A falon át

> Utolsó év, elmúlik a nyár,
> Figyelnek bennünket, közel a határ.
> Készülj az útra, nem lesznek fegyverek,
> Egyedül megyünk, ahogy a többiek.
>
> Mindenki menekül, elöl a félelem,
> Átsüt a nap, még átsüt a hegyeken,
> Elöl a félelem, hátul a fájdalom,
> Utolsó szó a néma szájakon.
>
> **Pál Utcai Fiúk - Utolsó év**



A kezdetek

A második világháború után Németországot a győztes hatalmak kettészakították. A Szovjetunió a keleti régiót saját játékszerének nyilvánította, és a kommunizmus nevű rémálmot, mint elérendő célt tűzte ki itt (is). Az új ország neve a keleti blokkban megszokott álnoksággal **NDK** lett, azaz Német Demokratikus Köztársaság, melynek sem a demokráciához, sem a köztársasághoz sok köze nem volt (németül **DDR**; Deutsche Demokratische Republik).

Bonyolította a helyzetet, hogy Németország fővárosa, **Berlin** is ide került a nagy osztozkodás során, melyet szintén négy részre – négy zónára – szakítottak.



A szovjet zónával technikailag nem volt nagyobb *„baj”*, hiszen az az új német állam fővárosa lett, de az amerikai, angol és francia zónákkal, a nyugati szektorral adódott némi probléma.

A kelet-berliniek felismerték a helyzetüket, és nem lelkesedtek különösen a szocializmus építésének a terveiért, tömegesen kezdtek el emigrálni a nyugati szektorokba. Az új NDK-ból ez az elvándorlás, a *„lábbal megfogalmazott kritika”* 1961-re kritikus szintet ért el – havonta 30.000 ember hagyta el az országot – ez a tömeges kivándorlás lassan az NDK létét is veszélyeztette.

Walter Ulbricht, az NDK államtanácsának elnöke többször is engedélyt kért a Szovjetuniótól a határok technikai lezárásához. AZ akkori szovjet pártfőtitkár **Hruscsov** véleménye az volt, hogy a kivándorlás okait kell megszüntetni inkább, mint magát a kivándorlást, és többször is próbálta elérni a többi győztes hatalomnál, főleg az USA-nál, hogy Berlin teljesen szovjet felügyelet alá kerülhessen.

Amikor a szovjetek belátták, hogy esélyük sincs Berlin megszerzésére, megadták az engedélyt Ulbrichtnak. Az engedély megérkezése után azonnal, **1961. augusztus 13-án** megkezdték a fal felhúzását. Berlin teljes nyugati szektorát egy 160 km hosszú fallal kerítették körbe.

A határon már ez előtt sem lehetett szabadon átsétálni, a **tűzparancs** már 1960-tól érvényben volt az NDK oldalon, habár azt csak 1982-ben legalizálták formálisan. A falat az NDK-ban újbeszélül az *„Antifaschistischer Schutzwall“* (*antifasiszta védőfal*) névvel illették, mely megnevezés álnoksága szinte mindenkinek nyilvánvaló volt akkor is: a falnak nem a fasisztákat kellett távol tartani a béketábortól, hanem az NDK állampolgárait kellett elvágnia a szabadság lehetőségétől is. Az, hogy hány embert végeztek ki az NDK-s határőrök a berlini falnál, mindmáig nem ismert, de nagyjából 300 ember fizetett itt az életével a szökési kísérletéért.

Az átszökés a határon a fal teljes története során egy meglehetősen egyenlőtlen, macska-egér játszma volt az NDK-s titkosszolgálat, a **Stasi** és az NDK-ból menekülő emberek között. A szökési módszerek is sokat változtak az idők során, eleinte elég volt átugrani az ideiglenes falat, majd amikor már a határzóna több falból is állt, aknazárral, eljött az alagutak ideje. Ennek az időszaknak a telepített szeizmikus érzékelők vetettek véget, de a menekülők elszántsága ekkor is megtalálta az

utat, át a falon.

Hans Conrad Schumann

A berlini fal első időszakában legtöbben magán a falon, illetve építésének az idején a lefektetett szögesdrót akadályokon próbáltak átjutni a hívogató nyugatra. A legtöbb halálos áldozatát is ebben az időszakban szedte az építmény. Az egyik sikeres menekülés egy NDK-s határőr, **Hans Conrad Schumann** nevéhez köthető. 1961. augusztus 15-én eldobta fegyverét, és a drótakadályt átugorva távozott az NDK-ból.

Schumann Zschochauban született, 1942-ben. Eredeti szakmája pásztor volt, de 1961-ben, egy három hónapos kiképzést követően népi rendőrként kérette magát berlini szolgálatra. 1961. augusztus 15-én a Bernauer utca kereszteződésében felügyelte az akkor már két napja épülő falat – és nagy valószínűséggel átgondolta, hogy biztos-e, hogy a fal jó oldalán ácsorog?

A fal helyén még csak a nyomvonal felfestése egy 80 cm magas szögesdrót árválkodott. A másik oldalon egy rendőrautóból civilruhás nyomozók (vagy kémek) kiáltottak át neki, hogy akár át is mehetne, neki pedig ezt nem kellett kétszer felajánlani. A gépfegyverét eldobva ugrotta át a drótakadályt, majd még tíz métert futva bevetette magát a kerékcsikorgással induló rendőrautóba.

Pont a helyszínen dokumentálta a fal emelését Peter Leibing fotós, így az ő kamerájából indult világhódító útjára az ikonikus fotó, amint Schumann éppen a drótakadály fölött ugrik át a szabadságba. Ennek a pillanatnak a helyszínen egy szobor állít emléket.



Schumann az eset után Bajorországban, Günzburgban majd később Oberemmendorfban találta meg megélhetését – az Audinál dolgozott gépbeállítóként. Csak az 1989-es fal-leomlás után érezte magát valóban szabadnak, de valószínűleg az eseményektől soha nem szabadult és 1998-ban vetett véget életének.

Peter Fechter

Szinte napra pontosan egy évvel később (1962. augusztus 17-én) két fiatalember kísérelte meg majdnem ugyanitt az átkelést a falon, tragikus következménnyel. A 18 éves **Peter Fechter** kőművesként dolgozott az NDK-ban és barátjával, **Helmut Kulbeik**kal megkíséreltek átmászni a szögesdrót kerítésen. Peter Fechter már a két szögesdrót kerítés között, a holtsávban, a fal keleti oldalán esett össze, miután három keletnémet határőr figyelmeztetés nélkül tüzet nyitott rá és lelőtték.

Haláltusája a holt zónában órákig tartott, a nyugati oldalon közben az emberek, akik látták, mi történt, összecsődültek, és keresetlen szavakkal illették a gyilkosait. Ezen kívül sok mindent nem tehettek érte, hiszen a magatehetetlen áldozat az NDK területén haldoklott. Órákkal később, az amerikai határőrök hívására jelentek csak meg a keletnémetek, akik Fechtert kórházba szállították, ahol délután öt órakor elhunyt.



A fal leomlása után a három gyilkos határőrből kettőt bíróság elé állítottak (harmadik társuk időközben elhunyt) gyilkosság vádjával, és 20, illetve 21 hónap börtönbüntetésre ítélték őket.



A fenti emlékmű is hűen jelzi, hogy Fechter csak az egyik áldozata volt a falnak, sorsában sokan osztozkodtak még az idők folyamán.

A fal felhúzása után még sokan megpróbáltak átmászni rajta, de a sok halálos áldozattal járó balul elsült szökési kísérletek híre hamar elterjedt. Más módszereket kellett választani, és az emberi leleményesség új utakat talált a meneküléshez. Eleinte a föld alatt, a csatornarendszeren keresztül is el lehetett hagyni az NDK-t, de ezeket a lehetőségeket a Stasi hamar feltérképezte és megszüntette.

