

Dank des Engagements der deutschen Bundesregierung sowie des österreichischen Bundespräsidenten Rudolf Kirchschläger wird Familie Wagner ein Jahr später freigekauft. Am 14. Juli 1982 reisen Gerhard und Ingeburg Wagner gemeinsam mit ihren Söhnen Udo und Jörg, begleitet von Rechtsanwalt Vogel, über Herleshausen in die Bundesrepublik Deutschland. Fünf Monate später darf auch der kleine Gerd zu seinen Eltern ausreisen.

Nach dem Mauerfall wagt die Familie den Blick in ihre Akten bei der Gauck-Behörde: Die Wagners nehmen mit Erschütterung zur Kenntnis, dass ein naher Verwandter, der nicht mehr als einen vagen Verdacht hatte, in vorseilendem Gehorsam für die Stasi spitzelte und die eigene Familie hinter Gitter brachte. Es war jener Verwandte, der am 14. August 1961 in der Berliner Invalidenstraße mit in dem Mercedes gesessen hatte und fast mit nach Westberlin geflohen wäre.

Anfang 1991 erfährt Gerhard Wagner durch Zufall aus der Presse von der Stasi-Sammlung ehemaliger Fluchtfahrzeuge an der Hochschule des MfS in Potsdam. Auch ein richtiges Flugzeug sei dort ausgestellt. Er denkt sofort, dass es sich dabei nur um seine eigene Entwicklung handeln kann, reist nach Potsdam und findet dort seine DOWA 81. Heute steht das vermutlich kleinste Flugzeug für fünf Personen, das jemals gebaut wurde, im Deutschen Museum in München.

Mit 20 Tonnen durch die Sperranlagen

Ende Juni 1986 hat Hans-Joachim Pofahl aus Berlin ein Schlüsselerlebnis: Der 33-jährige Kraftfahrer und Disponent im VEB Autotrans Berlin bekommt Verwandtenbesuch aus Frankfurt (Oder). Sein Neffe hat ein paar Westmark, die er im Intershop in der Friedrichstraße / Ecke Leipziger Straße ausgeben will. Der jugendliche Besucher aus dem Osten der Republik weiß natürlich nicht, was er für das wenige Geld, das er seit Monaten hütet, kaufen soll.

Nach Verlassen des Ladens sagt er spontan zu seinem Onkel: »Jetzt zeig mir mal den Checkpoint Charlie.« Hans-Joachim Pofahl, der seit zehn Jahren in Berlin wohnt und als Lkw-Fahrer den Ostteil der Stadt gut kennt, kam noch nie auf den Gedanken, sich den Grenzübergang aus der Nähe anzusehen.

Gemeinsam mit dem Neffen schlendert er auf der Friedrichstraße von der Ecke Leipziger Straße in Richtung Süden. Etwa 200 Meter vor ihnen beginnen die Sperranlagen des Grenzübergangs nach Westberlin. Es ist ein lauer Sommerabend. Hans-Joachim Pofahl zündet sich eine Zigarette an. Auf der Straße ist es still. Nur ein Pkw mit Westberliner Kennzeichen fährt an den zwei Fußgängern vorbei.

Die Zigarette ist gerade halb aufgeraucht, da stehen sie schon vor der ersten Schranke. Hier ist für gewöhnliche DDR-Bürger die Welt zu Ende. Der vordere Posten, ein Unteroffizier mit Pistole am Gürtel, ist aus seinem Häuschen getreten und beäugt die zwei Männer misstrauisch. Er erkennt sofort, dass es zwei DDR-Bürger sind, die hier nichts verloren haben. Um den Grenzposten nicht zu provozieren, gehen die Männer einige Schritte zurück, beobachten aber, wie das eine Auto die Abfertigung nach Westberlin passiert.

Nach der ersten Vorkontrolle an der Schranke ist die geradeaus nach Westberlin führende Spur durch armdicke Stahlbügel versperrt.

Diese Verkehrsleiteinrichtungen zwingen den Autofahrer, einen Bogen nach rechts zu fahren, der zu den Abfertigungsbaracken führt. Danach müssen die Autos einen Bogen nach links fahren, bis sie wieder die ursprüngliche Geradeausspur der Friedrichstraße erreicht haben. Die letzte Barriere nach Westberlin bildet je ein stählernes Tor für jede Fahrbahn, die beide zweiflügelig sind und gerade offenstehen.

