

Mukran - Honeckers Superhafen

Gespräche über einen Seeweg im Kalten Krieg

Herausgegeben von

Wolfgang Kietz
Daniel Ast
Jürgen Ast

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über www.dnb.de abrufbar.

Das Werk ist in allen seinen Teilen urheberrechtlich geschützt.

Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig.

Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung durch elektronische Systeme.

IMPRESSUM:

Titel: Mukran - Honeckers Superhafen
Gespräche über einen Seeweg im Kalten Krieg

Herausgeber: Wolfgang Klietz, Daniel Ast, Jürgen Ast

© Elmenhorst/Vorpommern: Edition Pommern 2020
info@edition-pommern.de
www.edition-pommern.de

ISBN: 978-3-939680-58-1

Gedruckt in Deutschland

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

INHALT

Vorwort	5
Franziska Cammin (Historikerin): „Seefahrt ist Freiheit“	10
Heiko Herzig (Steward): „Dann fiel Honecker vom Schrank“	18
Roland Preller (Matrose und IM): „Das war Feindberührung, man sollte nicht winken“	38
Lutz Langenhan (Projektleiter): „Wir haben dort in den Spitzenzeiten 5000 Brötchen pro Tag geschmiert und Küchen gebaut“	54
Wolfhard Noack (Präsident der Reichsbahndirektion Greifswald): „Die endgültigen Entscheidungen sind im Politbüro getroffen worden“	64
Andreas Ilse (Bausoldat): „Das hätte Bau bedeutet“	80
Peter Klemm (Dispatcher): „Diese wirklich hochhausartigen Fährschiffe - das war ein überwältigender Eindruck“	96
Wolfgang Höfer (NVA-Offizier): „Hier war das Tor zur Sowjetunion“	102
Wolfgang Klietz (Zeitzeuge, Journalist und Autor): „Für die Forschung ist noch viel zu tun“	112
Frank Biederstaedt (Stadtarchivar): „Mukran Port ist für die Stadt aus wirtschaftlicher Sicht hochinteressant“	122
Vytautas Vaičekauskas (ehem. Hafenchef in Klaipeda): „Der KGB war immer dabei“	128
Bernardas Aleknavičius (Fotograf in Klaipeda): „Propaganda hat mich nicht interessiert, ich habe meine Arbeit gemacht“	134

Volker Höffer (Leiter BStU Rostock): „Die sowjetischen Genossen haben sich nicht in die Karten gucken lassen“	138
Vitalijus Čiapas (Journalist und KGB-Experte für Litauen): „Man wollte alles wissen, alles war interessant“	146
Matthias Uhl (Historiker): „Im Fall eines Krieges hätten die Anlagen von Mukran nur wenige Stunden überlebt“	150
Reiner Rodig (Leiter Militärtransporte Deutsche Reichsbahn): „Der Abzug war ein geschichtliches Ereignis, das ich mitgeprägt habe“	162
Sascha Gunold (Militärhistoriker): „Die westlichen Geheimdienste wussten Bescheid“	176
Jürgen Zier (Sicherheitsinspektor 1990): „Fragen waren nicht erwünscht“	184
Nachtrag IM „Rolli“	195
Text zur DFDS	197
Bildnachweise	198
Danksagungen	198
Abkürzungsverzeichnis	199
Die Herausgeber	200

VORWORT

Unter strengster Geheimhaltung haben Ost-Berlin und Moskau in den 80er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts gemeinsam eine der wichtigsten strategischen Verbindungen des Kalten Krieges geplant und realisiert. Bei der Eröffnung des größten Verkehrsprojekts der DDR, während der Ära Honecker, am 2. Oktober 1986 sprach die SED-Propaganda blumig von einer „Brücke der Freundschaft zum Lande Lenins“. Die größten Eisenbahnfähren der Welt verbanden Rügen mit der Sowjetunion im 48-Stunden-Takt. Doch das strategische Ziel dieser Fährverbindungen auf technischem Weltniveau blieb bis zur Wende in der DDR streng geheim: Die Schiffe, die jemals in der DDR gebaut wurden, transportierten nicht nur Eisen, Kohl und Kinderwagen, sondern auch Militärkolonnen, Raketen und sogar Atomwaffen.¹

Der Bau der Schiffe und der Hafenanlage in Mukran bei Sassnitz haben bis 1986 mehr als zwei Milliarden DDR-Mark gekostet - für die DDR ein beispielloser Kraftakt in Zeiten höchster Verschuldung und Devisennot. Moskau hatte Druck gemacht; Honecker musste sich fügen. Das sowjetische Militär bestand auf zuverlässigen Verkehrsverbindungen nach Westen für den Ernstfall, auch für einen möglichen Dritten Weltkrieg.