Ekkor kezdődött a fal alatti alagútépítések korszaka. **1961 és 1973 között 39 alagútépítés vált ismertté**, és legalább 254 keletnémet polgár jutott át rajtuk a nyugati oldalra, de közben több, mit kétszázan keletnémet börtönökbe kerültek és négyen meghaltak menekülés közben.

Az alagutas *„projektek”* mintegy fele nem eredményezett szökést. Az alagutak nagy részét – harmincat – nyugatról ástak keletre, de keletről nyugatra ásott menekülési utak eredményesebbek voltak, a 9 alagútból csak egy volt sikertelen.



Az alagutakat építésük sorrendjében számozták, és ez az egykori számozás magába foglalta a tervezett, de meg nem valósított alagutakat is. Ezek közül az egyik leghíresebbet emelem ki ebben a bejegyzésben, a 29-es számút.

Tunnel 29

Az alagutat két nyugat-berlini olasz egyetemista, **Domenico Sesta** és **Luigi Spina** kezdte el **1962 nyarán** építeni, hozzájuk csatlakozott a korábban az NDK-ból szökött **Hasso Herschel**, akinek már volt némi tapasztalata az építésben, több korábbi alagútépítésben is részt vett.

Az alagút kelet-berlini végéhez a Rheinsberger utcában nézték ki egy háznak a pincéjét, ami távolabb esett a faltól, de viszonylag feltűnésmentesen lehetett megközelíteni. Ezt a környéket azért választották, mert itt viszonylag mélyen volt a talajvíz, annak betörésének a veszélye nélkül lehetett alagutat ásni.

A nyugati oldalon hosszas keresgélés után találtak rá a lebombázott és immár földszintes

gyárépületre a **Bernauer utca 78** alatt, ami ideális helyszínt kínált az alagútépítéshez, a faltól mindössze 30 méterre (Itt található Hamster írása a halálsávvá változtatott Bernauer Strasse-ról), Az egykori festékgyár tulajdonosától, Müller úrtól akarták kibérelni a helységet egy jazz zenekar próbatermének, de a tulajdonos rögtön levette, hogy a fiatalok alagútépítésre készültek. Az NDK-t ő sem nagyon szívlelte, így a helységet és az áramot ingyen biztosította a két olasznak.

A két mérnökhallgató a szemeszter végén akarta megkezdeni a munkát, de az anyaglistát összeállítva gyorsan rájöttek, hogy az összegyűjtött 1500 DM sajnos semmire nem lesz elég. Végül szüleiktől sikerült még 3000 DM-et szerezni, a csapatuk is kibővült hét főre, elkezdték az alagútásást. Az első néhány lapátot és csákányt egy közeli temetőből lopták, a kitermelt föld elszállításához egy VW kisbuszt szereztek be – persze aztán gyorsan belátták, hogy a kisbusszal nem tudják a töméntelen mennyiségű földet feltűnés nélkül elszállítani a helyszínről, így a kitermelt anyaggal az egykori gyár kiterjedt pincerendszerét töltötték fel.

Az alagút mélységét 6-7 méterre tervezték, a kiindulási oldal pincéjéből még 2 méterrel mélyebbről kezdtek el a keleti irányba ásni. A kijárathoz egy kézi csörlőt építettek, amivel az épülő alagútban egy fasínen vezetett csillét mozgattak. Eleinte úgy tervezték, hogy a földet az alagútból kézi erővel vontatják ki, de az első napok keserű tapasztalatai nyomán egy villanymotoros vonószerkezetet építettek a bejárathoz.

Az alagútban tökéletesen lehetett hallani a fölötte elcsattogó villamos, és az utcán kopogó cipők hangját, az építők joggal tételezhették fel, hogy az általuk keltett zajokat is hasonló módon lehet hallani a felszínen, így csendben kellett dolgozniuk. Az alagút falazatát rögzítő gerendákat eleinte egy sátorformát alkotva illesztették össze, de aztán rájöttek, hogy ezt megépíteni túl időigényes, így áttértek a „klasszikus” négyszög formájú zsaluzásra. A zsalufákat adományként kapták, az alagútba szellőzőrendszert és telefont is építettek, melyeket a későbbiekben szivattyúkkal is kiegészítettek.

Az építéshez egyre több önkéntes csatlakozott, néhány hét múlva az ásást három műszakban, műszakonként 4-5 emberrel végezték. 1962 júniusában érték el a falat. Tartottak kellemetlen meglepetésektől, például keresztalagúttól, vagy szeizmikus szenzoroktól, ezért az esetleges üldözőiket értesítendő kitettek egy táblát ide:

„You are leaving the American sector”

Ez persze nem volt igaz, mivel az alagút „szabad” vége a francia szektorra nyílt, de úgy gondolták, a Stasi-sok jobban tartanak az amerikaiktól, mint a franciáktól. Ebben az időszakban lőtték le a határőrök a falak közötti halálsávban a 18 éves Peter Fechtert, az alagútépítők az ő emlékének egy, a fal alatt kitűzött fotójával adóztak.

Május végére ismét elfogyott a pénzük, de szerencsére a Berliner Morgenpost-ban találtak egy hírt arról, hogy a megelőző alagútról (a 28.-ról) film készül. Felvették a film készítőivel, az **NBC**-vel a kapcsolatot, akik miután megtekintették az épülő alagutat, úgy döntöttek, hogy a dokumentumfilmet inkább itt készítik el, és a jogokat 50.000 DM-ért megvették.

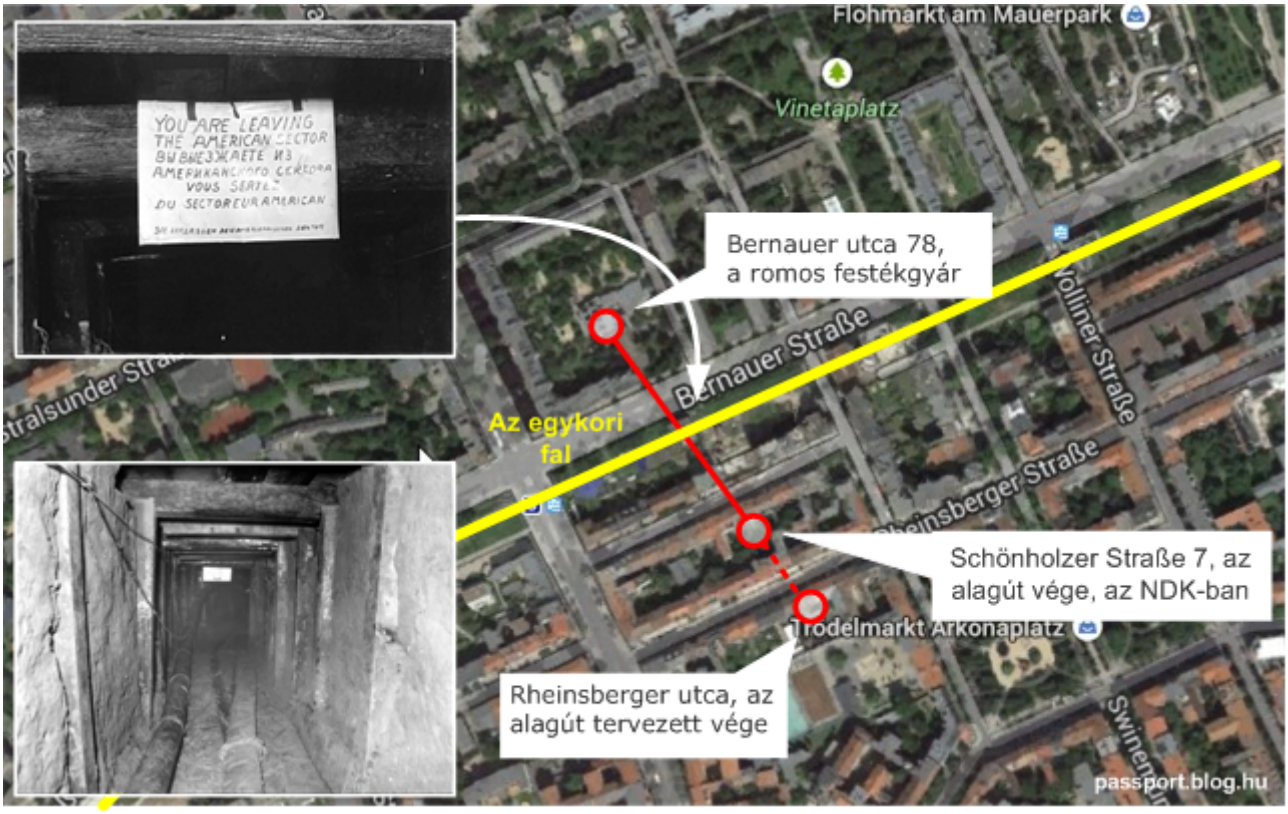
Július elején az alagút utolsó 15 méterét kb. 10 cm mélyen víz árasztotta el, ami azonnal a munka felfüggesztéséhez vezetett. Az NDK oldalon az alagúthoz közel egy vezeték törött el, onnan szivárgott a víz. Megpróbálták kiszivattyúzni az elárasztott alagutat, de nem sikerült. Végül sikerült az NDK-s hatóságoknak egy lakó nevében bejelentést tenniük, akik kiküldtek két jómunkásembert, és azok elhárították a csőtörést, így a munka a nagyjából egy hónapnyi kényszerpihenő után újraindult.



