

Wolfgang Kietz

GEHEIME TRANSPORTE
ÜBER DIE OSTSEE

Von Atomwaffen, Geheimdiensten und
Bausoldaten im Kalten Krieg

Leseprobe © Edition Pommern

FÜR RUTH, ROSE UND LUISA

Wolfgang Kliez hat die Geschichte dieser spektakulären Linie über die Ostsee recherchiert und die erste Dokumentation über dieses historische Kapitel der 1980er-Jahre geschrieben. Im Jahr 2012 erschien darüber sein Buch „Ostseefähren im Kalten Krieg“. Bei dem vorliegenden Band handelt es sich um eine umfassend erweiterte und aktualisierte Neuauflage mit vielen neuen Fotos.

Zitate wurden in der Originalschreibweise übernommen und nicht der neuen deutschen Rechtschreibung angepasst.

Impressum

Autor: Wolfgang Kliez

Titel: Geheime Transporte über die Ostsee

Von Atomwaffen, Geheimdiensten und Bausoldaten im Kalten Krieg

© Stralsund: Edition Pommern 2023

info@edition-pommern.de

www.edition-pommern.de

ISBN: 978-3-939680-75-8

Gedruckt in Deutschland

Gefördert durch die Landeszentrale für politische
Bildung Mecklenburg-Vorpommern



Wenn Rechteinhaber oder ihre Anschriften bis zur Drucklegung nicht ermittelt werden konnten, bleiben Rechtsansprüche selbstverständlich gewahrt.

Inhalt

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------|-----|
| Impression aus Mukran – Ein Vorwort | 4 |
| Einleitung | 6 |
| Die Geburt einer Idee: Das geheime „Projekt 3700“ | 18 |
| Unvollendete Vorläufer – Der Rügenhafen und seine Geschichte | 32 |
| Die größte Baustelle der DDR | 48 |
| Der Streit um die Kommandantur | 64 |
| Zeitzeuge Lutz Langenhan: Der Projektleiter | 70 |
| Eine unterwasserarchäologische Sensation | 74 |
| „Bauen unter gefechtsmäßigen Bedingungen“: Die Spatensoldaten von Prora | 78 |
| Zeitzeuge Stephan Schack: Der Bausoldat | 94 |
| Die größten Eisenbahnfähren der Welt | 100 |
| Zeitzeuge Gerhard Thiemann: Der Kapitän | 118 |
| Versteckte Truppen und gefährliche Güter: Militärtransporte über die Ostsee | 122 |
| Mukran und die Schiffe im Fokus der Geheimdienste | 136 |
| Zeitzeuge Wolfgang Höfer: Der Raketenoffizier | 156 |
| Handel mit dem Klassenfeind: Fähren in die BRD? | 162 |
| „Alarmierende Signale“: Probleme im Fährbetrieb | 182 |
| Ein Blick auf die andere Seite: Der Fährhafen von Klaipėda | 196 |
| Krieg auf Rügen! Die Planungen für den Ernstfall | 200 |
| Mukran und der Abzug der sowjetischen Truppen | 204 |
| Mukran nach der Wende | 212 |
| Schlussbetrachtung | 224 |
| Anhang | 227 |

Impression aus Mukran – Ein Vorwort

Die militärische Disziplin ist dahin. Zu Hunderten stehen die Männer an der Pier, die Hände in den Hosentaschen, die überdimensionierten Mützen zumeist in den Nacken geschoben. Hätte ihr Land sie nicht in die Uniform der Armee gesteckt, würde man die dünnen Bengel am liebsten zu ihrer Mutter schicken. Spitz stehen die Wangenknochen aus den Gesichtern hervor. Ihr Blick ist leer. Das Durchschnittsalter liegt anscheinend unter 20 Jahre. Die Augen verraten, dass viele der Männer in Asien aufgewachsen sind.

Bei sich tragen die meisten nur ein kleines Bündel, der einzige private Besitz, der erlaubt ist. Dazu kommen ein paar Habseligkeiten für die Reise: eine kleine Kiste mit Apfelsinen, notdürftig eingewickelter Proviant.

Im Kalten Krieg bezeichneten Politiker im Westen die sowjetischen Einheiten in der DDR gern als Elitetruppe. Doch diese Soldaten, die sich im Hafen von Mukran aufgereiht haben, strahlen weder Kampfkraft noch eisernen Willen aus. Sie wirken übermüdet und hungrig, geradezu resigniert. An diesem finsternen Novembertag des Jahres 1991 werden sie per Schiff nach Hause zurückgebracht. Die DDR, den Bruderstaat ihres Vaterlandes UdSSR, gibt es nicht mehr. Nach der deutschen Einheit müssen die sowjetischen Streitkräfte das Land verlassen. Der Rücktransport wird sich bis ins Jahr 1994 hinziehen.

Die Verladung dauert. Jacken und Hosen sind dünn, doch ans Frieren sind die Männer offenbar gewöhnt. Stundenlang stehen sie schweigend im Wind. Nur einmal heben sich langsam die Blicke, als eine blonde junge Frau am Rand des Hafenbeckens vorbeigeht.

