



# Ucho igielne między Wschodem a Zachodem

Paweł Sasanka

**Gdy jedziemy przez Niemcy autostradą A2 na zachód, kilka kilometrów przed Helmstedt po lewej stronie zwraca uwagę zespół baraków, szarych piętrowych bloków i wysokich masztów. Widoczna z daleka wieża wartownicza jest charakterystyczną wizytówką ponurego miejsca, w którym czas zatrzymał się niemal ćwierć wieku temu.**

**D**awne przejście graniczne Marienborn–Helmstedt aż do 1989 roku było uchem igielnym między Wschodem a Zachodem. Ustanowiony przez aliantów 1 lipca 1945 roku punkt kontrolny na granicy stref okupacyjnych w Niemczech z biegiem czasu stał się największym i najbardziej znaczącym przejściem granicznym dla podróżnych chcących albo wyjechać z NRD, albo wjechać do tego kraju, albo przejechać tranzytem do Berlina Zachodniego, PRL i Czechosłowacji. Oprócz muru berlińskiego i „Checkpoint Charlie” – właśnie to przejście stało się symbolem żelaznej kurtyny, granicy dzielącej Niemcy, Europę i świat na dwa wrogie bloki polityczno-wojskowe rywalizujące ze sobą w każdej dziedzinie życia, od wyścigu zbrojeń, gospodarki i ideo-

logii po kulturę i sport. Tylko w latach 1985–1989 odprawiono tu 34,6 mln podróżnych. Dziś miejsce to, położone przy jednej z najruchliwszych niemieckich autostrad, jest codziennie mijane przez tysiące pędzących samochodów, a mimo to leży na uboczu. Ciekawe, jak wielu kierowców i pasażerów, których wzrok padnie na ten ponury element krajobrazu, ma świadomość, co to za miejsce. Czy u osób, które miały wątpliwą przyjemność poznać je w „czasach świetności”, obrazy z przeszłości wracają za każdym razem, gdy tędy przejeżdżają?

Te pytania nasuwały mi się, gdy 3 października 2012 roku, w dwudziestą drugą rocznicę zjednoczenia Niemiec (dzień po związanej z nią prezentacji wystawy IPN *Zimna wojna. Krótka historia podzielonego świata*), miałem okazję zobaczyć wielu

Niemców w średnim wieku, którzy w gronie rodziny i znajomych przyszli wypić lampkę szampana na moście Glienicke, łączącym Poczdam i Berlin. W czasach zimnej wojny był to most graniczny między Berlinem Zachodnim a NRD, który zdobył sławę jako „most szpiegów” – miejsce wykorzystywane do wymiany między Wschodem a Zachodem pojmanych agentów wywiadu.

## Niemcy Niemcom

Niegdysiejsze przejście graniczne Marienborn–Helmstedt funkcjonuje obecnie jako Miejsce Pamięci Podziału Niemiec, otwarte 13 sierpnia 1996 roku przez Reinharda Höppnera – ówczesnego premiera landu Saksonia-Anhalt. Od roku 2004 jego częścią jest Pomnik Granicy w Hötensleben, gdzie można ▶

Fot. Paweł Sasanka



► Jeden gabinet w budynku sztabowym zachowano w stanie oryginalnym – można odnieść wrażenie, że funkcjonariusz Stasi wyszedł tylko na chwilę