Doch wo genau der amerikanische Sektor beginnt, wissen die beiden Männer nicht. Sie sehen in einem in der DDR gedruckten Stadtplan nach. Demnach könnten die beiden Stahltore kurz vor der Zimmerstraße sein. Ob nun aber die Zimmerstraße selbst schon zu Westberlin gehört oder erst die Kochstraße, können sie anhand ihrer Karte nicht feststellen.

Bei ihren Beobachtungen fällt ihnen noch etwas anderes auf: Wenn man die durch Hindernisse erzwungene Fahrspur, die nach rechts zur Abfertigung führt, einfach ignoriert, führt der Weg in den Westen genau geradeaus. Nur einige meterhohe Stahlbügel sind im Weg. Sonst nichts. Nicht einmal Grenzposten stehen da. Nach ihren Schätzungen ist diese Strecke geradeaus durch den Checkpoint Charlie keine 100 Meter lang.

Während sich Hans-Joachim nachdenklich eine neue Zigarette anzündet, sagt sein Neffe halblaut: »Ein Hundert-Meter-Läufer schafft das. In zehn bis 15 Sekunden ist man ein freier Mensch.«

»Mit den Stahlhürden könnten es auch 20 Sekunden werden. Das reicht, um durchzuladen und dir 'ne Ladung Blei in den Rücken zu schießen.«

Hans-Joachim legt die Hand auf die Schulter seines Neffen und gibt ihm zu verstehen, dass sie jetzt besser gehen. Während sie langsam zurück in Richtung Unter den Linden spazieren, dreht sich Hans-Joachim noch einmal um und sieht, wie der Westberliner Pkw die Grenzbaracke passiert, sich wieder auf die Hauptspur einfädelt und durch das offene Tor nach Westberlin verschwindet.

»Die kürzeste Verbindung«, sagt er leise vor sich hin, »ist die Gerade. Und die einzigen Hindernisse sind ein paar lächerliche Stahlbügel.«

Von jenem Sommerabend an sollte ihn der Gedanke an diesen geraden Weg nicht mehr loslassen.

Hans-Joachim Pofahl, von seinen Freunden kurz Hajo genannt, war immer ein pragmatisch denkender Mann, der fest zupacken konnte und stets neue Herausforderungen suchte. Gern hätte er ein technisches Ingenieurstudium absolviert, doch weil er wohl nicht das richtige Elternhaus hatte, fiel er schon bei der Bewerbung für die Erweiterte Oberschule durchs Raster.

Er lernte Zerspanungsfacharbeiter, wollte aber mehr aus seinem Leben machen. Es war für ihn fast eine Horrorvision, das ganze Berufsleben in der Werkhalle eines maroden DDR-Betriebes verbringen zu müssen. Ein Job bei der DDR-Handelsflotte erschien ihm dagegen sehr verlockend. Er hatte erfahren, dass dort gerade Nachwuchskräfte mit technischer Berufsausbildung gesucht würden. Hajo wusste aber zu diesem Zeitpunkt noch nicht, nach welchen strengen politischen Kriterien die Rostocker Stasi unter Tausenden Bewerbern die wenigen sicher erscheinenden künftigen Seeleute auswählte: Schließlich bot ein Arbeitsplatz auf einem DDR-Handelsschiff unter Umständen zahlreiche Fluchtmöglichkeiten.

Während der Musterung zum Wehrdienst, der er sich bald darauf unterziehen musste, riet man ihm, sich für drei Jahre Ehrendienst bei der NVA zu verpflichten, danach stünden ihm bessere berufliche Möglichkeiten offen – zum Beispiel auch die, als Matrose zur See zu fahren. In der Hoffnung, hinterher auf einem Handelsschiff arbeiten zu dürfen, unterschrieb er eine Verpflichtung für drei Jahre Armee.

Hajo leistete seinen Wehrdienst in einer technischen Einheit. Er lernte den Umgang mit der sowjetischen Maschinenpistole Kalaschnikow, der bei Soldaten und Grenzern üblichen Waffe. Seitdem wusste er, dass man, wenn man treffen will, mit dieser MPi nicht blitzschnell aus der Hüfte schießen kann. Der Schütze muss sich vergewissern, dass keine Unbeteiligten im Schussfeld sind, dann erst kann er entsichern, laden, anlegen, abdrücken – Sekunden, die über Leben und Tod entscheiden können.

Nach der Entlassung aus der NVA erlebte Hajo seine zweite große Enttäuschung. Man sagte ihm, dass er aufgrund neuer Bestimmungen nach dreijähriger Armeezeit für die nächsten sechs Jahre ein Geheim-

nisträger sei. Er dürfe nicht ins westliche Ausland reisen und könne daher auch nicht auf einem Handelsschiff arbeiten.