Die Fähre „Vilnius“ aus Klaipėda hat schon vor Stunden festgemacht. Beide Decks waren mit knapp 100 Eisenbahnwaggons beladen und sind jetzt frei. Die armselige Truppe kann kommen, aber zuerst wird das Material verladen. Die schweren Armeelastwagen stehen auf Eisenbahnwaggons, auf denen sich Lachen von Öl und Treibstoff bilden. Offenbar wissen die meisten Soldaten, dass sie an Bord keinen Platz in einer Kabine haben werden. Sie stopfen ihr Bündel unter die Fahrzeuge, dort sind die Sachen ein wenig vor Regen geschützt.

Jedes Mal, wenn die Züge über die Kante von der Laderampe auf das Heck der „Vilnius“ rollen, hallt ein metallischer Knall kilometerweit über die Hafenanlagen. Rangierloks fahren langsamer als Schrittgeschwindigkeit und schieben die Wagen auf die Decks. Stinkend quellen blaue Wolken aus den Dieselmotoren. Endlich ist die Eisenbahn verladen. Vor den Puffern der Waggons ist am Heck der Fähre noch Platz für die Autos der fünf zivilen Passagiere, zu denen auch ich gehöre. Tickets hat keiner von uns bekommen. In dem kleinen Büro im Plattenbau der Reederei

gab es bloß ein handgeschriebenes Zettelchen als Zugangsberechtigung für die „Vilnius“, nachdem der Fahrpreis penibel auf einer Häkeldecke abgezählt worden war. Auf Fahrgäste ohne Uniform ist die Fährlinie noch nicht eingestellt.

Nun erhalten auch die Soldaten das Kommando an Bord zu gehen. Über eine schmale Gangway steigen sie ins Schiff – immer noch schweigend. Die Zivilpassagiere dürfen vom unteren Ladendeck über mehrere Etagen nach oben zu den Kabinen steigen. Der Zahlmeister, ein deutscher Offizier in akkurater Uniform, gibt die Schlüssel aus. In den Kabinen hängen Zettel aus alter Zeit. In Notfällen wende man sich an die Volkspolizei, heißt es. Außerdem sei es verboten, Hafen- und Eisenbahnanlagen und militärische Einrichtungen zu fotografieren. Ein Verbot, das in allen Ostblockstaaten galt. Ausgerechnet an Bord dieses Schiffes kontrolliert es niemand. Während der gesamten Überfahrt sind die Decks, auf denen Dutzende Militärfahrzeuge stehen, frei zugänglich.

Weit draußen auf der Ostsee wird die erste Mahlzeit serviert. Ohne zu klopfen reißt eine junge, grell geschminkte und weißlich blondierte Russin die Kabinentür auf, ruft „Kaffee!“ und knallt die Tür wieder zu. Die Passagiere treffen sich in der Messe bei Roter Bete, fetten Würsten und Kompott, süß eingelegten Früchten mit viel Saft.

An den Tischen sitzen zwei russische Offiziere, ein betagter deutscher 120-Kilo-Mann, der seine alte Heimat im Osten wiedersehen will und aus einer Zweiliterflasche kalten Glühwein schlürft. Außerdem dabei: Mutter und Sohn aus Bremen, die mit der Ladung ihres Kleintransporters in einem litauischen Laden das große Geschäft machen wollen, ein Lkw-Fahrer, der aus Litauen Apfelsaftkonzentrat nach Hamburg gebracht hat, und wir, die mit einem alten VW-Bus Hilfsgüter für eine humanitäre Organisation nach Klaipėda bringen wollen.

Doch wo sind die Soldaten, denen Rote Bete, Wurst und Kompott sicherlich gutgetan hätten? Sie sind irgendwo unter Deck verschwunden. Bei meinen Rundgängen auf dem Schiff kann ich sie nirgends entdecken.

Auch in den späteren Jahren, in denen ich wiederholt mit der Fähre von Mukran nach Klaipėda unterwegs war, musste ich an die verschwundenen Männer mit dem leeren Blick denken. Wo waren sie geblieben? Welches militärische Geheimnis bargen diese Fähren? Was wurde hier in Zeiten des Kalten Krieges heimlich transportiert? Ich war neugierig geworden und begann mit einer Recherche, die sich über mehrere Jahre hinziehen sollte.

Einleitung



Vor dem Beginn der Bauarbeiten wurden die Flächen um Mukran landwirtschaftlich genutzt.

Wer mit dem Auto auf der Ferieninsel Rügen unterwegs ist, kann allenfalls einen kurzen Blick auf das Gelände werfen, das in der DDR zu den wichtigsten volkswirtschaftlichen und militärischen Projekten zählte: den Fährhafen mit Güterbahnhof in Mukran. Von der Brücke der Landesstraße zwischen Binz und Sassnitz sind im Vorbeifahren auf der einen Seite der Hafen und auf der anderen die riesigen Gleisanlagen mit Kränen, Umschlaghallen, Verwaltungsgebäuden und Zügen zu sehen. Hoch über allem ragt der Turm des Heizwerkes heraus, das eigens für das Projekt gebaut wurde. Noch heute ist es schwierig, die Dimension des fast fünf Kilometer langen und etwa einen Kilometer breiten Areals von außen zu überblicken.