Nagyon sok esetben az alagutak lebukásához azok megsüllyedése, illetve részleges beomlása vezetett, ez esetekben szinte mindig megjelentek a felszínen az áruló repedések, mélyedések, melyek szinte azonnal elárulták a határőröknek az alagút hollétét.

Az építők ebben az esetben is tartottak az idő előtti lebukástól, ezért egy korábban elérhető kijárat után néztek. Úgy döntöttek, hogy a fal mögötti második házsor egyik pincéjébe ássák ki a kijáratot, ami persze ismét a lebukás valószínűségét növelte, ugyanis a falhoz ennyire közeli házak pincéit rendszeresen ellenőrizte a Stasi. Tartottak a besúgóktól is, akik gyakran beépültek és csőbe húzták a keletiek segítségére igyekvő, de sokszor gyanútlan nyugat-németeket. A kiindulási raktárépület is gyakorlatilag megtelt a kitermelt földdel, és ismét elkezdett víz szivárogni az alagútba.

Tudták, hogy nagyjából a **Schönholzer utca 7** pincéjében fognak kikötni, így az egyik megfigyelőjüket kiküldték oda, hogy nézzen körül. Ő megállapította, hogy az utca elég nyugodt, ráadásul részben belátható és az őrök mozgása jól követhető egy, a nyugati oldalon álló ház felső két emeletéről, így az NBS-sek itt kibéreltek egy hónapra egy szobát.



Amikor az alagutat már felfelé kiásták és a pince talapzatát jelentő kövezetbe ütköztek, óvatosan egy kémlelőlyukat fúrtak fel, amiből rögtön folyni kezdett a víz. Ettől az építők megijedtek, mert a Stati elővigyázatosságból sokszor árasztotta el a határ közeli házak pincéjét vízzel, pont az alagutak ellen védekezve. Sesta-ék kiürítették az alagutat, csak egyikük maradt a túloldalon, hogy óvatosan a végére járjon a problémának. Szerencsére tévedtek, mindössze az egyik vízvezetéken volt egy apró lyuk a pincében, és onnan egy vékony vízsugár pont a kémlelőlyukba köpte a vizet.

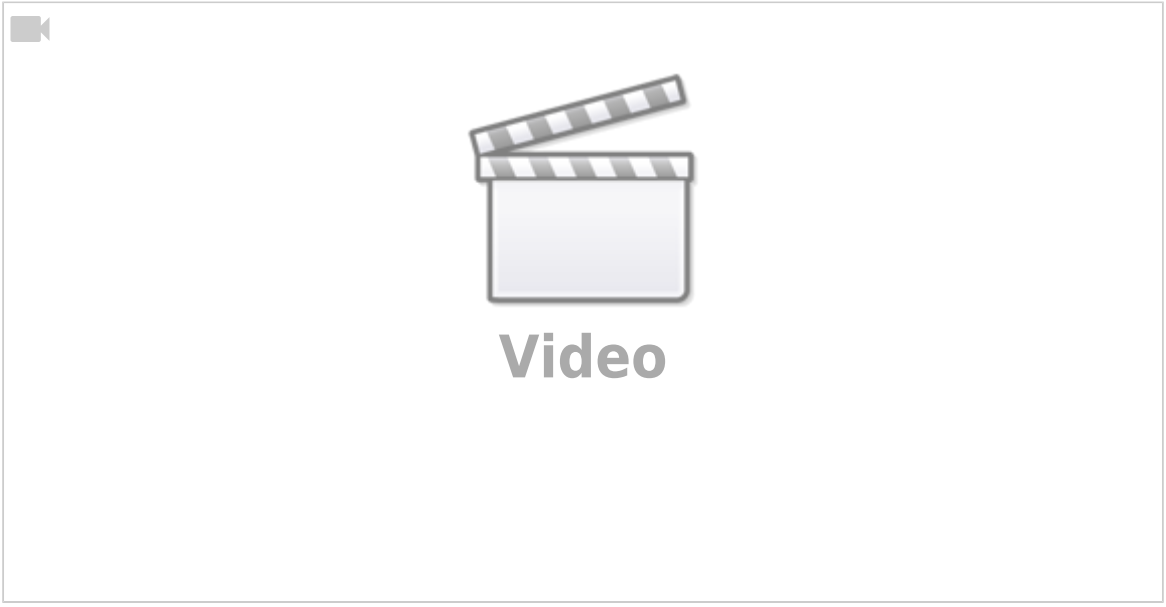
A menekülés napját **1962. szeptember 14**-re tűzték ki, küldöncük útján értesítették a menekülőket is, elővigyázatosságból több csoportba, eltérő gyülekezési helyekre hívták össze őket. A futár minden helyszínen egy újsággal a hóna alatt jelent meg, és volt, ahol azzal jelezte, hogy ő a küldönc, hogy gyufát kért, máshol egy pohár vizet kellett kérnie, vagy egy kávét. A kávé persze melléfogás volt a nyugatiak részéről, mert a keletnémet oldalon akkoriban a kávézókban szinte mindent lehetett kapni a fekete kivételével, de a futár kivágta magát, és elszólásnak állította be a dolgot, és kért inkább egy konyakot.



A jelenlevő menekülni vágyók persze így is megértették a jelzést és egyenként elszállingóztak, követték a futárt az alagút helyszínéhez. Az NBC-sek a bérelt szobából értesítették a pince felé tartó futárt a helyzetről. Egy fehér vázát tettek ki az ablakba, ha tiszta volt a levegő és pirosat, ha el kellett tűnnie a menekültekkel együtt. Az alagútban időközben romlani kezdett a helyzet, a legutóbbi csőtörést nem sikerült a melósoknak elhárítaniuk, így a folyosón lassan elkezdett ismét gyűlni a víz.