Hajo war frustriert. Er bewarb sich beim VEB Autotrans Berlin, dem mit 2000 Mitarbeitern größten Kraftverkehrsbetrieb in der DDR. Wegen der guten Verdienstmöglichkeiten ging er zum Baustofftransport und arbeitete dort als Disponent und Fahrer. Schnell hatte er das System leistungsabhängiger Entlohnung durchschaut. Durch diverse Zuschläge brachte er es auf einen monatlichen Spitzenverdienst von bis zu 2000 Mark. Das war das Doppelte eines DDR-Durchschnittseinkommens. Materiell fehlte es ihm in dieser Zeit an nichts. Von der gut eingerichteten Wohnung bis zum Pkw besaß er alles, was sich ein junger Mann in der DDR nur erträumen konnte.

Dennoch sah er im sozialistischen Arbeiter-und-Bauern-Staat keine langfristige Perspektive für sich. Gern hätte er studiert oder eine andere Aufgabe gemeistert. Doch er war weder in der SED noch sonst im Sinne des Sozialismus engagiert. Und der VEB Autotrans Berlin hielt für ihn schon lange keine neuen Herausforderungen mehr bereit. Da wurden ganze Lastzüge für Monate stillgelegt, weil es keine Bremsleitungen gab oder keine Glühbirne für das Rücklicht – Leerlauf und Stillstand auf allen Ebenen. Im volkseigenen Betrieb erlebte Hajo Anfang der 80er Jahre, wie sich die DDR immer mehr dem wirtschaftlichen Abgrund näherte. Er wollte gern etwas anpacken, hatte jedoch keine Lust, an einem zum Untergang verurteilten Schiff notdürftig herumzuflicken.

In jenen Jahren gab es mehrere Ausreisewellen aus der DDR. Nach dem Ende der KSZE-Konferenz in Helsinki im Sommer 1975 beriefen sich vor allem junge Leute auf das von der DDR-Führung mit unterzeichnete Recht auf Reisefreiheit. Für Hans-Joachim Pofahl war die Neugier auf das Fremde zunächst kein Ausreisegrund. Kam das Thema zur Sprache, sagte er sich und anderen: »So lange es für mich zwischen Ostsee und Erzgebirge noch was zu entdecken gibt, brauche ich nicht in den Westen zu gehen.«

Wenn er gehen würde, dann nur wegen fehlender beruflicher Perspektiven, denn er spürte immer mehr, wie seine Fähigkeiten in der volkseigenen Mangelwirtschaft verkümmerten.

Die erste Konfrontation mit dem Thema Ausreise erlebte er im Dezember 1985. In diesem Monat lernte er Karin kennen, die seit drei Jahren einen Antrag auf Übersiedlung laufen hatte. Frisch verliebt, wollte Hajo mit ihr das Land verlassen und reichte im Dezember 1985 ebenfalls einen ersten Ausreiseantrag ein.

Die Verantwortlichen in seinem Betrieb reagierten prompt: Im VEB Autotrans sank er auf die niedrigste Position: die eines Kiesfahrers. Hajo war damit nicht unzufrieden. Diese Reaktion bestätigte ihm, dass seine Entscheidung möglicherweise doch richtig war. Nur zu der erhofften gemeinsamen Ausreise mit seiner Freundin kam es nicht. Karin hatte schon drei Jahre Wartezeit hinter sich und durfte im Januar 1986 gehen – allein. Dies bedeutete für beide die unwiderrufliche Trennung.

Im Mai desselben Jahres lernte Hajo in Ostberlin dann Martina kennen. Auch sie hatte für sich und ihre kleine Tochter einen Ausreiseantrag gestellt. Doch die Abteilung Inneres hatte gedroht, ihr das Kleinkind wegzunehmen und ins Heim zu stecken, wenn sie weiter am Ausreisearchiv festhalten würde. Aus Sorge um das Kind zog Martina bald darauf den Antrag zurück.