In der DDR war ein genauer Blick auf den 204 Hektar großen Fährbahnhof nicht gewollt. Niemand sollte beobachten können, was sich auf dem abgeschirmten Gelände abspielte. Geheimdienste – allen voran das DDR-Ministerium für Staatssicherheit (MfS) – hatten Mukran und die hier Beschäftigten stets im Blick. Westliche Spione von der anderen Seite des Eisernen Vorhangs versuchten herauszufinden, welche Transporte von hier aus über die Ostsee abgewickelt wurden.

Der 1986 eröffnete Hafen war nicht nur ein wichtiges Bindeglied für den Handel mit dem „großen Bruder“ UdSSR. Hier wurde Nachschub aller Art für die etwa 400 000 Mann starken sowjetischen Streitkräfte verschifft, die in der DDR stationiert waren. Zusammen mit den Zivilangestellten und Familienangehörigen der Offiziere waren es rund 500 000 Personen, die es zu versorgen galt: mit Panzern und Raketen, mit Baumaterial und Wodka. Selbst in Friedenszeiten war der Bedarf der Gruppe der Sowjetischen Streitkräfte in Deutschland, kurz GSSD, enorm. In den achtziger Jahren hatten die Lieferungen an die Truppe jährlich einen Wert von 1,7 Milliarden Mark, zu den größten Posten gehörte der gewaltige Treibstoffbedarf von 365.000 Tonnen in jedem Jahr. Über die Fährverbindung sollte künftig der „Hauptteil der Transporte von Militärgütern und Spezialausrüstungen für die GSSD und die NVA erfolgen“, hieß es in einem Schreiben der Abteilung Sicherheitsfragen des SED-Zentralkomitees an Verteidigungsminister Heinz Keßler vom 2. April 1986. Außerdem gehörte Mukran zu den Häfen, über die im Falle eines Krieges mit der Nato der Nachschub aus der UdSSR eintreffen sollte.

Die Sowjetunion hatte auf dem Gebiet der DDR eine gewaltige Militärmaschinerie konzentriert. Anfang der achtziger Jahre standen dort 7.000 Panzer, 10.000 gepanzerte Fahrzeuge, 5.000 Artilleriegeschütze, 700 Kampfflugzeuge, 350 Hubschrauber und 220 Boden-Boden-Raketen. Die fremden Truppen, die offiziell „Freunde“ hießen, verfügten über 1026 Liegenschaften, die etwa drei Prozent des DDR-Gebietes abdeckten. „Die GSSD war sozusagen fern des Heimatlandes ein Staat und eine Armee für sich“, schrieb der Historiker Rüdiger Wenzke. Es herrschte Kalter Krieg auf der Erde: Der von der sozialistischen Sowjetunion dominierte Warschauer Vertrag stand dem westlichen

Verteidigungsbündnis Nato unter der Führung der USA gegenüber. Beide Blöcke bedrohten sich mit Armeen und Atomwaffenarsenalen, die den Gegner gleich mehrfach hätten vernichten können.

US-Präsident Ronald Reagan bezeichnete 1983 die Sowjetunion als „Reich des Bösen“. Er verfolgte die Strategie des „Todrüstens“ und ging davon aus, dass die UdSSR dem kontinuierlichen Wettrüsten wirtschaftlich auf Dauer nicht gewachsen war. Die Zeit am Ende der siebziger Jahre und zu Beginn der achtziger Jahre des 20. Jahrhunderts war außerdem geprägt durch den Nato-Doppelbeschluss. Seit 1976 hatte die UdSSR moderne, gegen Westeuropa gerichtete Mittelstreckenraketen vom Typ SS 20 aufgestellt. Als Reaktion stationierte die Nato 1983 begleitet von Massenprotesten in Westeuropa eigene Mittelstreckenwaffen.



Neu-Mukran,
eine Idylle am Ostsee-
strand.
Postkarte um 1970.

In Moskau ging die Führung zu Beginn der achtziger Jahre von einer erhöhten Kriegsgefahr aus. 1982 bezeichnete der Chef des sowjetischen Generalstabs, Marschall Nikolai Ogarkow, die Lage als „sehr ernst“ und verglich sie mit der internationalen Situation kurz vor dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs. Die Kampf- und Gefechtsbereitschaft der DDR erreichte in dieser Zeit einen neuen Höchststand, 85 Prozent aller Einheiten befanden sich in ständiger Alarmbereitschaft. Permanente Modernisierungen - insbesondere bei den Raketen- und Panzertruppen der NVA - sollten die Kampfkraft weiter steigern.