Mukran war nicht nur, wie von der DDR-Propaganda verkündet, ein wichtiges Bindeglied für den Handel mit dem „Bruderstaat“. Hier wurde Nachschub aller Art für die etwa 400.000 Mann starken sowjetischen Streitkräfte verschifft, die in der DDR stationiert waren. Entscheidende Beweggründe für die Schaffung der Fährverbindung Mukran-Klaipeda waren auch die politischen Entwicklungen in Polen 1981/82 und die Forderung der polnischen Regierung nach Transitgebühren, nunmehr in Devisen. Wirtschafts- und militärstrategische Überlegungen griffen also Hand in Hand.

Die Dimensionen waren gewaltig: 3.500 Arbeiter verwandelten Anfang der 80er-Jahre die Idylle am Ostseestrand zwischen Prora und Sassnitz auf der größten Baustelle der DDR in einen Fährhafen inklusive Güterbahnhof. Neben dem kleinen Dorf Mukran mit seinen zehn Häusern kämpften die Bautrupps gegen Schlamm und Mangelwirtschaft. Arbeitskräfte fehlten in allen Bereichen.

¹ Herausgeber Wolfgang Klietz hat sich in seinem Buch „Ostseefahren im Kalten Krieg“ (Berlin, 2012) intensiv mit der Fährlinie beschäftigt.

Wie so oft im Arbeiter- und Bauernstaat musste - gegen Bezahlung - die Nationale Volksarmee mit ihren Pionierbataillonen aushelfen. Zu diesen Militäreinheiten gehörten auch die Waffendienstverweigerer der DDR. An keinem anderen Ort des Landes setzte die Staatsführung so viele „Bausoldaten“ wie in Mukran ein. „Bauarbeiten unter Gefechtsbedingungen“ lautete der Befehl. Die jungen Männer litten unter Schikanen und schwerer körperlicher Arbeit.

Die Bausoldaten waren wenige Kilometer entfernt im einstigen Nazi-Seebad Prora kaserniert. Gleichzeitig entstanden auf der Werft in Wismar die größten Schiffe, die die DDR je gebaut hatte: 190 Meter lang, konstruiert für 103 Breitspur-Güterwagen sowjetischer Bauart.

Bei der Konzeption des gigantischen Komplexes in Mukran und seiner Fähren konnten Ost-Berlin und Moskau auf die Unterlagen des streng geheimen Projekts „3700“ zurückgreifen. Bereits in den 60er-Jahren hatten die Waffenbrüder darüber beraten, wie sie schneller Truppen und Material zwischen beiden Ländern transportieren könnten - im Frieden und im Krieg. Doch 1965 stoppten die Verhandlungen. Die Unterlagen verschwanden zunächst in den Schubladen der Militärstrategen des Warschauer Paktes.

Die ersten Versuche, auf Rügen einen Militärhafen zu bauen, liegen noch weiter zurück. Preußen, das Nazi-Regime und die DDR-Regierung unter Walter Ulbricht wollten auf Deutschlands größter Insel eine Marinebasis errichten, brachen die Arbeiten jedoch stets unvollendet ab. Die Gründe sind unterschiedlich: Im 19. Jahrhundert bekam Kiel den Vorzug. Die Nazis stellten nach der Besetzung Polens fest, dass sie ihre Flotte dringender im Atlantik als in der Ostsee benötigte. In der DDR fegte der Volksaufstand des 17. Juni 1953 die Pläne fort. Spuren der Bauarbeiten sind noch heute auf der Insel zu sehen.

1986 war es soweit: Die DDR-Regierung konnte den Tiefwasserhafen bei Sassnitz in Betrieb nehmen. 2.000 Menschen arbeiteten auf dem Komplex mit seinen 120 Kilometer langen Gleisanlagen - Eisenbahner, Hafentarbeiter, Umschlagpersonal. Für sie und ihre Familien wurden auf Rügen neue Häuser mit 1.200 Wohnungen gebaut. Kamen die Fähren aus der Sowjetunion, musste die Ladung aus den Breitspurwagen in die DDR-Reichsbahn umgeladen werden. Oder die Wagen wurden umgeachst.

Die DDR-Staatssicherheit hatte den Hafen, die Schiffe und die Menschen an den Eisenbahnstrecken stets fest im Blick. Stasi-Chef Erich Mielke höchstpersönlich gab der Überwachung Tausender den Codenamen „Verflechtung“. Arbeiter,

ihre Familien und die Menschen an den Bahnstrecken auf Rügen standen unter strenger Beobachtung der Staatssicherheit, die ihre Inoffiziellen Mitarbeiter einsetzte, Briefe öffnete und die Spionageattacken der Nato verhindern wollte.