A menekülők ebben a sáros, sötét és csuszamlós lyukban küzdötték át magukat a nyugati oldalra. Amikor az utolsó csoport volt soron, már 40 cm víz gyűlt össze az átjáróban, de ennek ellenére aznap (legalább) 29 ndk-s váltott állampolgárságot.

A Tunnel 29-ről szóló dokumentumfilm:



Operation gold

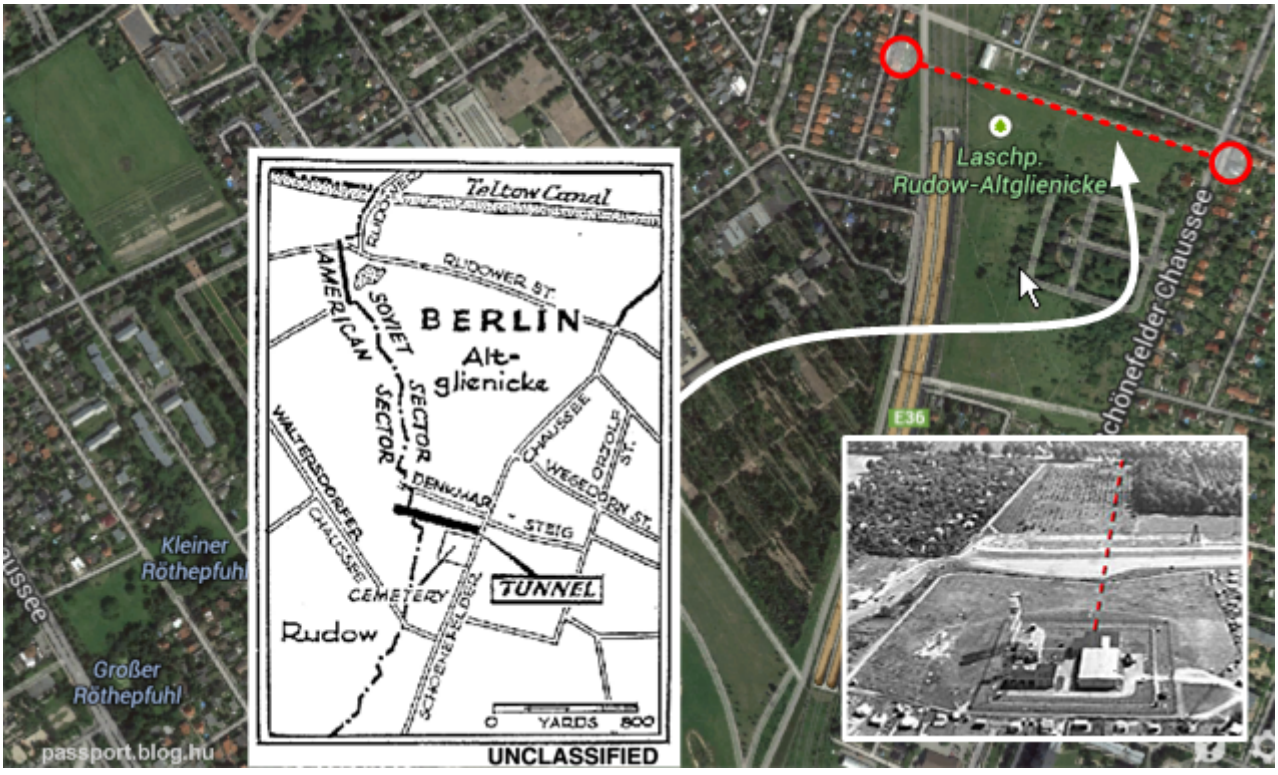
Tegyünk egy érdekes kitérőt, hagyjuk kicsit az NDK-ból menekülni vágyókat egy kicsit magukra, és vegyünk elő egy másik történetet is, ha már Berlinnél, a hidegháborúnál, no és az alagutaknál tartunk. Lapzzunk vissza a történelemkönyvben néhány oldalt, egészen **1952**-ig. Berlint az ötvenes és hatvanas években a kémek városának tartották, és nem ok nélkül.

A **CIA** és az **MI6** sehol nem kerülhetett a szovjetekhez és persze a **KGB**-hez közelebb, mint itt, a kettéosztott városban. Egy informátoruktól szerezték az értesülést, hogy szovjetek egyik fontos távközlési kábele Altglienicke városrészben csak egy ugrásra vezetett a szektorhatártól. Adta magát a lehetőség, hogy egy alagúton keresztül csapolják meg a vezetéket.

A bizalmatlanság légkörében úgy döntöttek, hogy a németeket kihagyják a kémjátszmából, és az amerikaiak és az angolok közösen kezdtek bele a tervezgetésbe. Mivel őket kizárólag a szovjet vezetékek izgatták, a Németország közepén zajló meccsből a németek mindkét oldalon kimaradtak.

A paranoiába hajló titkolózás nem volt alaptalan, csak elkésett, ugyanis a titkos megbeszéléseken az akkor már kettős ügynökként működő **George Blake** (alias Georg Behar) vezette a jegyzőkönyvet, amit a találkozók után gondosan lefényképezett, és jól szervezett konspiratív utakon Moszkvába juttatott. A szovjetek így a **PB Jointly**-ról, vagy ismertebb nevén az **arany művelet**ről (Operation Gold) már az első kapavágás előtt értesültek.

Az alagút nyugatra nyíló bejáratának az álcázásához kapóra jött a közeli schönefeldi repülőtér, így a lehallgatóközpontot telepakolták radarokkal és radarállomásnak álcázták azt. Az alagutat a „radarállomás” egyik raktárépülete rejtette. Az amerikai csapatot megelőzőleg a mexikói-sivatagban képezték ki, ahol felépítették a helyszín tökéletes mását, őrtornyokkal meg a fallal. A 450 méteres, 2 méter átmérőjű alagút **1955-re készült el**. A megépült változat mindössze fél méterrel húzódott a felszín alatt, az eredetileg tervezett hat méteres mélységgel szemben, mivel építése megkezdésekor szembesültek csak azzal a ténnyel, hogy a talajvíz sokkal magasabban van, mint gondolták.



A felszínhez nagyon közel épített alagút az első havazás után csaknem lebuktatta magát, ugyanis, mint a szocialista lakótelepeken a távhővezetékek, úgy rajzolódott ki, mintegy a radarállomásra mutató nyílként az alagút nyomvonala a fölötte azonnal megolvadt hó miatt (ezzel az eshetőséggel technikai okok miatt a mexikói sivatagban, a próbák során nem számoltak). A kémközpont vezetői gyorsan intézkedtek az alagút hűtéséről.