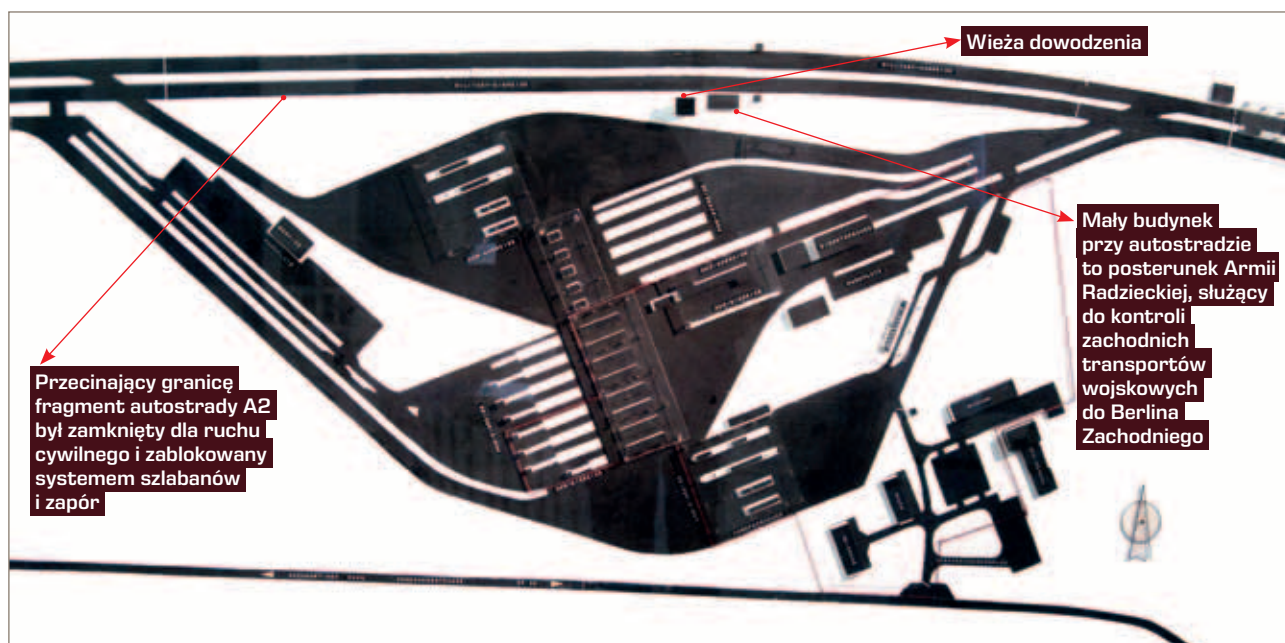
zobaczyć oryginalne, rozciągające się na 350 m umocnienia jednej z najsilniej strzeżonych zimnowojennych granic, stale wzmacnianej – nie tyle „na zewnątrz”, ile przeciw własnym obywatelom, aby całkowicie wyeliminować ucieczki mieszkańców NRD na Zachód. Warto dodać, że o przebiegu dawnej granicy przypominają dziś tablice informacyjne umieszczone na poboczach lokalnych dróg. Zdarza się, że

na jednej drodze mijają się trzy, a nawet cztery takie tablice, co – zważywszy, że po granicy nie ma śladu w układzie pól i sieci dróg – jest wyrazistym *memento*.

Miejsce Pamięci Podziału Niemiec cieszy się dość dużym zainteresowaniem, jeśli weźmiemy pod uwagę „tranzytową” lokalizację – w ciągu ostatnich dziesięciu lat odwiedziło je ponad 1,3 mln osób. Z perspektywy czasu, który upłynął od jego otwarcia, stało się

– jak podkreślają twórcy – „miejscem wspomnień, żałoby i pamięci, ale także badania przeszłości. Z symbolu podziału przekształciło się w symbol pojednania. W miejsce, w którym – jak wyraził to były prezydent Niemiec Roman Herzog, przemawiając tu w roku 1998 – »Niemcy opowiadają Niemcom swą historię«”.