Dokumentiert sind zahlreiche Ausspähversuche britischer und amerikanischer Militärs an den Bahnstrecken. Auf See wurden die Fähren von Schiffen, Flugzeugen und Hubschraubern des „Klassenfeinds“ ausspioniert - besonders dann, wenn zwischen den Häfen Mukran und Klaipeda (heute Litauen) schweres Militärgerät an Bord war.

Im Kampf gegen Spione arbeiteten die Staatssicherheit der DDR und der KGB der Sowjetunion eng zusammen. Doch Mukran sorgte auch für einen handfesten Bruderzwist zwischen der Supermacht und dem Regime in Ost-Berlin. Honecker stemmte sich vehement gegen Pläne der Sowjetarmee, im Hafen auf Rügen eine eigene Militärbasis zu errichten. 180 Mann sollten dort für den militärischen Umschlag sorgen. Als die DDR-Regierung beim Nein blieb, um nicht die Kontrolle über Mukran zu verlieren, okkupierte ein Trupp sowjetischer Soldaten kurzerhand ein Ferienhaus und zog dort ein.

Eine ähnliche Verbindung mit Eisenbahnfähren wollte die UdSSR auch nach Schleswig-Holstein bauen. Ministerpräsident Uwe Barschel war begeistert, sogar Bundeskanzler Helmut Kohl gab dem Projekt seinen Segen. Doch die Nato-Partner der Bundesrepublik waren alarmiert: Sie fürchteten den Bau von Spionagebasen in den strategisch wichtigen Häfen von Kiel und Lübeck. Auch der Einsatz der Schiffe in einem Krieg bereitete den Militärs Sorgen. „Die Russen verschiffen Panzer und fahren damit durch bis nach Hamburg“, hieß es damals. Ost-Berlin war über die Verhandlungen zwischen Bonn und Moskau bestens informiert. Ein bis heute unbekannter Spitzel kabelte stets die neuesten Ergebnisse in die DDR.

Der Alltag in Mukran war trist. Eisenbahner, Seeleute und die Arbeiter in den Umschlagbetrieben kämpften gegen Mangelwirtschaft und Desorganisation. Die ersten Gabelstapler, die aus Bulgarien importiert wurden, hielten keine 24 Stunden. Die mit kostbaren Devisen aus der Bundesrepublik beschafften Nachfolgemodelle waren zu schwer, sie brachen durch die Holzböden der sowjetischen Güterwagen. Zwischen den einheimischen Beschäftigten und den Gastarbeitern aus sozialistischen Bruderländern kam es immer wieder zu Streitereien. Die Stasi schrieb in einem Lagebericht: „Die Arbeitskräfte aus Mozambique zeigen eine geringe Arbeitsmoral, lassen sich häufig unbegründet krankschreiben und sprechen stark dem Alkohol zu. Im Arbeitsprozeß kam es

wiederholt zu Streit und Tötlichkeiten.“ Auch zwischen den Häfen in Klaipeda und Mukran kam es immer wieder zu Abstimmungsproblemen. Die Folge: Die Fähren waren nicht ausgelastet, die Arbeiter in den Häfen mussten Zwangspausen einlegen.

Bei Ausbruch eines Krieges hätten zwei Stützpunkte der Luftverteidigung Hafen und Güterbahnhof geschützt. Die Marine hätte die Bucht abgeriegelt. Besondere Sorgen bereitete den Militärs die strategisch größte Schwäche des Projekts: Der leicht verwundbare Rügendamm bildete für die Transporte die einzige Verbindung zum Festland. Rügen wäre im Ernstfall von einer 4.000 Mann starken „Besonderen Gruppierung“ der DDR-Streitkräfte verteidigt worden. „Eine zusammengewürfelte Truppe“, urteilt der damalige Kommandeur über die Einheiten aus den Stützpunkten und Militärschulen der Insel. Das Szenario sah nicht nur einen Angriff des Westens auf den Hafen Mukran vor, sondern auch eine Landeoperation der Nato an den Stränden zwischen Mukran und dem Seebad Binz.

Die sowjetische Seite nutzte die Fähren vor allem für Militärgüter und transportierte auch Atomwaffen mit den Schiffen. 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.

Nach der Wende in der DDR erlebte Mukran nochmals einen Boom: Mit den Fähren wurde fast die Hälfte des Waffenarsenals der in Deutschland stationierten sowjetischen Streitkräfte in die Heimat transportiert. Die Schiffe, die einst Truppen in den Westen bringen sollten, waren jetzt nach Osten unterwegs.