Im Kreml regierten bis zum Amtsantritt des Reformers Michail Gorbatschow alte Männer einer Parteilite, die das Land militärisch für eine Auseinandersetzung mit dem „Klassenfeind“ vorbereiteten, aber die Bevölkerung kaum mit dem Notwendigsten versorgen konnten. Auch die DDR stand vor gravierenden wirtschaftlichen Problemen und konnte nur mit einem vom bayerischen Ministerpräsidenten Franz Josef Strauß 1983 vermittelten Kredit der Bundesrepublik vor der Staatspleite bewahrt werden. Wichtige Versorgungsgüter fehlten. Wie in allen Ländern des Ostblocks belasteten die Militärausgaben den

Staatshaushalt schwer. Um Unzufriedenheit und Unruhe in der Bevölkerung zu verhindern, blieben die Sozialausgaben gleichzeitig hoch, sodass wichtige Investitionen nicht getätigt werden konnten, das Land technologisch zurückfiel und sich zunehmend verschuldete. Ein Großteil der Exporteinnahmen wurde benötigt, um die hohen Zinsen der Auslandskredite zu bedienen.

Die in den achtziger Jahren geschaffene neue Fährverbindung sollte den Handel zwischen den sozialistischen Bruderländern DDR und UdSSR deutlich verstärken und zugleich billiger machen. Statt per Eisenbahn durch Polen ging es per Schiff über die Ostsee ohne teure Transitgebühren und zudem wesentlich schneller. Die Transportzeit konnte um mindestens drei Tage verkürzt werden.

Die Anforderungen waren enorm. „Das Vorhaben ist nach Maßstäben des wissenschaftlich-technischen Höchststandes zu projektieren und am Weltstand zu orientieren“, schrieb die Projektleitung am 26. November 1981. Bis ins nächste Jahrtausend werde geplant, hieß es in dem Schulungsfilm „Fährhafen Mukran“ der Nationalen Volksarmee.

Die DDR pries die Fährverbindung als „größtes Integrationsvorhaben auf dem Verkehrssektor“ mit der UdSSR. Der Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW) der Ostblockstaaten hatte den Begriff Integration im Juli 1971 eingeführt. Die Bedeutung: Jeder Wirtschaftsbereich eines Landes wird Bestandteil der internationalen Zusammenarbeit und somit ins sozialistische Wirtschaftssystem integriert.

Die Fährverbindung entwickle sich zum „entscheidenden Transportweg“ zwischen der DDR und der UdSSR, hieß es in der Arbeit eines Absolventen der Hochschule der Staatssicherheit: „Der störungsfreie Transportablauf gewährleistet die kontinuierliche Belieferung der Industriebetriebe der DDR, z. B. mit Rohstoffen und Halbfertigerzeugnissen aus der UdSSR“, schrieb der Autor weiter. Für die UdSSR seien die Lieferungen von chemischen Erzeugnissen und Werkzeugmaschinen aus der DDR „von Bedeutung für die weitere gesellschaftliche Entwicklung“. Das Fazit: „Störungen der Transportprozesse haben Auswirkungen auf alle Bereiche der materiellen Produktion(...)“.

Doch der Pendelverkehr zwischen dem Hafen an der Bucht Prorer Wiek auf Rügen und dem Baltikum hatte seit der Eröffnung im Oktober 1986 auch eine wichtige militärische Funktion. Die Schiffe garantierten schnelle Transporte aus der UdSSR in Richtung Westen ohne den Transit über Polen, der seit den Aktivitäten der Gewerkschaft Solidarność Anfang der achtziger Jahre unsicher geworden war und somit die Versorgung der Sowjetarmee in der DDR gefährdete, möglicherweise sogar die militärisch wichtigen Nachschubwege von Ost nach West im Kriegsfall.

„Aus sowjetischer Sicht stellte die polnische Oppositionsbewegung die Sicherheit der strategischen Verbindungswege zwischen der Sowjetunion und dem mitteleuropäischen Kriegsschauplatz infrage“, schrieb Winfried Heinemann

in seinem Buch „Die DDR und ihr Militär“. Die Sicherung der rückwärtigen Verbindungen durch Polen und die DDR - so die Sorge der Militärs - würde bei einer Krise oder einem Krieg erhebliche Kräfte der sowjetischen Armee oder der NVA binden. Wie groß die Befürchtungen waren, zeigt eine Bemerkung des Generalsekretärs des ZK der KPdSU, Juri Andropov, in einer Sitzung des Politbüros in Moskau am 10. Dezember 1981 auf dem Höhepunkt der Auseinandersetzungen in Polen. Ausdrücklich erwähnte er seine Sorge über die Sicherheit der Verbindungswege zwischen der DDR und der UdSSR angesichts der Krise in Polen.