Muzeum zwiedza się samodzielnie, wykorzystując tablice objaśniające, system wskazówek na ulotkach ułatwiających orientację oraz stanowiska multimedialne, przy których można pogłębić wiedzę. Zwiedzającym udostępniono m.in. punkt kontroli paszportowej, wjazd dla samochodów osobowych, barak kontrolny dla wyjeżdżających oraz wieżę dowodzenia. W centrum informacyjnym (niegdyś budynku sztabowym) można obejrzeć stałe wystawy „Przejście graniczne w Marienborn: bastion, ucho igielne, sejsmograf” oraz „Na straży NRD. Historia podziału Niemiec”, które dostarczają zwiedzającym podstawowej wiedzy o historii miejsca (można obejrzeć m.in. instalowane na granicy urządzenia samostrzałowe), osadzając ją w szerokim kontekście i ułatwiając dalsze zwiedzanie na wolnym powietrzu. Niezależnie od tego, jakie refleksje (i czy jakiegokolwiek) towarzyszą ludziom w samochodach mknących autostradą,



Fot. Paweł Sasanka

► Plan przejścia granicznego Marienborn–Helmstedt

Fot. Paweł Sasanka



► Centrala oficera dyżurnego na wieży dowodzenia; naciśnięcie jednego przycisku zatrzymywało cały ruch na przejściu i uruchamiało wszystkie systemy alarmowe

osoby, które świadomie przyjadą do Miejsca Pamięci Podziału Niemiec, w czasie zwiedzania nie potrzebują dużego wysiłku wyobraźni, aby odbyć podróż w czasie.

### Prześwietlić do cna

Procedura wjazdu do NRD zaczynała się od kontroli paszportowej na jednym z ośmiu stanowisk dla samochodów osobowych. Paszporty i inne wymagane dokumenty po przekazaniu w ręce etatowego funkcjonariusza Stasi – czyli Ministerstwa Bezpieczeństwa Państwowego NRD – znikwały w wąskiej szczelinie w drzwiach długiego baraku kontroli granicznej i przez drugą szczelinę wracały. Podróżny nie mógł zobaczyć, co się dzieje z jego paszportem. Tymczasem – włożony do kolorowej teczki ze sztucznej skóry – odbywał on podróż na taśmociągu, w której przystankami było kilka biur kolejnych funkcjonariuszy. Do kontroli paszportowej ciężarówek i autobusów, podczas której poszukiwano ukrytych osób i towarów, stosowano stałe lustra i ruchome lusterka. Obsługa miała do dyspozycji 30–40 wyszkolonych psów.

Jednym z najczęstszych wspomnień związanych z przejściem granicznym w Marienborn było to, że niezależnie od pory dnia lub nocy na jego terenie zawsze było jasno jak w dzień. To dzięki latarniom na wysięgnikach i reflektorom



Fot. Paweł Sasanka

► Urządzenie samostrzałowe instalowane na granicy NRD–RFN

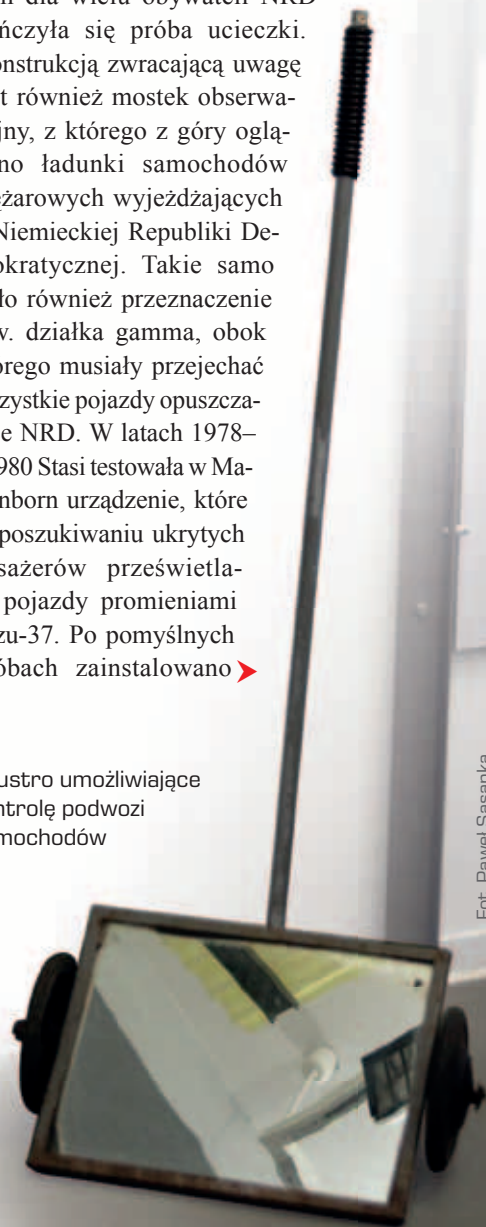
na dwunastu masztach oświetleniowych, z których każdy miał moc 8 kW i był umieszczony tak, aby nie pozostawić ani skrawka cienia. Ilość prądu pobieranego dla całego kompleksu była porównywalna ze zużyciem małego, kilkudziesięczonego miasteczka. W przypadku awarii sieci produkcję prądu automatycznie rozpoczynały trzy silniki lotnicze przerobione na agregaty prądotwórcze.