Wenn man heute von hier mit der Fähre nach Trelleborg oder Bornholm fährt, dann ahnt man nichts mehr von den einstigen strategischen Überlegungen für einen möglichen dritten Weltkrieg. Dass die Hafenstadt Klaipeda heute zum unabhängigen Litauen und zu einem Staat der Nato gehört, war damals undenkbar.

Mukran - eine in vielen Aspekten unaufgearbeitete, außergewöhnliche und spannende Geschichte.

Daniel & Jürgen Ast und Wolfgang Klietz haben für die ARD-Reihe „Geheimnisvolle Orte“ den 45-minütigen Film „Mukran - Honeckers Superhafen“ realisiert. Der Film wurde vom rbb und von astfilm pictures koproduziert und von der Stiftung zur Aufarbeitung der SED-Diktatur finanziell unterstützt. Die Idee zum Film und zu diesem Buch kommt von Wolfgang Klietz. Für dieses Buch haben die Herausgeber die umfangreichen Interviews, die während der Dreharbeiten entstanden sind, bearbeitet und von den Gesprächspartnern autorisieren lassen. Bei den Interviews in Litauen und bei den Übersetzungen haben uns Algirdas Didžiulis und Florian Büh (www.journalist.hamburg) geholfen. Vielen Dank! Besonders danken wir Jens Stubenrauch vom rbb für seine Unterstützung.

Interview Franziska Cammin

„Seefahrt ist Freiheit“

Die Tochter eines Seemanns hat sich wissenschaftlich mit der DDR-Seefahrt beschäftigt und ein Buch über die Deutsche Seereederei geschrieben.



Die Historikerin Franziska Cammin wurde 1982 in Güstrow geboren und hat an der Universität Rostock über die Deutsche Seereederei promoviert. Sie hat das Buch „Die Deutsche Seereederei als Staatsreederei der DDR“ geschrieben, das 2014 in Hamburg erschienen ist.

Wie kommt man als junge Historikerin dazu, sich intensiv mit der Geschichte der Deutschen Seereederei auseinanderzusetzen?

Franziska Cammin: Ich bin Seemannskind. Mein Vater ist alter DSR-Seemann, er fährt heute noch. Einer der wenigen, die tatsächlich immer ihr Leben lang diesen Beruf ausgeübt haben. Er hat damals auf der „Georg Büchner“ gelernt, ist auf den Typ-IV-Schiffen gefahren und dann bis zum Ende bei der DSR gewesen. Ich habe die vielen Geschichten, die vielen Schiffsnamen, die vielen Ländernamen erzählt bekommen, seit ich auf der Welt war. Das war bei uns in der Familie festgelegte Sache: Seefahrt ist wichtig. Wenn man dann in Rostock studiert, besonders Geschichte, dann kommt man auch immer wieder mit der maritimen Kultur der Stadt in Berührung. So hat es sich ergeben, über ein Stipendium dieses Thema zu bearbeiten. Diese Möglichkeit habe ich dankbar ergriffen und mich für einige Jahre in diversen Archiven vergraben.

Sie haben intensiv und sehr zeitaufwendig recherchiert. Hat man Ihnen überall die Türen geöffnet, als Sie sich mit dem Thema Deutsche Seereederei beschäftigt haben?

Ich würde gerne ja sagen, das ist leider nicht möglich. In den öffentlichen Archiven ist das kein Problem. Landesarchiv und Bundesarchiv - da stellt man einen Antrag. BStU, die Stasi-Unterlagenbehörde, da stellt man auch einen Antrag. Der dauert dann leider etwas länger, aber im Grunde sind die öffentlichen Archive kein Problem. Die Schwierigkeit besteht darin, dass viele Unterlagen nicht in einem öffentlichen Archiv gelagert werden, sondern im ehemaligen Betriebsarchiv der DSR. Das ist nicht so einfach zugänglich. Mich hat es tatsächlich fast drei Jahre gekostet, bis ich das erste Mal einen Fuß in dieses Archiv setzen durfte.

Können Sie sich erklären, warum bei vielen Menschen das Interesse so gering ist, diesen Teil der maritimen Geschichte historisch-wissenschaftlich aufzuarbeiten?

