auf das schwere Gerät.

»Ja, das sind wir«, antwortet Jürgen Wagner, springt aus dem Wagen

und hilft beim Zapfen. Hans Weidner stützt sich entspannt auf seine Krücken.

Durch dichtes Schneetreiben fährt der Bus weiter in Richtung Berlin. Kein anderes Fahrzeug ist weit und breit zu sehen. Frauen und Kinder sind längst eingeschlafen. Es ist kurz vor Mitternacht am 1. Weihnachtstag. Plötzlich schlingert der Bus. Ist unter der Schneedecke Glatteis?

Der schwere Panzer-Bus zieht eine lange Slalom-Spur durch den Schnee, ehe Jürgen Wagner ihn zum Stehen bekommt. Es ist genau das passiert, was er schon länger befürchtet hat: Ein Hinterreifen ist geplatzt.

Der Bus ist für die Zuladung von 60 Fahrgästen gebaut, aber nicht für die Aufnahme von etlichen Quadratmeter Panzerplatten und 25 Zentner Kohlen. Der Reifen hat der Überladung einfach nicht mehr standgehalten. Im nächtlichen Schneetreiben bocken die zwei Männer mit den vorhandenen Mitteln den tonnenschweren Bus auf. Sie müssen die Panzerplatte vom rechten Hinterrad abschrauben und können dann den Reifen wechseln. Nachts um 3 Uhr sind sie endlich fertig. Sie schätzen, dass sie in weniger als zwei Stunden an der Grenze sein werden. Vorsorglich montieren sie schon die zwei Panzerplatten hinter die Frontscheiben.

Am 2. Weihnachtstag gegen 5 Uhr erreicht der Bus die erste Vorkontrolle etwa fünf Kilometer südlich vom Grenzübergang. An dieser Vorkontrolle werden die Ausweise jener Personen kontrolliert, die sich in Richtung Grenze bewegen. Der Kontrollposten hat keine Sperreinstellungen auf der Fahrbahn, denn auch der normale Straßenverkehr in Richtung Potsdam muss noch hier vorbei.

»Was machen wir, wenn uns der Posten stoppt und fragt, wohin wir wollen?« fragt Jürgen Wagner besorgt.

»Was soll sein«, entgegnet ihm Weidner, »dann mache ich die Tür auf, haue ihm mit der Krücke eins auf die Rübe, und er muss mit.«

»Also wie immer«, antwortet der Fahrer trocken.

Als sich der Bus dem Kontrollhäuschen nähert, geht der Posten zufällig zur gegenüberliegenden Fahrbahn und spricht mit dem Fahrer eines Westberliner Pkw, der scheinbar ein Problem hat. Ungeachtet des



*Hans Weidner nach geglückter Flucht in Berlin-Marienfelde.  
Die Eisenringe schützten die Reifen vor Einschüssen.*

Stoppsschildes gibt Jürgen Wagner Gas und ignoriert die Vorkontrolle einfach.

Jetzt sind es nur noch Minuten bis zum eigentlichen Grenzübergang. Das Schneetreiben hat nachgelassen. Doch es herrscht noch immer schlechte Sicht. Gegen 5.20 Uhr sehen die Flüchtlinge vor sich helles Licht: der Grenzübergang – die erste Schranke!

Davor stehen drei Uniformierte. Jürgen Wagner gibt Gas. Der schwere Panzer-Bus beschleunigt auf 50 Stundenkilometer. Fuhrunternehmer Weidner schaltet den Suchscheinwerfer auf dem Dach und die Sirene an. Den Insassen befiehlt er: »Alle hinlegen!«

Noch wenige Meter bis zur Schranke. Wagner tritt das Gaspedal bis zum Anschlag durch. Hans Weidner sieht die drei Grenzer zur Seite springen. Dann schließt er die Sehschlitze in den Panzerplatten. Jetzt wird es ernst.

Mit Vollgas rast der Bus auf die erste Schranke zu. Durch ein seitliches Guckloch sieht Weidner, wie einer der Grenzer die Kalaschnikow hochreißt und auf den Bus feuert. Die beiden anderen ziehen ihre Pistolen und feuern ebenfalls. Drei weitere Uniformierte stürzen in diesem Moment aus dem Wachgebäude und eröffnen sofort das Feuer.

Da fliegt krachend der Schlagbaum zur Seite. Der Rammbock erfüllt seine Funktion: Der Diesel läuft noch. Jürgen Wagner gibt weiter Vollgas. Nach 100 Metern sieht er den zweiten Schlagbaum, der gerade geschlossen wird. Zwei Grenzer laden ihre Pistolen, ein dritter nimmt die Kalaschnikow von der Schulter und macht sich schussbereit.

Schon fährt der Bus mit voller Wucht in den nächsten Schlagbaum. Pistolenschüsse peitschen gegen die Außenwand. Eine Kalaschnikow feuert hinterher. Da ist der dritte Schlagbaum erreicht. Der gepanzerte Bus zertrümmert auch diesen. Ein Grenzer rennt zum Reifentöter, einer Vorrichtung, die die Schläuche zerstören soll, und will ihn hochklappen. Doch das Gerät ist eingefroren. Der Bus hat auch die dritte Barriere genommen. Weidner sieht aus dem Seitenfenster, wie sich ein Offizier bemüht, seine Leuchtpistole abzuschießen. Doch auch die scheint in der Kälte zu streiken.