Hans-Joachim Pofahl erinnert sich: »Wir waren beide glücklich in unserer neuen Beziehung und wollten allen Ernstes in der DDR von vorn beginnen. Im Mai 1986 zog auch ich meinen Antrag zurück. Der Frust, noch hier zu sein, war schon fast vergessen ...«

Im VEB Autotrans Berlin wurden dem ehemaligen Staatsfeind Hans-Joachim Pofahl nun auch wieder verstärkt Aufgaben als Einsatz-Disponent übertragen. Zudem bot man ihm die Teilnahme an einem Meisterlehrgang an. Hajo war diese Art, mit Menschen umzugehen, die allein davon abhängt, wie man sich zum SED-Staat stellte, zwar zuwider, dennoch versuchte er einen Neuanfang. Mit seiner Lebensgefährtin und ihrem Kind wollte er in eine gemeinsame Wohnung ziehen. Doch im Wohnungsamt spürte er wieder deutlich, was ihm am Leben in der DDR immer gestört hatte: Das Ausfüllen von Anträgen ging einher mit unsäglicher Bittstellerei, die durch leere Phrasen und Vertrösten auf unbestimmte Zeit beantwortet wurde. Genau in diese Phase fiel das Schlüsselerlebnis mit seinem Neffen am Checkpoint Charlie.

In den darauffolgenden Wochen unternimmt Hans-Joachim Pofahl immer wieder Spaziergänge in die Nähe des Grenzübergangs Checkpoint Charlie. Ihm bietet sich stets das gleiche Bild: Die Geradeausspur auf der Friedrichstraße ist offen – bis rüber nach Westberlin. Nur ein paar armdicke Stahlbügel leiten den Verkehr vom direkten Weg nach rechts heraus zur Abfertigungsbaracke.

Nach seinen Schätzungen sind die Stahlbügel aus zwei Zoll starkem Rohr gebogen und im Asphalt verankert oder auch nur in Hülsen hineingesteckt, so dass man nach Belieben die Verkehrsführung ändern kann. Die Bügel sind knapp einen Meter hoch. Die gerade Strecke durch den Grenzübergang schätzt er immer wieder auf 100 Meter.

Zehn Sekunden für einen Hundertmeterläufer. Doch Hajo kann nicht so schnell rennen, auch nicht über Hürden springen. Benötigt er aber mehr Zeit, können die Grenzer ihn mit gezieltem Schuss in den Rücken zur Strecke zu bringen.

Im Kopf rechnet er die Geschwindigkeit des Hundertmeterläufers in Stundenkilometer um. Das macht 36 Kilometer pro Stunde. Mit seinem tschechischen Kipper Škoda-LIAZ schafft er das locker – auch wenn er erst ab der Ecke Unter den Linden beschleunigen kann.

Und die Stahlbügel? Der LIAZ hat gut 16 Tonnen Leergewicht. Wenn er noch drei bis vier Tonnen Kies auflädt, sind es 20 Tonnen. Was sind armdicke Stahlbügel gegen 20 Tonnen Masse, die mit 210 PS auf 40 Stundenkilometer beschleunigt werden?

Und wenn sie ihn mit gezieltem Schuss zur Strecke bringen? Hajo stellt sich vor, er hätte eine MPi und müsste einen Kipper stoppen, der ohne Vorwarnung an ihm vorbeidonnert. In die Vorderreifen zu schießen wäre am erfolgreichsten, weil das Fahrzeug dann aus der Spur bricht. Doch wenn der Kipper schon vorbei ist, wird es schwierig, die Vorderräder zu treffen. Die Hinterachse trägt Zwillingsreifen. Da kann der Grenzer ein ganzes Magazin verballern, ehe er den Lkw stoppt. Bleibt das Fahrerhaus. Ein gezielter Schuss von hinten auf die Fahrerkabine wäre tödlich.

Doch auf seiner Arbeitsstelle gibt es ja reichlich Kies. Eine Kiesladung hinter der Fahrerkabine könnte ein gutes Schutzschild abgeben.



Hans-Joachim Pofahls Fluchtweg über den Checkpoint Charlie. Im Hintergrund die DDR-Grenzkontrollstelle, vorn die letzten Sperranlagen vor Westberlin.

Man kann den Kies so hoch aufschütten, dass er das Fahrerhaus bis zum Dach bedeckt. Dann, so glaubt er, kann er sogar noch weiterfahren, wenn auf den Wagen geschossen wird.

In diesem Sommer besuchen Hajo und seine Freundin Martina möglichst unauffällig auch alle anderen innerstädtischen Grenzübergänge in Berlin. Sie sind alle so angelegt, dass man mit einem in Richtung Westberlin verkehrenden Fahrzeug zwischen massiven Betonbarrieren hindurch Slalom fahren muss. Diese Grenzübergänge scheiden aus. Es bleibt also nur der Alliierten-Übergang Checkpoint Charlie als einziger Fluchtweg übrig.