Ich glaube, dass viele Angst haben, weil ihnen damit ein Stück ihrer Erinnerung verschmutzt werden könnte mit diesem kühlen und distanzierten Blick, den man als Wissenschaftler auf Dinge haben sollte, dass der Erinnerung der Zauber genommen wird. Das hatte ich persönlich nicht vor. Wie gesagt: Ich bin mit Erinnerungen an die Seefahrt aufgewachsen. Viele von den Leuten, die gerade beim Aufbau der Reederei aktiv waren, die sind jetzt sehr alt und wollen nicht, dass ihr Lebenswerk und ihre Erinnerungen quasi zerfleischt werden. Und dann noch von jemandem, der von außen kommt, von außen guckt und eventuell auch nur die Akten sieht. Ich versuche, den Leuten nicht ihre Erinnerung zu nehmen. Ich versuche, ihnen nicht ihre Geschichte zu nehmen. Ich versuche, ihnen etwas Neues hinzu zugeben und einen anderen Aspekt hineinzubringen.

Ich hoffe, mir ist das gelungen. Einige meiner Zeitzeugen haben bestätigt, dass ich ihren Horizont erweitern konnte, ohne quasi mit erhobenem Zeigefinger zu sagen: Was ihr damals gemacht habt, das war alles Tinnef.

Sie haben berichtet, dass Sie in den Akten auch „unschöne Geschichten“ gefunden haben.

Die besten Beispiele sind immer die in den Stasi-Unterlagen. Die Geschichten von Leuten, die ihre Seefahrtsbücher und damit ihre Existenz verloren haben, weil sie nicht mehr arbeiten durften - manchmal nur aufgrund von Gerüchten und Anschwärmungen. Sicherlich gab es auch berechtigte Entzüge von Seefahrtsbüchern, zum Beispiel wenn jemand wirklich kriminell geworden ist oder sehr viel an Bord getrunken hat und damit ein Sicherheitsrisiko gewesen ist. Aber viele Menschen wurden aus der Seefahrt entfernt und mussten das aufgeben, was sie geliebt haben. Den Beruf, den sie gelernt haben und dann auch über Jahre ausgeübt haben. Nur weil irgendjemand ein Gerücht in die Welt gesetzt hat, weil sie die falsche Zeitung gelesen haben oder weil sie im Vertrauen jemand anderem etwas Falsches gesagt haben. Das waren Geschichten, die mir nahe gingen.

Welche Rolle spielte die Staatssicherheit an Bord? War sie überall präsent? Hat jeder geahnt, dass es immer ein oder zwei Besatzungsmitglieder gab, die die Ohren ganz besonders weit aufsperrten?

Für die Staatssicherheit, war es eine Herausforderung, DDR-Bürger aus dem Land zu lassen besonders in der Seefahrt. Schon früh war es beim MfS ein Thema, Mitarbeiter an Bord unterzubringen. In den 60er-Jahren wurde viel geworben, vor allem Fachpersonal. Das Ziel war, auf jedem Schiff mindestens

einen Inoffiziellen Mitarbeiter zu haben. Das wurde Mitte der 80er-Jahre tatsächlich erreicht. Für die anderen Besatzungsmitglieder war diese Tatsache nicht neu. Wenn man angeheuert hatte auf einem neuen Schiff und neu in diese Gemeinschaft kam, dann war es gang und gäbe, dass ein wohlmeinender Kollege den Neuen beiseite genommen und ihm gesagt hat: Bei dem passt du auf, was du sagst. Das konnte natürlich schief



Das offizielle Logo symbolisiert die Verbindung der Länder mit Bahn und Schiff.

gehen, wenn es zwei IM an Bord gab. Von dem einen wusste man, von dem anderen vielleicht nicht, aber im Grunde wussten die Seeleute, dass sie überwacht wurden. Ihnen war klar, dass sie in einem besonders sensiblen Bereich tätig waren und dass zu Hause ihre Familien, ihre Ehepartner, ihre Kinder und ihr Umfeld genauso sorgfältig überwacht wurden.

Überwachte die Stasi auch, welche Güter an Bord transportiert wurden und ob die Sicherheitsstandards eingehalten wurden?

Im Normalfall hieß es in den Unterlagen der Stasi, dass sie Sabotage verhindern wollte, egal welche Güter an Bord waren. Generell sollte verhindert werden, dass in irgendeiner Form das Schiff angegriffen wurde. Wenn besonders empfindliche Güter, zum Beispiel Solidaritätsgüter, transportiert wurden, dann war auch ein höheres Aufgebot an Stasi-Mitarbeitern an Bord, die man oftmals nicht tarnen konnte. Das heißt, die Seeleute hatten ihren normalen Alltag und mussten feststellen, dass plötzlich zwei Leute mehr an Bord waren. Das waren dann meistens hauptamtliche Stasimitarbeiter. Die haben nicht mitgearbeitet, die haben immer nur herumgestanden und zugeguckt. Allein deswegen waren sie nicht sehr beliebt.