Dann entschwindet der Bus aus der hell erleuchteten Grenzanlage

## Zu Fuß über die Ostsee

auch schon wieder ins Dunkle. Jürgen Wagner hält das Gaspedal am Anschlag. Sie haben alle massiven Hindernisse genommen. Der Motor läuft weiter zuverlässig, und keiner der Passagiere scheint verletzt zu sein. Doch noch müssen 1,8 Kilometer durch DDR-Gebiet zurückgelegt werden.

Unmittelbar vor der Grenze soll es noch einen NVA-Posten geben, der liegt etwas seitlich rechts im Wald, hat aber mit der Grenzabfertigung nichts zu tun. Wenn die Soldaten dort alarmiert sind, so denken beide Männer im Bus, geht das Feuerwerk gleich weiter. Wagner holt das Letzte aus der Maschine heraus. Schon sehen sie den Westberliner Kontrollpunkt vor sich. Rechts im Wald bleibt alles ruhig, der Posten hat offenbar nichts bemerkt.

Um 5.30 Uhr passiert der Bus die Grenze. Jürgen Wagner stoppt vor der Baracke der Westberliner Polizei. Fuhrunternehmer Weidner sagt den Frauen und Kindern, dass sie jetzt die Köpfe wieder hochnehmen können. Alle sind unverletzt. Mit Hilfe seiner Krücken klettert Hans Weidner aus dem Wagen und fragt die völlig irritierten Polizisten: »Sind wir jetzt in Freiheit?«

Ein Polizeioffizier schüttelt fassungslos den Kopf, als er den alten VOMAG mit den zahlreichen Einschüssen sieht. Er weiß nicht, dass der Bus ringsum gepanzert ist. Eine Eskorte der Polizei begleitet den Bus und seine Passagiere zum Notaufnahmelager in Berlin-Marienfelde.

Am 28. Dezember 1962 übergibt der DDR-Verteidigungsminister Heinz Hoffmann seinem Staatsratsvorsitzenden Ulbricht und dem Sekretär des ZK für Sicherheitsfragen Honecker eine Meldung, die nicht unbedingt zur Erhöhung der Festtagsstimmung beiträgt: Am Grenzkontrollpunkt Drewitz / Dreilinden feuerten neun Genossen der Grenzsicherung insgesamt 34 Schuss auf einen alten Bus ab, der sich nicht stoppen ließ. Drei Kalaschnikows und sechs Pistolen kamen dabei zum Einsatz. Bedauert wird nicht etwa, dass zu Weihnachten geschossen wurde, sondern bedauert wird nur, dass alle drei Maschinenpistolen zeitweise Ladehemmung hatten.

Der Norden der DDR liegt seit Wochen unter einer dichten Schneedecke. Straßen- und Eisenbahnverbindungen entlang der Ostseeküste werden immer wieder zugeweht und müssen mühsam von Hand freigeschaufelt werden. Der strenge Frost hat die Ostsee zufrieren lassen, was nur sehr, sehr selten passiert. Am Strand haben sich dicke Eisschollen zu meterhohen Gebilden zusammengeschoben. Der Schiffsverkehr an der DDR-Küste ist völlig zum Erliegen gekommen. Nur der Fährverkehr vom westdeutschen Fährhafen Travemünde nach Schweden kann noch mithilfe von Eisbrechern aufrecht gehalten werden.

Der langanhaltende Winter 1962/63 geht als einer der kältesten des Jahrhunderts in die Geschichte ein. Im Herbst 1962 hatten DDR-Grenzsoldaten begonnen, entlang der Ostseeküste Betonpfosten für einen Grenzzaun zu setzen. Dieser Zaun soll von der Halbinsel Priwall, wo sich die Grenze zur Bundesrepublik befindet, über 18 Kilometer lang bis nach Steinbeck bei Boltenhagen den Zugang zur Ostsee abriegeln. Der Sperrzaun vor dem Strand führte zu großem Unverständnis bei den Bewohnern der dort liegenden Küstenorte. Die Einwohner der Dörfer Pötenitz, Rosenhagen, Barendorf, Groß Schwansee, Brook, Warnkehagen, Elmenhorst und Steinbeck leben seit Generationen als Bauern und Fischer. Ihre Häuser liegen einen Steinwurf vom Strand entfernt. Will man Ihnen jetzt den Zugang zur Ostsee verwehren?

Im sonnenreichen Sommer 1962 war es den Bewohnern der Küstendörfer zwischen Priwall und Boltenhagen bereits verboten worden, den Strand zu betreten und in der Ostsee schwimmen zu gehen. Doch etliche Jugendliche haben sich nicht einschüchtern lassen und gingen einfach ins Wasser, wenn keine Grenzposten in der Nähe waren. Damit sollte nun Schluss sein. Im Herbst 1962 begannen die Grenztruppen mit dem Bau des Sicherheitszaunes entlang der Küste. Die Bewohner