Nun versucht Hajo zu erkunden, zu welcher Tageszeit er die Sperranlagen am besten durchbrechen kann. Immer wieder spaziert er von der Leipziger Straße auf der Friedrichstraße entlang in Richtung Grenze und biegt dann kurz zuvor in die Krausenstraße ein.

Hajo will auf keinen Fall durch seine Streifzüge an der Mauer entlang auffallen. Darum legt er seine Spaziergänge auf verschiedene Tageszei-

ten. Er erkennt, dass er die Sperranlagen keineswegs am Tage durchbrechen darf. Er könnte einen der zahlreichen Passanten gefährden, wenn sie dem Lkw nicht ausweichen können oder unvermutet ins Schussfeld der Grenzposten geraten. Mit seinem gewaltsamen Fluchtversuch will er aber möglichst keine Unbeteiligten in Lebensgefahr bringen.

Er stellt fest, dass es gegen Mitternacht ruhig und leer am Checkpoint Charlie wird. Vermutlich liegt es daran, dass bei den Tagesbesuchern das Visum um Mitternacht abläuft, die meisten den Ostteil der Stadt bis dahin verlassen und danach für viele Stunden Ruhe am Checkpoint einkehrt.

Kurz nach 24 Uhr werden dann am hinteren Ende des Übergangs, also wenige Meter vor Westberlin, die beiden knapp zwei Meter hohen Stahltore verschlossen. Hajo sagt sich: »Die beste und einzige Chance besteht kurz vor Mitternacht.«

Am 29. August 1986, einem Donnerstag, sind sie bereit zur Flucht. Hajo hat Nachtschicht. Er schläft bis Mittag und fühlt sich frisch und ausgeruht. Seine persönlichen Papiere sowie die seiner Freundin Martina packt er in eine kleine Reisetasche. Obendrauf kommen ein paar Sachen für das Kind.

Um 17 Uhr, zu Schichtbeginn, holt Hajo seinen Kipper vom Typ Škoda-LIAZ vom Autohof in Johannisthal und fährt gemäß Dienstplan zum VEB Baustoffversorgung, gleich nebenan. Als Disponent für die Nachtschicht fertigt er dort zunächst mehrere Lastzüge ab.

Ab 19.30 Uhr ist er fast ganz allein, die Kollegen fahren ihre Touren. Auf dem Parkplatz im Freien schraubt er den Beifahrersitz aus dem Kipper. Seine Freundin und das Kind sollen möglichst unsichtbar im Fahrerhaus untergebracht werden. Keinesfalls will er bei einer nächtlichen Verkehrskontrolle mit Frau und Kind auffallen, denn die durfte er in seinem Dienstfahrzeug nicht mitnehmen.

Niemand wundert sich, dass Hajo an seinem LIAZ schraubt, denn an einem volkseigenen Lkw gibt es immer etwas zu basteln. Da der Beifahrersitz sehr komfortabel mit Druckluft gefedert ist, muss er noch die Luftleitung verschließen, damit die Bremsen weiter funktionieren.

19.45 Uhr ist Hajo mit dem Umbau fertig. Er holt die vorbereitete Reisetasche und eine Decke aus seinem Pkw Moskwitsch und positioniert beides dort, wo vorher der Beifahrersitz war. Er spürt, dass er jetzt verschwinden muss. Er lädt eine Fuhre Kies und fährt damit auftragsgemäß zu einer Baustelle in Köpenick, wo er ihn um 21.15 Uhr abkippt. Den Rückweg nimmt er über Karlshorst, wo Martina wohnt. Das Kind schläft bereits. Er lädt nur seine Freundin ein und nimmt sie mit zum Autohof nach Johannisthal, um ihr den Moskwitsch zu übergeben. Sie verabreden sich für 23 Uhr in einer dunklen Seitenstraße in Lichtenberg. Martina will das Kind holen und dort im Moskwitsch auf ihn warten.

Ab 21.30 Uhr arbeitet Hajo dann schon wieder ganz normal als Disponent und fertigt die inzwischen zurückgekehrten Fahrzeuge der Kollegen ab. Er staunt über sich selbst, wie gelassen er das macht, obwohl er weiß, dass er in gut zwei Stunden einen schweren »Anschlag« auf einen DDR-Grenzübergang unternehmen wird.

Um 23 Uhr schließlich fährt er seinen LIAZ zur Ladestraße. Er fertigt den Kipper selbst ab. Gut drei Tonnen Kies schüttet er genau hinter das Fahrerhaus. Er achtet darauf, dass der Kies die gesamte Rückwand der Kabine bedeckt und somit vor möglichen Einschüssen schützt.