Welche Rolle spielten die Politoffiziere an Bord?

Da muss man klar trennen: Politoffiziere waren nicht bei der Stasi. Die waren ganz normale, zivile Leute, teilweise auch aus dem seemännischen Bereich, meistens aber nicht. Sie hatten die Aufgabe, die politisch-ideologische Erziehung an Bord zu lenken und zu leiten. Für gewöhnlich gab eine Grundorganisation der SED mit einem Parteisekretär an Bord. Der Politoffizier hat im Prinzip angeleitet, was der Sekretär auf seinen Versammlungen erledigte. Außerdem war da noch die Freie Deutsche Jugend FDJ, die ebenfalls von einem Politoffizier angeleitet wurde. Und dann gab es ja noch immer die Leute, die zu alt für die FDJ, aber kein Mitglied der SED waren. Sie sollte der Politoffizier ganz besonders schulen. Schule der sozialistischen Arbeit hieß das dann. Dort sollte man lernen, wie man effektiv arbeitet und kein Material verschwendet. Für Menschen, die schon Erfahrung an Bord hatten, war das sicher nicht das beliebteste Thema. Der Politoffizier sollte auch immer neue SED-Mitglieder werben. Von den meisten Seeleuten wurde er als Ballast angesehen. Im wahrsten Sinne des Wortes: Er war jemand, der mitgegessen hat, der mitgefahren ist, der aber nicht mitgearbeitet hat. Das ging dann teilweise soweit, dass dem Politoffizier ab und zu mal ein derber Streich gespielt wurde. Oder ihm wurde ein Eimer mit Farbe in die Hand gedrückt und gesagt: Mach' mal was Ordentliches und geh pinseln! Oder geh mal Rost klopfen. Gerade zu Beginn einer Reise musste ein Politoffizier versuchen, die Leute zu seinen Veranstaltungen zu locken. Dann wurde auch mal ein Kasten

Bier hingestellt. Aber er war natürlich auch dafür da, die Augen offen zu halten - besonders wenn eine angespannte Stimmung an Bord herrschte.

Das heißt, auch auf hoher See, ob auf der Ostsee oder im Indischen Ozean, konnte niemand dem Machtanspruch der Partei entgehen?

Die Partei fuhr immer mit.

Die Deutsche Seereederei als Instrument des Staates und der Staats-Partei?

Die Reederei hatte mehrere Funktionen. Zum einen die klassische Transportfunktion, um Waren von A nach B zu bringen. Das schließt eine wirtschaftliche Funktion, zum Beispiel um Gewinne zu erzielen, ein. Aber als Staatsreederei sollte sie auch nach außen die DDR repräsentieren. Deswegen war der Anspruch an den sozialistischen Seemann hoch. Er sollte fleißig und freundlich sein und nicht betrunken in einem Hafen randalieren. Das führte zu Ärger, weil so ein Verhalten immer einen Schatten auf das Bild der DDR warf. Als sehr junger Staat hat die DDR immer versucht, sich möglichst in einem guten Licht darzustellen.

Die Deutsche Seereederei diente also als Botschafter des sozialistischen Musterstaates. Spielte dabei auch Technologie als Aushängeschild eine Rolle? Die Fähren von Mukran nach Klaipeda galten als technologische Leistung auf Weltniveau.

Ja. Diese waren ein Aushängeschild für die DDR. Mit der Universalität im Schiffbau konnte die DDR glänzen. Besonders diese Eisenbahnfähren waren in den späten 80er-Jahren ein echtes Glanzstück. In den Jahren davor, besonders Mitte der 70er-, Anfang der 80er-Jahre hatte der Schiffbau nachgelassen. Aber mit diesen Fähren konnte man zeigen, was die DDR eigentlich alles kann.

Für diese Eisenbahnfähren musste eine neue, komplizierte und bislang einmalige Technik entwickelt werden. Warum hat man nicht auf andere Methoden gesetzt, zum Beispiel die boomende Containerschiffahrt?