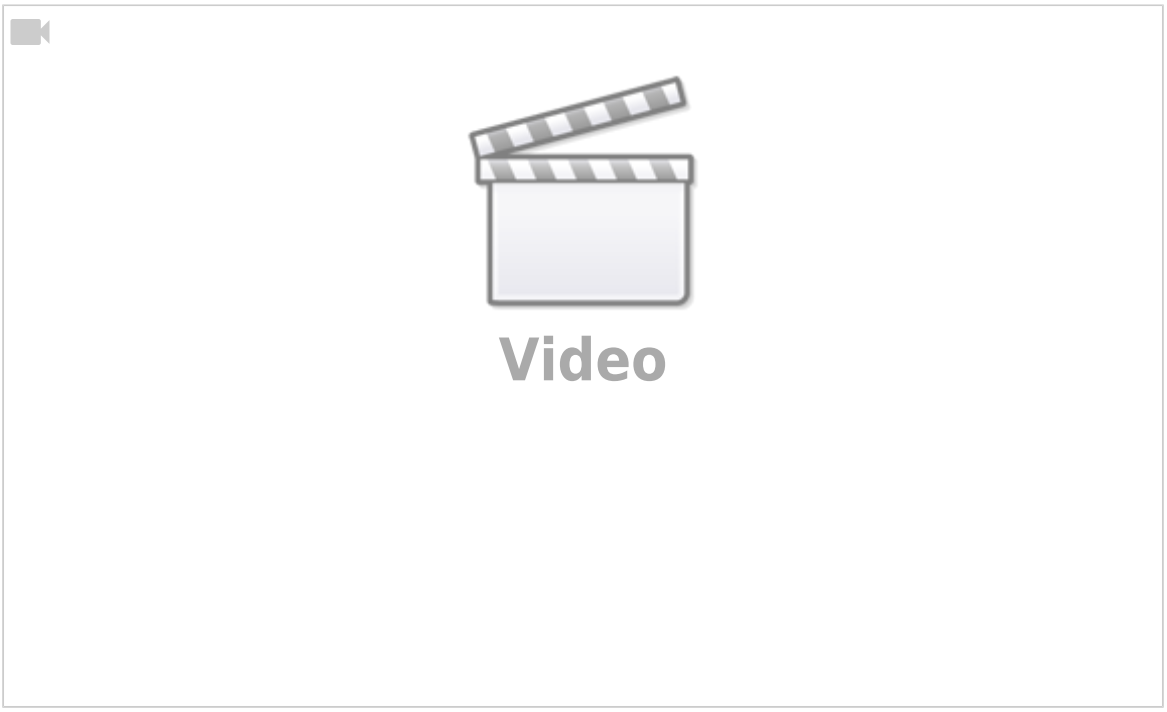
Mielőtt az első vezetéket megbontották volna, túlnyomást biztosítottak az alagútban, mivel tartottak attól, hogy a szovjetek modern vezetékeket telepítettek a helyszínre, amikben szintén túlnyomás uralkodott, és ennek esése jelezte a vezeték megbontását – de ettől végül nem kellett tartaniuk, mivel a helyszínen talált elavult vezetékkötegekre semmiféle védelmi rendszer nem felügyelt.



A szovjetek bár tudtak az alagútról, de építésébe és üzemelésébe nem avatkoztak be, ugyanis ennél értékesebb volt számukra információforrásuk, Blake, akinek akár a lebukását is okozhatta volna, ha a KGB látványosan leleplezi a berendezést. A vezetéket még félrevezető információk szivárogtatására sem használták fel, mindössze a nagyon érzékeny vonalakat szervezték át más nyomvonalra, így az angolok és az amerikaiak valóban értékes információkhoz jutottak a több tízezer rögzített beszélgetésből és táviratból.

A lebukást egy, látszólag véletlen ellenőrzés idézte elő, és bár az alagutat építésekor aláaknázták, nem robbantották fel azt (nem akartak emberáldozatot), hagyták, hogy a szovjetek kezére kerüljön. A szovjet vezetők persze igencsak sérelmezték az adatlopást, az alagutat a nemzetközi sajtónak is bemutatták, de a nyugati hírforrások leginkább amerikai győzelemnek nyilvánították a történteket.

1961-ben, miután egy átállt lengyel kém lebuktatta Blake-et, derült ki az MI6 és a CIA számára, hogy a KGB végig tudott az alagútról. Blake-et 42 évre ítélték el, miután pályafutása során mintegy 400 keleti kémet dobott fel a KGB-nek, de sikerült kereket oldania a börtönből, és mindmáig Moszkvában él (a lenti Youtube filmben interjút is ad).



A CIA egyik - titkosítás alól feloldott dokumentuma, ami az alagút megépítésével foglalkozik, innen tölthető le, pdf formátumban:

Berlini fal művelet

Az utolsó vonat a szabadságba

Harry Deterling (28) és fűtője **Hartmut Lich** a szökésüket alaposan megtervezték. Az utolsó Kelet- és Nyugat Berlint összekötő vasútvonal nem véletlenül maradt meg még 1961-ben is épen, ide futott be a kelet és nyugatnémet városokat összekötő utolsó járat, a hamburgi gyorsvonat. Mielőtt a vonat megérkezett a keleti oldalra, az NDK-s határőrök lebontották a vágányt lezáró, talpfákból tákolt torlaszt, majd a vonat átjutása után ismét felépítették. Harry nem sokkal a szökés előtt arról értesült, hogy ezen az utolsó szabadságba vezető vasútvonalon a síneket és a talpfákat is fel fogják szedni, mivel a hamburgi járatot a nagyjából karácsonykor esedékes menetrendváltással megszüntetik.



Nem maradt sok idejük az akció megszervezésére. Harry a helyszínen több ízben is terepszemlét tartott, és úgy vélte, hogy a hevenyészve a vágányokra halmozott talpfákon egy gőzmozdony simán át tud vágni. Kommunista szombatokat vállalt, egyrészt hogy elhitesse feletteseivel, hogy megbízható, jó kommunista, másrészt ezzel elérte, hogy fűtőjével, Lich-hel együtt erre a vonalra helyezzék át.

Harry a feleségét is csak az előző nap tájékoztatta tervükről, hogy a másnapi „különjáraton” nejének, négy gyereküknek és Harry édesanyjának is fent kell lenniük – hitvese meglehetősen kétségbe esett, de bízott férjében, és az őrültnek tűnő tervben, hogy elkötnek egy vonatot az NDK-ból. A fűtő Lich is értesítette néhány ismerősét a vissza nem térő alkalomról, a *„19.33-as utolsó vonat a szabadságba”* indulásáról.

Menetrendszerű vonatuk 32 utassal 1961. december 5-én futott ki **Oranienburg**ból, és 20.44-kor kellett volna a keletnémet végállomásra, Albrechtshofba megérkeznie. A vonat be is futott a végállomásra, de ott nem állt meg, hanem teljes sebességgel továbbrobogott a lezárt pályán, a határőrök és a vasutasok legnagyobb döbbenetére.

A vonaton tartózkodó három népi-rendőr egyike megpróbálta a vészfékkel megfékezni a vonatot, de Deterling előzőleg a vészfékrendszert kiiktatta, így a szerelvény gond nélkül törte át a torlaszt és száguldott át Nyugat-Berlinbe. A vonat vezetője tudta, hogy a másik oldalon nem számítanak a keletnémet irányból személyvonatra, így az áttörés után folyamatosan kürtölt és még Spandau állomása előtt megállt, hogy ott még véletlenül se okozzon balesetet.

Az utasok közül heten (a népi rendőrök és néhány katona) – gondolom nem túl vidáman – a sínek mentén visszasétáltak az NDK-ba, az utasok többsége viszont – 25-en – a szabadságot választották.



Az esetről (naná) film is készült, a *„Durchbruch Lok 234”* (áttörő 234.-es mozdony) címmel, mely persze kissé feltupírozta az egyébként is érdekes történéseket. A film szerint a határőrök golyózáporral búcsúztatták a vonatot, de a valóságban a beszámolók szerint az őrök közül mindenki annyira meglepődött a sötétből elővágtázó és elsüvítő vonaton, hogy lövés sem dördült. Pedig elővigyázatosságból a mozdonyvezető és a fűtő az áttörés pillanatában átmászott a szerkocsiba (a szenes kocsi a mozdony mögött), az utasok pedig a megbeszélt jelre (hosszú kürtszó) a padlóra vetették magukat.

A határt átszelő vágányokat a szökést követő napokban megszüntették, miután a vonatot egy mozdonnyal visszavontatták az NDK-ba, a határzónába eső síneket felszedték.