Der Countdown läuft nun unaufhaltsam. Hajo hat noch knapp eine Stunde bis Mitternacht. Er fährt direkt nach Lichtenberg und stoppt den Kipper, wie verabredet, auf einem unbeleuchteten Seitenstreifen in der Marie-Curie-Allee.

Er wird schon erwartet. Trotz Dunkelheit erkennt er, wie sich vor ihm die Tür eines Moskwitsch öffnet. Seine Freundin kommt mit einem Bündel im Arm auf ihn zugerannt. Sie kauert sich mit dem vier Monate alten Kind auf die bereitgelegte Decke, genau an die Stelle im Fahrerhaus, wo vorher noch der Beifahrersitz war.

Von diesem Augenblick an wagen beide nicht mehr zu sprechen. Noch 30 Minuten trennen sie vom Checkpoint. Hajo fährt zunächst über Frankfurter Allee und Karl-Marx-Allee in Richtung Zentrum. Der voluminöse Motor in der Mitte des Fahrerhauses surrt zuverlässig. Am Alex, dem neugestalteten Zentrum der Hauptstadt der DDR, schießt es

ihm durch den Kopf, dass er diesen Teil der Welt möglicherweise nie wiedersehen wird.

23.45 Uhr. Hajo könnte jetzt vom Alex nach links Richtung Unter den Linden abbiegen. Doch in dieser Gegend, zwischen Palast der Republik und Brandenburger Tor, wimmelt es von Polizeistreifen. Würde eine VP-Kontrolle die Beifahrertür öffnen, wäre alles zu spät. Vor allem fürchtet er, dass er auffällt und dass man ihn anhält, wenn er mit dem Kipper von Unter den Linden nach links in die Friedrichstraße zum Checkpoint Charlie einbiegt. Kommt er aber schon auf der Friedrichstraße gefahren, scheint ihm diese Gefahr geringer.

Also macht er einen Umweg um das Zentrum via Hans-Beimler-Straße, Mollstraße und Wilhelm-Pieck-Straße und biegt in die Friedrichstraße ein. Von Norden kommend, unterquert er die Bahngleise am S-Bahnhof. Von den VP-Streifen unbeachtet, passiert er kurz darauf die nächtliche Straße Unter den Linden.

23.52 Uhr. Hajo hat nun keine Zeit mehr zum Angsthaben. Etwa einen Kilometer vor ihm liegt der taghell beleuchtete Grenzübergang Checkpoint Charlie. Er zündet sich eine letzte Zigarette an. Hajo fährt wie immer mit runtergegebelter Scheibe und legt den linken Ellbogen auf den Fensterrahmen.

Der Kipper überquert die Französische Straße und die Leipziger Straße, ohne Aufmerksamkeit zu erregen. Nun sind es noch 200 Meter bis zum ersten Schlagbaum. Alles um ihn herum ist taghell. Hajo beschleunigt den Kipper in Richtung Checkpoint. Er schaltet den linken Blinker ein. Die Grenzer sollen glauben, er wolle unmittelbar vor dem Grenzübergang nach links in die Krausenstraße einbiegen.

Doch er biegt nicht links ein. Auf der Kreuzung legt er den dritten Gang ein und gibt Gas. 100 Meter vor ihm steht ein Posten vor dem ersten Schlagbaum und starrt auf den Kipper. Hajo blickt zum Tacho: 40 Stundenkilometer. Der nur mit Pistole bewaffnete Grenzer stellt sich einen Augenblick demonstrativ breitbeinig vor seinen Schlagbaum. Hajo tritt das Gaspedal jetzt bis zum Anschlag durch.

Der Kipper rast nun frontal auf den Grenzer zu. Doch anstatt zur Waffe zu greifen, rennt dieser weg und versteckt sich hinterm Schran-



Ankunft im Westen: Der LIAZ mit 20 Tonnen Gesamtgewicht und 210 PS Motorleistung hatte die Sperren mit Vollgas durchbrochen.

kenhäuschen. Krachend zersplittert der Schlagbaum, und seine Einzelteile fliegen seitlich davon. Keine Sekunde später knallt der Lkw gegen die in den Boden eingelassenen Stahlbügel. Sie knicken weg. Der LIAZ fährt holpernd weiter.