Das Problem bei der DDR-Schiffahrt war, dass sie den Anschluss an die Containerschiffahrt fast komplett verpasst hatte. Das heißt, man kam erst sehr spät zur Containerschiffahrt und kam dann einfach nicht mehr hinterher. Man brauchte die Schiffe, man brauchte die Anlagen in den Häfen, das alles konnte nicht so schnell bereitgestellt werden wie gewünscht. Auch die Eisenbahnfähren und die Anlagen waren umfangreich und kompliziert, aber ich glaube, Eisenbahnfähren schienen den Planern sinnvoller zu sein. Bereits in den 60er-Jahren war über eine solche Linie nachgedacht worden, die in den

80ern immer mehr Gestalt annahm. Vor allem, weil man diesen Transportweg durch Polen plötzlich umgehen musste. Polen war ein politisch sehr unsicheres Land geworden, dazu kamen dann auch noch die Transitzkosten. Mit den Eisenbahnfähren ließ sich von Gleis zu Gleis arbeiten, ohne zum Beispiel eine Spedition für Containertransporte ins Landesinnere beschäftigen zu müssen. Obwohl in Mukran nur ein Viertel aller Waggons umgespurt und der Rest umgeladen wurde, war man mit dieser Technik schneller als zum Beispiel die Containerschiffahrt. Die Transporte führten von Bahnhof zu Bahnhof.

War das Auftreten des Solidarność in Polen tatsächlich der Auslöser für die Entscheidung, diese Fähren, diese Fährlinie zu gründen?

Ich denke, diese politische Veränderung in Polen war der letzte Tropfen, der das Fass hat überlaufen lassen. Es gab Ideen für diese Linie seit den 60er-Jahren. Die wurden immer mal wieder raus geholt, die wurden immer mal wieder verworfen. Teilweise wegen der technischen Anforderung, teilweise einfach wegen des Geldes. Das Ganze war ein Zwei-Milliarden-Projekt. Als Polen als Transitland komplett auszufallen drohte, musste gehandelt werden.

War Mukran eher ein volkswirtschaftliches oder ein militärstrategisches Projekt?

Ich sehe nicht, warum man Oder sagen sollte. Bei der Planung wurde beides berücksichtigt.

Welche militärische Bedeutung hatte diese Linie?

Die Fähren waren so ausgerüstet, dass sie sowohl Truppen als auch militärisches Material transportieren konnten. Auf diese Art und Weise wurde Nachschub an die in der DDR stationierte Sowjetarmee geliefert. Aber es war eben auch möglich, innerhalb von einem Tag Truppen direkt aus der Sowjetunion in die DDR zu bringen. Deswegen kann ich verstehen, dass man die Verbindung als zivile Warenaustauschlinie tarnen wollte.

Sollten die Schiffe auch in einem heißen Krieg eingesetzt werden?

Im Falle eines Krieges hätte die Nationale Volksarmee auf jedes einzelne Schiff der DSR zurückgreifen können. Auf jedes, nicht nur auf die Eisenbahnfähren. Sie waren auch mit Blick auf den Ernstfall gebaut worden. Die Schnelligkeit und die Kapazität dieser Eisenbahnfähren - das waren große Vorteile. Sicherlich gab es auch andere Schiffe, die groß genug gewesen wären, aber die Frage war, ob sie für Transporte zwischen der DDR und UdSSR verfügbar waren. Die Eisenbahnfähren waren sehr attraktiv, weil sie schon vor Ort waren.

Waren die Häfen in der DDR besondere Sicherheitszonen?

Für die Häfen in der DDR gab es beim Ministerium für Staatssicherheit eine eigene Abteilung, die Abteilung Hafen. Man durfte bestimmte Bereiche des Hafens als Normalbürger der DDR nicht betreten. Es bestand ja immer die Gefahr, dass man sich auf ein Schiff schleichen und auf die Art und Weise die DDR verlassen konnte. Die Häfen waren sehr gut gesichert, auch wenn es immer mal wieder vorgekommen ist, dass sich jemand aufs Hafengelände oder auf ein Schiff geschlichen hat. Sowohl in Rostock als auch in Wismar und Stralsund - das machte keinen Unterschied.

War Mukran der einzige Hafen, wo Raketen, wo Panzer und andere militärische Güter verschifft worden sind?

Militärtransporte mit der Deutschen Seereederei wurden in erster Linie von Rostock aus durchgeführt. Als Mukran eingerichtet war und man diese direkte Verbindung zur Sowjetunion hatte, wurde diese Linie natürlich auch genutzt. Aber da Rostock der Überseehafen war, wurden die meisten Militärgüter über Rostock verschifft. Von dort kamen die Schiffe überall hin.

Hatten die Militärtransporte einen besonderen Status?

Militärtransporte wurden meist im Geheimen durchgeführt. Da wurden in Nacht -und Nebelaktionen die Güter an Bord gebracht. Niemand, auch die Besatzungsmitglieder nicht, durfte Fragen stellen. Sie waren angewiesen, keine Fotos zu machen – nicht immer hielten sich alle daran. Aber generell wurde die Geheimhaltung sehr groß geschrieben. Für das Ministerium für Staatssicherheit war das natürlich immer eine besonders große Belastung. Es musste die Transporte absichern. Teilweise wurden Mitarbeiter der Staatssicherheit an Bord eingeschleust oder auch einfach offen an Bord gebracht, um sicher zu gehen, dass auf der Fahrt nichts passiert und um sicherzustellen, dass im Ankunftshafen die Waren in die richtigen Hände gingen.