Ähnlich wie Heinemann schätzt der Ex-NVA-Offizier Fritz Minow die damalige Situation ein: „Die 1980/81 eskalierende innenpolitische Lage in Polen gefährdete die geplante strategische Entfaltung der Vereinten Streitkräfte auf dem westlichen Kriegsschauplatz und beunruhigte die politische und militärische Führung der benachbarten Vertragsstaaten.“ Und weiter: „Der Grund für die Entscheidung, in Mukran einen Fährhafen für eine ständige und direkte Seeverbindung zum sowjetischen Hafen Klaipėda (Memel) zu schaffen, war die Umgehung des unsicheren polnischen Territoriums für militärische und volkswirtschaftlich wichtige Transporte.“ Minow bezeichnete Mukran als „Nachschubhafen“ für die GSSD, der die Operationsfreiheit der Sowjetarmee und der Seekriegsflotte sicherte.



Mit der Fährverbindung zwischen Mukran und Klaipėda wurde Polen umfahren.

Im Nationalen Verteidigungsrat der DDR ging man bei einer Übung im Juni 1982 sogar davon aus, dass Polen ebenso wie Rumänien bei einem Krieg mit der Nato aus dem Warschauer Vertrag austreten werden. Der Historiker Heinemann schrieb: „Die Reaktion bestand im Ausbau alternativer Verbindungslinien, etwa der an Polen vorbeiführenden Fährverbindung von Mukran auf Rügen nach Klaipėda in Litauen, die ebenso wie die dazugehörige Infrastruktur auf DDR-Gebiet zu einem erheblichen Teil von Ost-Berlin zu finanzieren war.“

Außerdem hatten die Verkehrsverbindungen durch Polen traditionell keinen guten Ruf und galten schon immer als höchst unzuverlässig: Vier Tage war ein Zug auf dem 700 Kilometer langen Weg von Frankfurt (Oder) zum polnisch-sowjetischen Grenzbahnhof Brest in der Regel unterwegs. Diebstähle aus den Wagen waren nicht selten. Zudem verlangte Polen für die Transittransporte dermaßen hohe Gebühren, dass die DDR und die Sowjetunion bereits in den sechziger Jahren erste Pläne für eine gemeinsame Eisenbahnverbindung entworfen hatten.

In der DDR lautete 1982 die Argumentation in einer Schrift für das Zentralkomitee der SED: „Gegenwärtig ist es nicht selten, daß die Kapazitätsgrenzen der bestehenden Verbindungen im Eisenbahn- und Seeverkehr erreicht werden(...). Die Folge (...) sind Rückstaus der Transporte, durch die Frachtraum über die normalen Fristen hinaus gebunden wird, und die verspätete Auslieferung der Güter. Es liegt auf der Hand, daß eine effektive und stabile Lösung für den Gütertransport zwischen der DDR und der Sowjetunion gefunden werden mußte, die auf lange Sicht berechnet ist. Nach Prüfung mehrerer Lösungswege (...) durch Fachleute (...) beider Länder erwies sich die Einrichtung einer Fährlinie von den auf beiden Seiten relativ kurzfristig realisierbaren Möglichkeiten als am günstigsten. Sie trägt wesentlich zur Rationalisierung des Transportprozesses bei. Hierbei war in Rechnung zu stellen, daß die Aufwendungen (...) für Hafenanlagen und Schiffe keineswegs unbedeutend sind. (...) Berechnungen zeigen, daß sich die Investitionen in verhältnismäßig kurzer Zeit bezahlt machen.“

Auch in einem Beitrag über die neue Fährlinie 1986 im Marinekalender der DDR hieß es: „Der Transportbedarf ist auf den heute schon überlasteten Eisenbahnverbindungen nicht mehr zu realisieren.“

Wie langwierig die Abfertigung von Reichsbahn-Güterzügen an der deutsch-polnischen Grenze waren, verdeutlichen Zahlen des DDR-Verkehrsministeriums aus dem Jahr 1983 zum Grenzübergang Czeremcza bei Brest. 430 Züge hätten sich vor der Grenze zurückgestaut. Das Ministerium errechnete, dass sich 1,2 Millionen zusätzliche „Wagenaufenthaltsstunden“ ergeben hätten, die einen Schaden von vier Millionen Mark bei der Reichsbahn anrichteten. „Hier wird Wagenraum über Tage und manchmal über Wochen zum Lagerraum für Exportgüter“, schrieb der Reichsbahn-Inspektionsleiter Frankfurt (Oder) ans Verkehrsministerium am 12. März 1984. Außerdem beklagte die Reichsbahn, dass sich die polnische Eisenbahngesellschaft über Vereinbarungen hinwegsetze und eigenmächtig verabredete Normen ändere. Auch an anderen Grenzübergängen stauten sich regelmäßig die Züge. Den Reichsbahnern fiel auf, dass Züge mit Exporten in den Iran besonders lange, manchmal bis zu vier Wochen, an der Grenze stünden und damit Diebe anlockten.