Szökés hőlégballonnal

Peter Strelzyk és Günter Wetzel munkatársak voltak a VEB Polymer Pößneck műanyaggyárban. Anyagismeretük is megvolt egy ballon építéséhez, kiszámolták, hogy a menekülésükhöz szükséges ballonnak 2800 köbméteresnek kell lennie.

A két család összesen három hőlégballont épített – ezekből csak az utolsó bizonyult működőképesnek. Az elsőt bőrtáskák bélésanyagából varrták, de a kísérletek során röpképtelennek bizonyult, ezért megsemmisítették.

A második léggömböt vitorlavászonból varrták. Egy vitorlás klub tagjainak adták ki magukat, így jutottak az anyaghoz egy lipcsei boltban. Mivel a megépített gondola túl kicsi a két család számára, Strelzykék egyedül kísérelték meg ezzel 1979. július 3-án éjjel a szökést. Miután egy réten Oberlemnitz és Heinersdorf között felszálltak, a léggömb anyaga megszívta magát vízzel.



A ballon így a tervezettnél korábban veszítette el a magasságát, és 34 perces repülés után a határtól két kilométerre ért földet, még az NDK területén, Hornsgrün közelében. Strelzykék észrevétlenül hazatértek a határövezetből, de a ballont és néhány személyes tárgyukat maguk mögött kellett hagyniuk az erdőben. Egy néprendőr, aki néhány nappal később fát gyűjtött az erdőben, felfedezte a hőlégballon maradványait, de nem tett róla jelentést, mert ő is engedély nélkül lépett be a határzónába. Néhány nappal később, 1979. július 20-án reggel hivatalosan egy vadász fedezte fel a maradványokat, ő jelentette ezeket a Néprendőrség helyi tisztjének.

Ezt követően az állambiztonság (Stasi) embervadászatot indított. 1979. augusztus 14-én a hatóságok egy hírt tettek közzé a kelet-türingiai néplapban, a Volkswacht-ban, amelyben a lakosság segítségét kértek az ügy feltárásában – egy barométerről, egy zsebkésről és egy vízcső fogóról tettek közzé képeket *„egy meghatározatlan súlyos bűncselekmény”* kapcsán.


VOLKSWACHT

Russisch die Sprache der

Die VP bittet um Mithilfe

Nach der Begehung einer schweren Straftat wurden vom Täter die nachfolgend abgebildeten Gegenstände am Tatort zurückgelassen: vernickelte Montagezange (Wasserpumpenzange), Länge 250 mm; Taschenmesser mit einer Klinge und kombiniertem Schrauben-zieher/Kronenverschlußöffner, grüne, leicht geriffelte Plastschalen; Barometer, goldfarbenes Gehäuse, auf furnierter Preßspanplatte mit 3 Bohrlöchern am oberen Rand; nullstei-

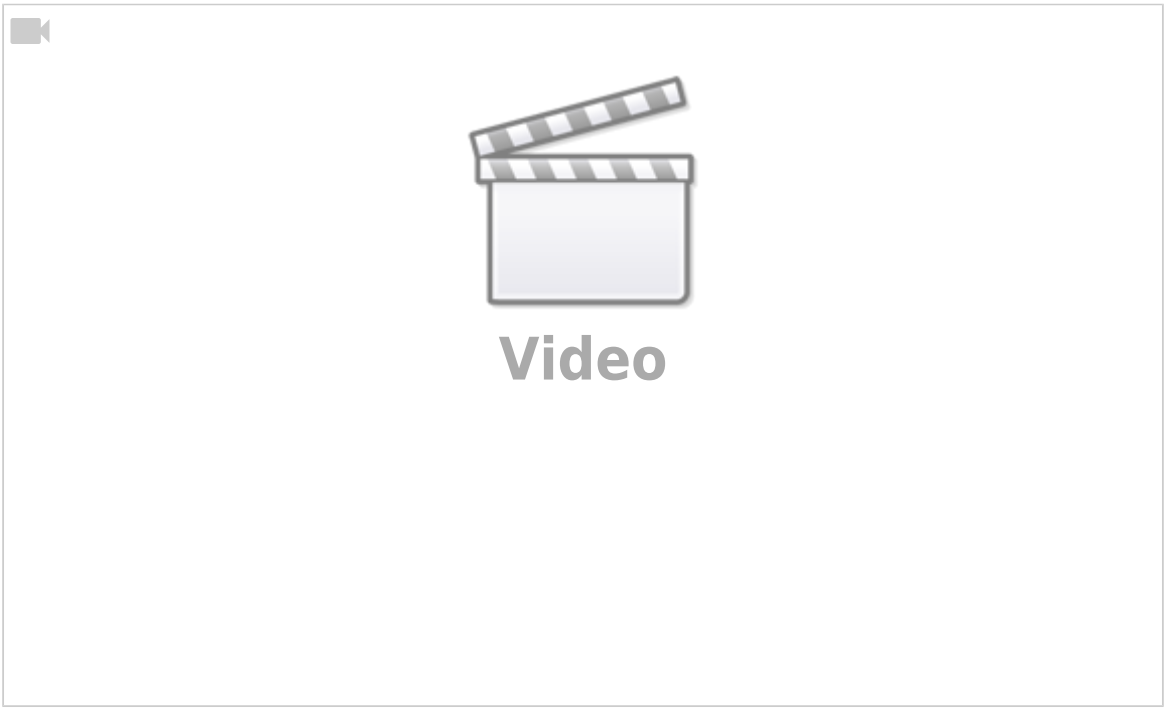
Eközben a két család már egy harmadik hőlégballonon dolgozott. Elődjeivel ellentétben ezúttal sok helyről, egyszerre mindig kisebb mennyiségekben szerezték be a ballon anyagát. Ennek méretei már meglehetősen komolyra sikerültek; 28 méter magas és 20 méter széles volt, és négy különböző szövetből varrták össze (esernyő selyemből, vitorlavászonból, sátorponyvából és ágybélésből). A gondola 1,40-szer 1,40-es fa szerkezetből állt, 80 cm magas korláttal. Ezt kerítés sarokoszlopokból és szárítókötélből építették.



1979. szeptember 15-én, közvetlenül azután, hogy Jenában, az utolsó szövetdarabokat is megvásároltak és összevarrták, a két család úgy döntött, hogy a kedvező időjárási okán még aznap este belevágnak a szökésbe. Ezúttal is az Oberlemnitz melletti rét, ahonnan a július 4-i sikertelen menekülési kísérletre indultak, volt az indulás helyszíne. Az út 28 percig tartott, ez alatt 18 kilométeres távolságot tettek meg. A ballon egy erdős területen landolt Naila közelében, Hof-tól nem messze. A leszállás után a nők és a gyerekek egy közeli erdőbe bújtak, míg a két férfi a környék