W skład kompleksu budynków kontroli celnej dla wjeżdżających samochodów osobowych wchodziły: rentgen do prze-

świetlania bagażu, pomieszczenie do rewizji osobistej, kasa przyjmująca opłaty celne lub kary pieniężne oraz baraki do kontroli pojazdów, w których demontowano ich części. Jakkolwiek makabrycznie by to brzmiało, tuż obok strefy kontroli celnej umieszczono kostnicę – barak, w którym badano chorych oraz ciała zmarłych przewożone do RFN, na Zachód, a w wyjątkowych przypadkach także do NRD.

Znaczną część strefy kontroli samochodów wyjeżdżających z NRD rozebrano jesienią 1995 roku. Zachowano jednak barak, w którym prowadzono bardzo szczegółową kontrolę celną w przypadku jakiegoś uzasadnionego podejrzenia. Było to miejsce, w którym dla wielu obywateli NRD kończyła się próba ucieczki. Konstrukcją zwracającą uwagę jest również mostek obserwacyjny, z którego z góry oglądano ładunki samochodów ciężarowych wyjeżdżających z Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Takie samo było również przeznaczenie tzw. działka gamma, obok którego musiały przejechać wszystkie pojazdy opuszczające NRD. W latach 1978–1980 Stasi testowała w Marienborn urządzenie, które w poszukiwaniu ukrytych pasażerów prześwietlało pojazdy promieniami cezu-37. Po pomyślnych próbach zainstalowano ►

► Lustro umożliwiającej kontrolę podwozi samochodów



Fot. Paweł Sasanka

je na wszystkich przejściach granicznych między NRD a RFN i Berlinem Zachodnim.

### Zamrożone w czasie

W budynku sztabowym znajdowało się centrum dowodzenia przejściem granicznym – biura jednostki kontroli paszportowej Stasi, urzędu celnego oraz straży granicznej. Obecnie mieści się tu centrum informacyjne dla zwiedzających. Jeden z gabinetów, z widokiem na wieżę dowodzenia i autostradę, pozostawiono bez zmian – można odnieść wrażenie, że urzędujący w nim oficer wyszedł zaparzyć sobie herbatę. W wielu innych pomieszczeniach pozostawiono fragmenty z zabezpieczonymi oryginalnymi tapetami, którym towarzyszą informacje o wcześniejszym przeznaczeniu. *Vis-à-vis* budynku sztabowego niegdyś znajdowała się kantyna (*Kaffeeklappe*) dla pracowników – przejście graniczne było miejscem pracy około tysiąca osób, funkcjonariuszy kontroli paszportowej, celnej, straży granicznej oraz pracowników cywilnych. Warte podkreślenia jest to, że oprócz funkcjonariuszy Stasi pracujących jawnie (co najmniej w stopniu majora), niejawnymi pracownikami bądź współpracownikami Ministerstwa Bezpieczeństwa Państwowego NRD było wielu pracowników innych służb, pozornie bez związku z aparatem bezpieczeństwa.