Gezahlt wurden die Gebühren für die polnische Bahn für gewöhnlich mit Konsumgütern, die in Transferrubeln verrechnet wurden. Die DDR ging davon

aus, dass sie hunderte Millionen sparen würde, wenn sie die Gütertransporte per Schiff statt über die polnischen Schienen abwickeln könnte. Eine Prognose, die sich bestätigte: Schon ein Jahr nach der Eröffnung des Fährverkehrs berichtete das Verkehrsministerium dem für Wirtschaftsfragen zuständigen Sekretär im SED-Zentralkomitee, Günter Mittag, dass die DDR binnen zwölf Monaten 160 Millionen Valuta-Mark gespart habe, weil die Transporte durch Polen reduziert werden konnten. 1988 lag die Transitmenge durch Polen nur noch bei 4.650 Kilotonnen. 1980 waren es noch 8.509 gewesen.

Am 12. Februar 1980 hatte das Politbüro beschlossen, eine Konzeption zu erstellen, um das wachsende Transportvolumen im Außenhandel zwischen der DDR und der UdSSR bewältigen zu können. Der Leiter der Planungskommission sowie die Minister für Verkehr und Außenhandel wurden beauftragt, darüber mit der sowjetischen Seite zu sprechen. Grundlage der Verhandlungen war die Idee, dass der kontinuierliche Zuwachs „vorrangig“ auf dem Seeweg bewältigt werden müsse. Damit müssten die Kapazitäten der Flotte und der Seehäfen erweitert werden. Zunächst ging man davon aus, dass herkömmliche Schiffe die Transporte übernehmen sollten. Noch ein Jahr zuvor hatte das Politbüro den Bau einer Eisenbahnfährverbindung wegen der hohen Investitionskosten und dem erst spät eintretenden Nutzen nicht vorgesehen. Diese Argumentation hatte das Politbüro in einem Beschluss vom 17. Mai 1979 vertreten. Auch nach Einschätzung des Militärhistorikers Matthias Rogg waren die entscheidenden Beweggründe für die Schaffung der Fährverbindung Mukran – Klaipėda die politische Entwicklung in Polen 1980/81 und die Forderung der polnischen Regierung nach Transitgebühren – nunmehr in Devisen. „Zugleich sollte der Fährhafen den ungehinderten Transport von Militärgütern zwischen der UdSSR und der DDR ermöglichen. Wirtschafts- und militärstrategische Überlegungen griffen also Hand in Hand“, schrieb Rogg. Zu den Militärgütern gehörten jedoch nicht nur Waffen und Munition, sondern auch im großen Maß Versorgungsgüter - bis zu Kartoffeln, Zwiebeln und Unterhosen. Bis 1990 sollte der Umfang der Militärtransporte über Mukran auf jährlich 712.000 Tonnen anwachsen. „Das entspricht etwa der Größenordnung, die bisher per Eisenbahn durch die VR Polen transportiert wurde“, schrieb im Oktober 1986 Stasi-Hauptmann Burghard Wendlandt in seiner Diplom-Arbeit mit dem Titel „Die Gestaltung der Abwehrarbeit zur politisch-operativen Sicherung des Fährkomplexes Mukran“. Etwa die Hälfte der Transporte trage Geheimhaltungscharakter und unterliege somit besonderen Sicherheitsbestimmungen, schrieb der Hauptmann in seiner Arbeit für die Juristische Hochschule des MfS in Potsdam. Der Fährverkehr leiste einen Beitrag zur Verteidigungsfähigkeit der im Warschauer Vertrag brüderlich verbundenen Staatengemeinschaft.

Der konkrete Umfang der geplanten Militärtransporte ist in einer weiteren Diplomarbeit nachzulesen, die der Stasi-Hauptmann Gerd Hilliger im März 1986 verfasste. Sie trug dem Titel: „Die Verantwortung und die daraus resultierenden

politisch-operativen Aufgaben der Kreisdienststelle Rügen zur Sicherung des Integrationsvorhabens Eisenbahnfäherverbindung DDR-UdSSR (Saßnitz/Mukran-Klaipėda), insbesondere zur Abwehr von Spionage“. Darin schrieb Hilliger: „Nach der Fertigstellung des Integrationsvorhabens ist vorgesehen, den größten Teil des gesamten Militärgütertransports über die Eisenbahnfäherverbindung Saßnitz/Mukran-Klaipėda abzuwickeln, was ca. 23 Prozent der gesamten Transportkapazität des Fährverkehrs entsprechen wird.“ Zu den sogenannten M-Transporten zählten unter anderem der zweimalige Truppenaustausch der sowjetischen Truppen in der DDR pro Jahr sowie der Transport von NVA-Einheiten zu Manövern in die UdSSR.

Der Bau des Fährkomplexes Mukran ab 1982 war das größte Verkehrsprojekt der DDR seit dem Aufbau eines neuen Schienen- und Straßennetzes im Berlin der Nachkriegszeit. Das Projekt am Ostseestrand hat bis 1986 mehr als zwei Milliarden DDR-Mark gekostet. 2.000 Menschen arbeiteten auf dem Komplex mit seinen Gleisanlagen mit einer Gesamtlänge von 120 Kilometern. Für sie wurden mit einem Investitionsaufwand von 113 Millionen DDR-Mark neue Häuser mit 1200 Wohnungen gebaut. Täglich waren mehr als 30 Busse mit Arbeitern nach Mukran unterwegs. Aus allen Orten der Region fuhr Züge mit Berufspendlern zur Baustelle; allein zwischen Bergen und Mukran waren es täglich 13 je Richtung.