Schon hat der Kipper den Checkpoint fast passiert. Hajo sieht vor sich die letzten stählernen Hürden. Da beginnt die Alarmanlage zu schrillen. Überall blinken rote Lampen. Vom Turm zur Linken kommen zwei Grenzer die Treppe heruntergestürzt. Sie reißen ihre Waffen von den Schultern. »Halt an, du Schwein!« hört er jemanden brüllen. Dann ein lautes Krachen. Er weiß nicht, ob es von überrollten Hindernissen kommt oder ob die ersten Salven eingeschlagen haben.

Hajo fährt weiter mit Vollgas. Verflucht! Das Stahltor auf seiner Spur zum Westen hat sich automatisch geschlossen. Davor ist ein baumdicker Stahlträger eingeschwenkt. Das schafft auch kein Lkw!

In Bruchteilen von Sekunden erfasst er, dass in diesem Moment auf

der Gegenspur ein Westberliner Pkw Richtung Osten einfährt. Dort ist das Tor noch offen und beginnt sich gerade zu schließen. Hajo reißt das Lenkrad nach links und rast auf das stählerne Portal der Gegenspur zu. Schon schwenkt der linke Flügel ein und versperrt die Durchfahrt. Gleich werden der rechte Flügel und der Stahlträger hinterherschwenken, dann ist alles aus.

Hajo kneift die Augen zu und hält mit Vollgas im spitzen Winkel auf das Stahltor zu. Da, ein furchtbarer Knall! Glas splittert. Der LIAZ ist mit seiner Schnauze voll in den Stahl gefahren. Der Torpfosten zerbricht wie bei einer Detonation. Was für die Ewigkeit gebaut scheint, bricht weg und macht dem Kipper den Weg frei.

Schon im nächsten Augenblick überquert der Lkw die Kochstraße. Hajo weiß nicht, wo genau der Westen anfängt und von wo an sie sicher sind. Er fährt weiter auf der Friedrichstraße, die ihm jetzt recht dunkel erscheint. Er sieht, dass der linke Teil des Lkw völlig eingedrückt ist. Auch Kupplung und Bremse sind offenbar beschädigt. Er hat Probleme, den schweren Laster überhaupt in der Spur zu halten.

Bald sieht er hell erleuchtete Geschäfte mit den Aufschriften Tschibo und Eduscho. Das muss der Westen sein. Seine Anspannung löst sich. Es gelingt ihm, das Fahrzeug zum Stehen zu bringen. Sowohl er als auch seine Freundin und ihr Kind sind unverletzt.

Fünf Minuten nach Mitternacht steigt er aus und fragt einen Jugendlichen:

»Ist das hier der Westen?«

Der fragt etwas verdutzt: »Wo kommst du denn her?«

Hajo antwortet: »Na aus'm Osten«, und zeigt auf den zerbeulten Laster.

Um 0.10 Uhr schließlich hält eine amerikanische Militärstreife mit Blaulicht neben dem Kipper irgendwo am Mehringdamm. »Die Berliner Polizei hat Detonationen am Checkpoint Charlie gemeldet«, sagt der Offizier, »aber sie konnten sich nicht vorstellen, dass jemand durchgebrochen ist.«

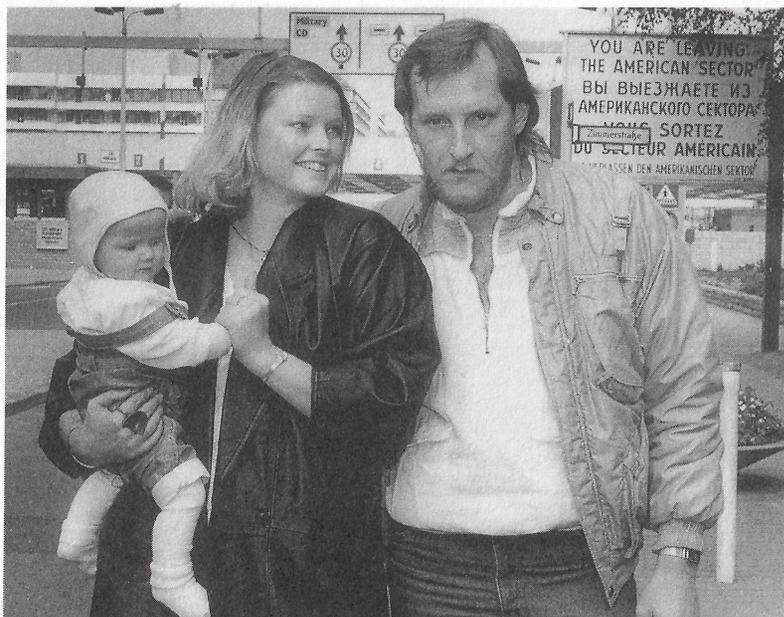
Der Amerikaner setzt einen Funkspruch ab. Zehn Minuten später trifft ein VW-Bus der Westberliner Polizei ein. Um 0.30 Uhr fahren die



Am Tag nach der Flucht reparierten Grenzsoldaten die vom Kipper zertrümmerten Sperranlagen am Checkpoint Charlie.