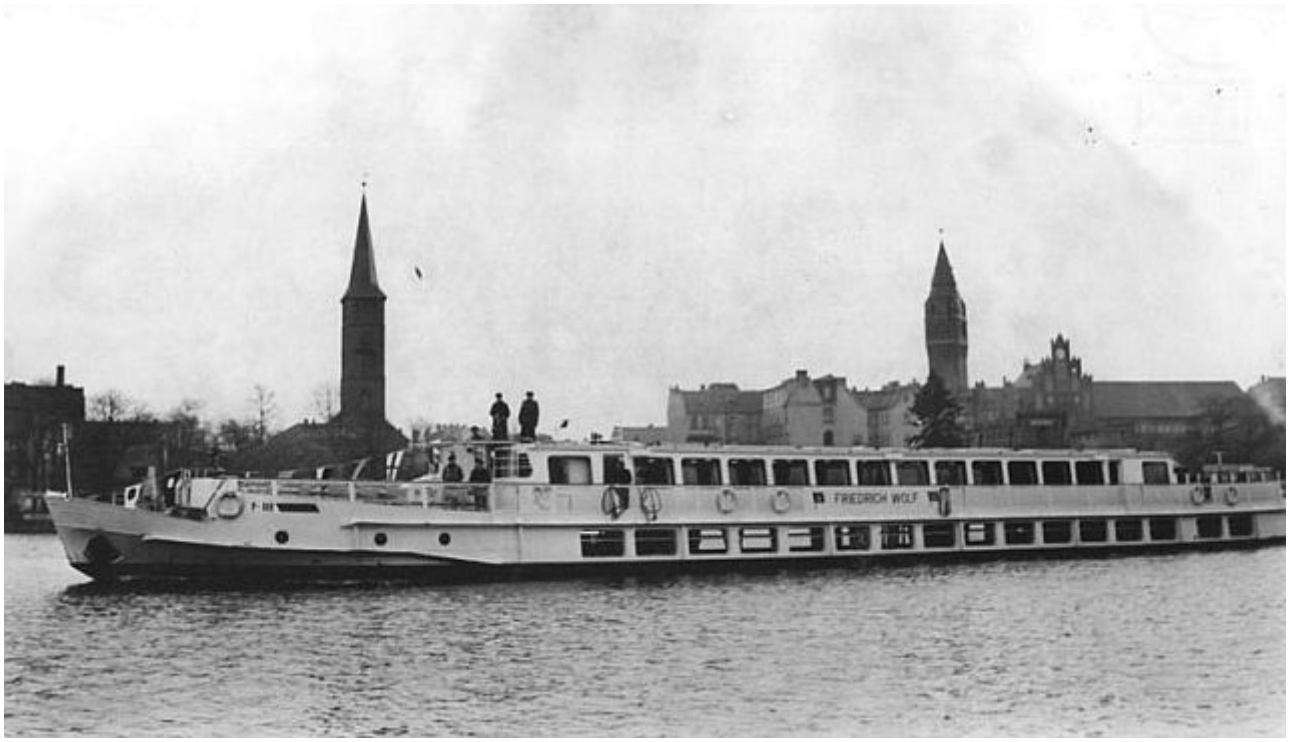
felfedezésére indult. Nem sokkal később találkoztak egy bajor rendőrjárőrrel, aki megerősítette nekik, hogy eljutottak az NSZK-ba.

A szökésről 2018-ban egy film is készült, Ballon címmel, Michael Herbig rendezésében (IMDB), ennek előzetese itt látható:



Paul Scholz, a kapitány

A **„Friedrich Wolf”** séta-gőzhajó kapitánya, **Paul Scholz** és a főgépésze aznap este 1962. június 9-én – szokásukhoz híven – jócskán felöntöttek a garatra. A pár üveg töményet még egy üveg pezsgővel és néhány üveg sörrel csapatták szét a kabinjukban, míg a személyzet két tagja – **Peter Warszewski** matróz (akkor 19) és **Peter Currle** szakács (akkor 21) – átvette a parancsnokságot a hídon. A két elázott jómadárra rázárták a kabinajtót, és családjaikkal a fedélzeten a keletnémet Treptow-ból a nyugatnémet Kreuzberg felé vették az irányt.



A határőrhajó mellett még simán átjutottak, mivel a szállítólevelük a keletnémet Osthafenbe szólt, de ahelyett, hogy ott kikötöttek volna, nyugat felé fordultak. Ahogy átlépték a szektorhatárt, a keletnémet határőrök tüzet nyitottak a hajóra. Az Oberbaum hídról, az Osthafen-ből és a határőrhajóról is tűz alá vették a menekülők hajóját, és mintegy 150 lövést adtak le rájuk.

A „Friedrich Wolf” gőztartályát is több találat is érte, de feltartóztatni nem tudták azt. A 14 menekült – közöttük egy kisbaba is – sérülés nélkül úszta meg a golyózáport, a nyugati oldal partjához érve gyorsan elhagyták a hajót, mielőtt a keletnémet üldözőik a fedélzetre léphettek volna.



A kapitány a csetepaté zajára kikászálódott a kabinjából, és a menekülők egyikétől megkérdezte, hogy *„mi folyik itt?”*, mire az *„Éppen megszökünk nyugatra. Ha velünk akarsz jönni, igyekezz!”* választ kapta.

Vagy mert elkötelezett elvtárs volt, vagy a családja miatt, de az is lehet, hogy csak egyszerűen olyan

talaj-részeg volt, hogy mozdulni sem tudott – mindenesetre a fedélzeten maradt a gépésszel együtt, aki átaludta az eseményeket. Miután visszavontatták a hajót az NDK-ba, azonnal le is tartóztatták őket. Warszewski Nyugat-Berlinben maradt, és építkezési céget gründolt, míg Currle a francia Metzben lett teherautó sofőr.

A cabrió előnyei

Az osztrák **Heinz Meixner** (20) Nyugat-Berlinben dolgozott, mint villanyszerelő, és szinte naponta járt át a keleti oldalra menyasszonyához, akitől a fal választotta el. Minden nap a **Checkpoint Charlie**-nál kelt át az Kelet-Berlinbe robogójával, és kifigyelte, hogy a 90 cm magas motor pont átfér a határsorompók alatt.

Az, hogy az NDK-ban házasodjon össze menyasszonyával, majd ott építgesse a szocializmust – ahogy azt a keletnémet hatóságok megajánlották nekik – nem illeszkedett jövőbeli terveibe, így barátnőjének a szöktetéséhez keresett egy megfelelő járművet.



A Kurfürstendamm-on, egy autókölcsönzőben meg is találta álmai autóját, egy **Austin Healey Sprite**-ot, melyet azonnal ki is kölcsönzött. 1963. május 5-én, szokásos keletnémet kiruccanását követően tért vissza a kocsival a nyugati oldalra, de ezúttal nem egyedül.

Anyósát a csomagtartóba pakolta (logikus, hiszen hátulról esetleg lőhettek rájuk), menyasszonyát maga mellé ültette és az autót is egy kicsit jobban *„megültette”*; kissé leeresztette a kerekeit. A kocsi szélvédőjét még ezt megelőzően leszerelte. Amikor az ellenőrzésnél sorra került, a kis sportautónak gázt adott, és egy gyors szlalommal kikerülte a torlaszokat és átvágott a sorompók alatt, mielőtt bárki is fegyvert ránthatott volna.



Heinz Meixner (20): Er hat es geschafft Fotos Heinrich

Néhány hónappal később Norbert Konrad (26) hasonló cipőben járt, mint Meixner, az ő szerelmét Helga Werner-t is túszul ejtette a fal. Konrad hallott a sportautós menekülésről, és először leellenőrizte, hogy az átkelőhelynél nem változott a helyzet, még mindig át lehet jutni a sorompók alatt, így ő is szerzett egy ugyanolyan típusú kocsit, mint az elődje (egy újságban olvasott Meixner szerencsés szökéséről), és neki is összejött a menekülés.

Amikor visszavitte a kocsit a kölcsönzőbe, derült ki, hogy ugyanazt a kocsit használta, mint Meixner. A kocsi további szökésekben már nem vehetett részt, mivel a keletnémet határőrök a sorompókat a szökések után alacsonyabbra cserélték, és függőleges vasrudakat is hegesztettek rájuk (lásd a lenti képen).