Fünf 190 Meter lange Eisenbahnfähren mit Breitspurgleisen für 103 Güterwaggons sowjetischer Bauart pendelten schließlich über die Ostsee zwischen Rügen und Litauen. Klaipėda, das einstige deutsche Memel, gehörte seit dem Zweiten Weltkrieg zur Sowjetunion. Die Schiffe waren die größten, die in der DDR je gebaut wurden. 48 Stunden sollte planmäßig eine Rundreise Mukran – Klaipėda – Mukran dauern. Im Regelfall sollten Crews und Schiffe mit einer Hafentiegezeit zum Laden und Löschen von vier Stunden auskommen. Beim Betrieb in der letzten Ausbaustufe wäre in jedem Hafen alle acht Stunden eine der ursprünglich geplanten sechs Fähren eingetroffen.

Die Gaststätte in Form einer Kogge in Mukran war ein beliebtes Ausflugsziel und musste dem Fährhafen weichen.





Mukran bestand vor den Bauarbeiten aus wenigen Wohnhäusern und einem Gasthof.

5,3 Millionen Tonnen Ladung pro Jahr waren auf diesem Weg zwischen der DDR und der UdSSR angepeilt. Drei Millionen davon sollten auf den Import in die DDR entfallen, was etwa einem Drittel des gesamten Warenaustausches zwischen beiden Ländern entsprochen hätte. Insgesamt war eine Million Tonnen für Militärgüter ab 1990 vorgesehen. Ab 1990 sollten jährlich 200.000 sowjetische Güterwagen in Mukran eintreffen, wurde Soldaten der Nationalen Volksarmee in einem Propagandafilm berichtet.

Auch wenn die Gesamtsumme nicht erreicht wurde, sind die drei Millionen Tonnen Import pro Jahr in Spitzenzeiten tatsächlich geschafft worden. Schließlich war die Sowjetunion wichtigster Handelspartner der DDR. In die UdSSR wurden zum Beispiel Maschinen, Möbel und Papier geliefert. Die DDR importierte unter anderem Eisen, Dünger und Holz. Insgesamt wuchs der Handel zwischen beiden Staaten kräftig: Von 1971 bis 1979 lag der Außenhandelsumsatz bei 90 Milliarden Valuta-Mark, zwischen 1981 und 1985 waren es schon 300 Milliarden. Bis zum Jahr 1990 sollte diese Zahl auf 380 Milliarden steigen, sagte der stellvertretende DDR-Verkehrsminister und Regierungsbeauftragte für das Projekt Mukran-Klaipėda, Heinz Rentner, am Tag der Eröffnung der Fährlinie voraus. 1985 tauschten beide Länder 15 Millionen Tonnen Güter aus, davon 8,5 Millionen über See. Damit waren die UdSSR und die DDR füreinander die jeweils größten Handelspartner

In den langfristigen Planungen der Transportkommission des RGW gehörte Mukran-Klaipėda neben der Schwarzmeer-Verbindung Varna-Iljitschowsk und dem Donau-See-Verkehr zu den Projekten, die bis zum Jahr 2000 weiter ausgebaut werden sollten.

Mukran-Klaipėda galt Ende der achtziger Jahre als eine der leistungsfähigsten Fährverbindungen der Welt. Die sowjetische Seite nutzte sie vor allem für Militärtransporte. 30 Prozent der Kapazitäten der Fähren waren generell für die Gruppe der Sowjetischen Streitkräfte in Deutschland (GSSD) vorgesehen. 1989 sorgte das Militär sogar für 50 Prozent der Gesamtladung. Die Nationale

Volksarmee (NVA) der DDR nutzte die Fähren nur unregelmäßig, beispielsweise für Transporte von Raketeneinheiten zu Manövern in der UdSSR.

Erst nach der Wende erfuhr die Öffentlichkeit, dass beim Bau der fünf Fähren auf der Mathias-Thesen-Werft in Wismar unter Deck geheime Truppentransporträume mit Waschrinnen und Toiletten eingerichtet worden waren. Dort gab es Platz für 300 Soldaten. Gerade mal 18 bis 20 Stunden waren sie zwischen Klaipėda und Mukran auf der Ostsee unterwegs. Ebenfalls geheim: Die Schiffe waren mit einem speziellen Doppelhüllenrumpf ausgerüstet, um gegen Torpedobeschuss besser geschützt zu sein. Das berichten Mitarbeiter der Reederei DFDS Seaways.