Flüchtlinge mit den Beamten in Richtung Platz der Luftbrücke davon. Im Bus läuft das Autoradio. In den Nachrichten meldet der RIAS, dass ein namentlich nicht bekannter ostdeutscher Lkw-Fahrer am Checkpoint Charlie alle Sperranlagen kaputtgefahren hat. Erst in dem Moment begreift Hajo, dass sie tatsächlich im Westen sind, dass sie es geschafft haben.

Für die Grenzsicherung hat der gewaltsame Grenzdurchbruch Folgen: Schon zwei Tage später, am Samstag, dem 31. August, wird die Verkehrsführung in der südlichen Friedrichstraße geändert. Zwischen Leipziger Straße und Checkpoint Charlie macht man die Friedrichstraße zur Einbahnstraße – und zwar mit freier Fahrt aus Richtung Westberlin. Auf die Grenze zu ist sie gesperrt. Der Verkehr zum Grenzübergang wird



Hans-Joachim Pofahl mit seiner Freundin und deren Kind nach geglückter Flucht auf der Westberliner Seite des Grenzübergangs.

über die schmalen Nebenstraßen Krausenstraße und Mauerstraße geleitet, wobei mehrere enge Kurven gefahren werden müssen. Auf dem letzten Stück der Friedrichstraße bis zum ersten Schlagbaum werden hohe Betonkübel aufgestellt und mit Blumen bepflanzt. Wer jetzt mit einem Fahrzeug in Richtung Westberlin will, muss nun auch hier im Schrittempo Slalom fahren.

Nach dem Fall der Mauer herrscht auf der Friedrichstraße wieder freie Fahrt in beide Richtungen. Die letzten Spuren des Grenzübergangs sind fast völlig verschwunden. Von den Linden kommend, flanieren bei schönem Wetter unzählige Spaziergänger völlig ungehindert Richtung Kochstraße.

Hans-Joachim Pofahl lebt immer noch in Berlin – er arbeitet heute erfolgreich als Baustoffhändler.

Surf for Freedom

Im Spätsommer 1986 gleiten zwei junge Windsurfer mit selbstgebauten Funboards bei Windstärke fünf nach der Beaufortskala über den ruppigen Greifswalder Bodden. An der offenen Seeküste ist Surfen wegen der Fluchtmöglichkeit verboten. Doch vor Thiessow, dem südöstlichsten Zipfel der Insel Rügen, wird es toleriert. Die Landspitze Thiessower Haken liegt schon in den sogenannten inneren Seegewässern, wo Segeln und Windsurfen in der Zeit zwischen Sonnenauf- und -untergang erlaubt sind.

Bei einem strammen Ostwind rollen anderthalb Meter hohe Wellen von der offenen See am Thiessower Haken vorbei in den Greifswalder Bodden hinein. Dann findet die kleine Clique ostdeutscher Surfer hier ähnliche Bedingungen wie auf offener See. An solch einem rauen Tag trainieren die beiden jungen Berliner Karsten Klünder und Dirk Deckert verschiedene Surfmanöver bis zur Leistungsgrenze.

Vor allem der sogenannte Wasserstart in tiefem Wasser bei Seegang muss gelingen. Es ist eine spezielle Surftechnik, bei der man sich aus einer schwimmenden Lage heraus durch Anstellen des Segels mit Windkraft aus dem Wasser ziehen lässt und sofort Fahrt aufnimmt. Wer bei Starkwind und Seegang über weite Wasserflächen surfen will, muss den Wasserstart beherrschen, sonst ist er verloren.

Der Metallfacharbeiter Karsten Klünder und der Modellbauer Dirk Deckert lernten sich 1983 in der Segelsektion der Betriebssportgemeinschaft Stahl Finow am Werbellinsee bei Berlin kennen. Beide waren leidenschaftliche Segler und Surfer. Sie sprachen über den eventuellen Eigenbau eines Segelbootes. Doch schon nach kurzer Zeit gestanden sie sich ein, dass es sinnlos sei, in der DDR ein Boot zu bauen. Segeln durfte man nur auf Binnenseen und Boddengewässern. Die Freiheit des Meeres existierte für DDR-Bürger nicht.