W samodzielnym budynku na obrzeżach przejścia granicznego umieszczono telefoniczną centralę podsłuchową do kontrolowania wszystkich rozmów prowadzonych na terenie kompleksu, w tym oczywiście między obywatelami NRD a RFN. Służby graniczne dysponowały również własnym zapleczem technicznym (warsztatami: stolarskim, ślusarskim i elektrycznym) oraz garażami, w których trzymano pojazdy

służbowe (w tym m.in. kilka wojskowych dziptów typu „Trabant Kübel”).

Newralicznym punktem przejścia granicznego w Marienborn była wieża dowodzenia, czyli centrala oficera dyżurującego, w której zbiegały się wszystkie systemy informacyjne. W razie próby ucieczki za naciśnięciem jednego przycisku oficer ten był w stanie zatrzymać cały ruch na przejściu i uruchomić wszyst-



► Udokumentowane przez Stasi nieudane próby staranowania zapór granicznych na autostradzie A2; każda z czterech zapór umożliwiała zatrzymanie pięćdziesięcotonowej ciężarówki jadącej z prędkością 80 km/h

kie systemy sterowania i zabezpieczenia, światła, szlabany i zapory samochodowe. Skądinąd słowo „zapora samochodowa” wymaga dodatkowego komentarza, gdyż pod tym mianem krył się cały system szlabanów i zapór rolkowych, które miały zapobiec próbie ucieczki samochodów osobowych lub ciężarowych. Każda z czterech zapór rolkowych umożliwiała zatrzymanie pięćdziesięcotonowej ciężarówki jadącej z prędkością 80 km/h.

Do dziś niewiele wiadomo o funkcjonowaniu posterunku kontrolnego Armii Radzieckiej, znajdującego się przy samej au-

tostradzie A2 (na odcinku zamkniętym dla ruchu cywilnego). Na mocy powojennych porozumień między zwycięskimi mocarstwami, żołnierze sowieccy przez 45 lat mogli kontrolować amerykańskie, brytyjskie i francuskie transporty wojskowe przekraczające granicę strefy radzieckiej w drodze do Berlina Zachodniego. Co ciekawe, posterunek ten był ściśle oddzielony od strefy kontroli prowadzonej przez służby enerderskie. Na początku lat dziewięćdziesiątych został rozebrany do ostatniej cegły. Dyrektor Miejsca Pamięci Podziału Niemiec w Marienborn, dr Sascha Möbius, zwrócił uwagę na to, że wszystkie podejmowane dotychczas próby dotarcia do spoczywających w moskiewskich archiwach dokumentów opisujących funkcjonowanie posterunku zakończyły się niepowodzeniem. W tym kontekście nie powinno dziwić, że również służby zwycięskich mocarstw zachodnich, Stanów Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii i Francji, nie zamierzają zdradzić choćby cząstki swojej wiedzy na ten temat.

Początek końca przejścia granicznego w Marienborn był oczywiście nierozdzielnie związany z upadkiem NRD i datą 9 listopada 1989 roku – dniem otwarcia granicy wewnętrzniemieckiej i runięciem muru berlińskiego. Wszelkich kontroli zaprzestano wraz z wejściem w życie unii gospodarczej, walutowej i socjalnej między RFN a NRD. Stało się to 1 lipca 1990 roku – dokładnie po 45 latach od momentu ustanowienia przez aliantów punktu kontrolnego między strefami okupacyjnymi w Niemczech. ■

dr Paweł Sasanka – historyk, pracownik Biura Edukacji Publicznej IPN, współautor (ze Sławomirem Stępnem) albumu *Zima Wojny. Krótka historia podzielonego świata* (2012), współtwórca wystaw historycznych