DIY (do it yourself - csináld magad) páncélozott busz

Hideg karácsony köszöntött Berlinre 1962-ben, nagyon hideg. A Potsdam és Berlin közötti Drewitz/Dreilinden átkelőnél aznap este -20 fok volt a hőmérséklet. Egyik pillanatról a másikra, reggel fél hatkor felbolydult az élet, lövések dördültek és géppuska ugatott fel a nagy kiabálás közepette, majd egy busz vágtázott át és tört át a torlaszokon és sorompókon nagy sebességgel Nyugat-Berlinbe, a szabadságba.

Hans Weidner-nek, a második világháborús veteránt a mohó NDK kifosztotta. Negersdorf-ban volt szállítmányozási cége, ami persze nem egyezett a tervgazdálkodás célkitűzéseivel, így elkommunizálták tőle azt. Egy busza maradt, amivel munkásokat szállított, de ez is csípte a helyi SED funkcionáriusok szemét, a jogosítványa bevonásával fenyegették meg, ha nem áll be a szocializmust építők buzgó csapatába és nem ajánlja fel a *„köz javára”* buszát.

Ez a zsarolás volt számára az utolsó csepp a pohárban, 1962 januárjában az egyik munkatársával, **Jürgen Wagner**rel megbeszélték, hogy családjaikkal lelépnek ebből a fertőből. Az, hogy a busszal fognak áttörni a határon, nyilvánvaló volt számukra, csakúgy, min az, hogy az NDK-s őrök nem virágcsokrokkal fogják őket fogadni a rettegett határon. A busz felpáncélozását a tervgazdálkodás akadályozta, hiszen az NDK-ban semmit, így a páncélzathoz alkalmas acéllemezt sem lehetett kapni, de azért egy év alatt innen-onnan összeállt a vasanyag, ami az öreg 60 személyes Vomag buszt egy szörnyeteggé változtatta át.



A buszt gyakorlatilag körbepáncélozták könnyen le- és felszerelhető páncélzattal, a vezető előtt csak egy lőrésnyi helyet hagytak az oda szerelt lemezen, a kerekek védelméről is gondoskodtak és egy faltörő szerkezetet is építettek a busz elejére. Családjaikat karácsony előtt egy nappal felpakolták a buszra, ismerősöknek és a gyerekeknek azt mondták, hogy rokonlátogatóba mentek.

A határ előtt nem sokkal, az éjszaka jótékony leple alatt szerelték fel a páncélzatot egy elhagyott parkolóban – azért egy eleve felpáncélozott busz lehet, hogy feltűnést keltett volna az NDK-ban. Azért választották a Drewitz melletti átkelőt, mert ott a torlaszokat és a sorompókat egy olyan egyenes útszakaszra építették, ahol volt ideje és helye a szörnyetegnek, hogy felgyorsuljon az áttöréshez.

Az utasok hátul a buszban a padlóra kuporodtak, amikor a páncélozott busz könnyedén eltaszította maga elől a sorompókat, miközben többek között három gépfegyverrel lőttek rá a határőrök, és a nyugati oldalon is csak két kilométer túlfutással álltak meg.

„Sind wir jetzt in Freiheit?” – (kb. A szabadságba jutottunk?) volt az első kérdése a vezetőülésből kikászálódó Weidner-nek, miután a döbbent nyugatnémet határőrök odaértek.



Nem ez volt az első, és nem is az egyetlen páncélautós áttörés, 1961. november 14-én egy Opel P4 jutott át hasonló módon a Chausseestraße átkelőhelyen át Nyugat-Berlinbe, annak az oldalpáncélzatát úgy oldották meg, hogy betonnal töltötték fel az üreges karosszériaelemetek és az ajtókat.

A fenti akcióknál egy kissé egyszerűbben oldotta meg a páncélautós menekülését a 19 éves **Wolfgang Engels**; ő civil sofőrként dolgozott az NDK-s katonaságnál és egyszerűen elkötött egy páncélautót Kelet-Berlinben, az alkalmas pillanatban. 1963. április 17-én nem sokkal a kocsilopás után kísérelte meg az áttörést, egyszerűen nekiment az akkor még jórészt téglafalnak, a Chekpoint Charlie-tól nem messze.



Az NDK-s oldalon még simán átjutott, de a fal nyugati oldalán a kocsi felfutott az áttört fal romjaira és fennakadt. Engels több találatot is kapott a rá zúdított golyózáporba, de sikerült neki a sérülései ellenére átmásznia a romokon – átjutását néhány bátor nyugat-berlini is segítette, akik áthúzták a romokon, mielőtt a határőrök odaértek volna. Engels a nyugatnémet Düsseldorfban telepedett le. A keletnémet Stasi több tervet is szőtt vissza-rablására, de aztán letettek erről az akcióról.

További bejegyzések a blogon néhány gyakori témakörben:

Hidegháború
Németország
Tech
Világjáró

Ez egy elfeledett sarka a netnek, örülök, hogy sikerült elvetődnöd ide!

Továbbra is keresek megjelenési lehetőséget az írásaim számára. Ha esetleg van ötleted, oszd meg velem! Elérhetőségeim az Impresszumban találhatók.

A passport.blog jelenlegi egyetlen megjelenési lehetősége a Facebook. Ha értesülni szeretnél az új bejegyzésekről, kövesd a Bolyongó Facebook oldalt.

Ha szeretnéd a bejegyzést kinyomtatni, vagy önálló formában menteni, ennek a legegyszerűbb módja a PDF formába konvertálás. Ezt a jobb oldali, fentről negyedik (Adobe) ikonnal teheted meg.

Eddigi bejegyzések a bolyongó.hu-n

Az összes bejegyzés ABC-be rendezett indexe itt található. A blog helyekhez köthető bejegyzései a google.maps térképen is megtalálhatók: A világ valódi csodái. A mostanában a blogon megjelent írások a főoldalon jelennek meg.

2026/05/28 18:05

Források

chronik der Mauer: „Letzter Zug in die Freiheit“: Gelungene Flucht mit einem Dampfzug von Albrechtshof nach West-Berlin
Mit Volldampf in die Freiheit
Wikipedia: Durchbruch Lok 234
Bild: Wir flohen mit Volldampf in die Freiheit
archiv.preussische-allgemeine
Time: The Wall: Block That Midget
Wikipedia: Wolfgang Engels (német)
Spiegel.de: Mit dem Panzer durch den Todesstreifen
Tunnel 29 - Bernauer Str. 78 (német)
Tunnel 29 freigelegt (német)
wikipedia: Berlini kémalagút (magyar)
Operation Gold - der Spionagetunnel in Berlin Altglienicke (német)
NBC: East germans escape through tunnel (angol)
Berlini fal (Wikipedia)
Conrad Schumann (Wikipedia)
Peter Fechter (Wikipedia)

2014, Németország, NSZK, NDK, Berlin, Fal, áttörés, alagút, Walter Ulbricht, stasi, Hans Conrad Schumann, határőr, disszidálás, Peter Fechter, gyilkosság, kivégzés, Tunnel 29, Domenico Sesta, Luigi Spina, Bernauer utca, operation gold, CIA, MI6, KGB, kémkedés, kémalagút, George Blake, PB Jointly, Szovjetunió, vonat, vasút, Harry Deterling, Friedrich Wolf, hajó, cabrió, Heinz Meixner, Checkpoint Charlie, Austin Healey Sprite, Hans Weidner, páncélautó, Wolfgang Engels, történelem, hidegháború, Hruscsov, tűzparancs, 1961, osztalgia

Bejegyzésmegtekintések száma: 241

From:
https://mail.bolyongo.hu/ - **bolyongó**

Permanent link:
https://mail.bolyongo.hu/doku.php?id=passport:a_falon_at

Last update: **2026/08/05 12:24**