Schon kurz vor der Eröffnung der Linie hatte die westdeutsche Tageszeitung *Die Welt* im Juli 1986 über die „Fährlinie für den Nachschub der Roten Armee“ berichtet. Misstrauen, Angst und Hysterie des Kalten Krieges spiegelten sich in der damaligen Berichterstattung über das Fährprojekt wider. Ein Hamburger Journalist wollte sogar erfahren haben, dass von Mukran ein russisches Breitspurgleis bis ins sowjetische Hauptquartier in Eggesin im heutigen Mecklenburg-Vorpommern verlegt werden sollte, und verbreitete die Nachricht in einer Tageszeitung. Das Hauptquartier der sowjetischen Truppen lag jedoch in Wünsdorf, 40 Kilometer südlich von Berlin. Und von einer Breitspur in der DDR dorthin war bei den Militärs nie ernsthaft die Rede gewesen.

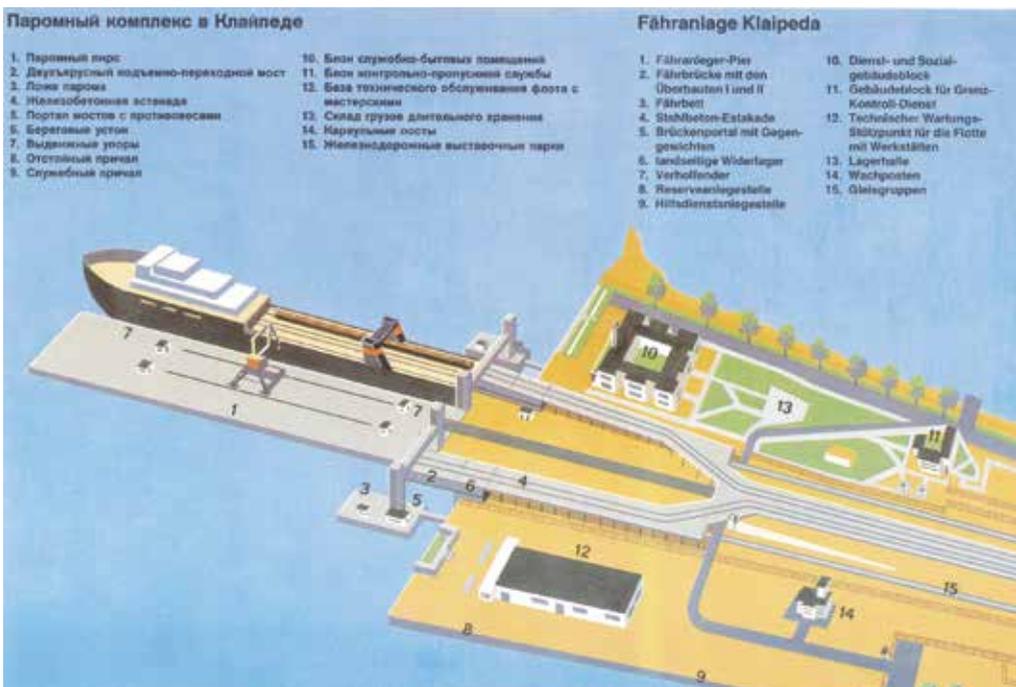
Zur Desinformation trug auch der westdeutsche Deutschlandfunk bei, der am 13. Februar 1986 ebenfalls von einer Breitspurbahn von Eggesin an die Küste berichtete und erfahren haben wollte, dass der Hafen von Mukran als sowjetisches Sperrgebiet ausgewiesen worden war und unter der Führung sowjetischer Offiziere und Ingenieure stehe.



Diese Postkarten entstanden vor dem Zweiten Weltkrieg. Sie zeigen die Netze der Fischer und das Gasthaus Hülsenkrug in Mukran.

Das Gerücht über Eggesin stamme aus Eisenbahnerkreisen der DDR, berichtete der Deutschlandfunk. Im Sommer 1982 sei darüber gesprochen worden, eine Breitspurverbindung von Eggesin an die Ostseeküste zu verlegen. In dem dort gelegenen militärischen Sperrgebiet seien Panzer- und Raketentruppen sowie Versorgungseinheiten stationiert. Der Deutschlandfunk war teilweise gut informiert und berichtete, dass der Bau von Containerschiffen auf der Werft in Wismar zugunsten der Fähren gestoppt worden sei. Außerdem setze die DDR auf der Baustelle Bausoldaten ein. Korrespondent Günter Linke sprach von einem „gigantischen Projekt“ und einer geplanten „pausenlosen Fährverbindung“. Linke verglich die militärische Zweckentfremdung Mukrans mit dem Projekt, in Peenemünde während des Zweiten Weltkriegs „Vergeltungswaffen“ zu bauen.

Die Spurbreite der russischen Eisenbahn beträgt traditionell 1520 Millimeter, in Deutschland sind es nur 1435. Im Güterbahnhof von Mukran erhielten daher 25 Prozent der Waggons für die Weiterfahrt deutsche Achsen. 75 Prozent der Ladung wurde per Kran, Gabelstapler oder Hand auf Wagen der DDR-Reichsbahn umgeladen. Noch heute ist Mukran der einzige deutsche Bahnhof mit Breitspurgleisen und wirbt mit dem Superlativ, westlichster Bahnhof der Transsibirischen Eisenbahn zu sein.



Die Grafik zeigt vereinfacht die Anlagen an der Pier.