Haben Sie bei Ihren Forschungen, insbesondere in der BStU, auch Dokumente gefunden, die belegen, dass die DSR und die Häfen ein besonderes Zielobjekt ausländischer Geheimdienste waren?

Ja. Die Stasi hat sehr viele ihrer Aktionen damit begründet, die Sicherheit der Schiffe und der Besatzung sichern zu müssen, weil es immer wieder Angriffe von anderen Nachrichtendiensten gab. Bei den Spionagefällen ging es darum, die Häfen, die Schiffe, die Verladeeinrichtungen und vieles mehr zu untersuchen. Der Stasi war bewusst, dass nichts so geheim war, wie sie es gerne gehabt hätte. Deswegen war jeder geflohene DDR-Seemann ein potentielleres Sicherheitsrisiko. Je mehr der wusste, desto mehr konnte er den ausländischen Geheimdiensten erzählen.

War Mukran ein Prestigeobjekt der DDR?

Ja, dieser Eisenbahnfährrhafen war ein Prestigeobjekt. Das war das größte Projekt, das das Verkehrsministerium je geplant hatte. Das waren zwei Milliarden, die da rein gesteckt wurden. Sicherlich auch mit einem in der DDR üblichen politischen Beigeschmack, da es um die Verbindung zum großen Bruder ging. Das ist eindeutig in der Berichterstattung abzulesen, zum Beispiel der Betriebszeitung der DSR, die quasi über Jahre von den Fortschritten in Mukran berichtet hat und damit fast 50 Prozent der Seiten füllte. Man war stolz drauf. Das Verkehrsministerium war immer sehr stolz auf dieses Projekt.

Waren die Fähren von Mukran nach Klaipeda in der Deutschen Seereederei ein Fremdkörper? Wenn man sich die vielen Traditionsvereine ansieht, sind viele Linien ein Thema inklusive der Romantik. Von den Fähren ist jedoch kaum die Rede.

Generell waren alle Fähren anders als die klassischen Linienschiffe. Eine Fähre fährt los, ist nur kurz unterwegs, kommt an und fährt dann sofort wieder zurück. Dieses Tingeln zwischen zwei Punkten ist für die Seefahrt eigentlich unerhört (lacht). Eine Seefahrt hat über Monate zu dauern. Die Seefahrt ist frei, die Seefahrt ist weit. Ob das nun Eisenbahnfähren sind oder Personenfähren oder Autofahren - es ist nie die wahre Seefahrt, es ist immer ein Zwischending. Es ist wie Busfahren für einen Seemann. Für die Eisenbahnfähren kommt erschwerend die kurze Zeit hinzu, die sie tatsächlich im Einsatz waren. Das hat es erschwert, eine Art Zugehörigkeitsgefühl für die Besatzung aufkommen zu lassen.

Aus Ihrer Sicht: War Mukran ein geheimnisvoller Ort?

Ich denke, für die Öffentlichkeit war jeder Hafen ein geheimnisvoller Ort, weil jeder Hafen so einen Hauch von Freiheit mit sich getragen hat. Da konnte man ein bisschen in die Welt schnuppern, und es ist in dem Moment ein besonders geheimnisvoller Ort, wenn man ihn nicht betreten darf. Mukran war sehr reizvoll, geheimnisvoll, auch für die Bevölkerung.

Interview Heiko Herzig „Dann fiel Honecker vom Schrank“

Erst Wirtschaftshelfer, dann Obersteward auf der „Mukran“.



Heiko Herzig wurde 1966 in Dresden geboren und lebt mit seiner Familie heute in der Nähe von Rostock.

Vor dem Bau des Fährhafens war Mukran in der DDR ein weitgehend unbekanntes Dorf an der Ostsee. Wann haben Sie das erste Mal von Mukran gehört?

Heiko Herzig: Das war im Juli 1985. Damals habe ich bei der Deutschen Seereederei begonnen, genau an meinem 20. Geburtstag. Ich saß bei der Einstellung mit vielleicht 20, 25 anderen Leuten in einem Raum. Jeder hat gesagt bekommen, in welchem Flottenbereich er fahren würde: Flottenbereich 1 Asien, Flottenbereich 2 Afrika und dann kam irgendwann Flottenbereich 5, Herzig, Mukran. Alle anderen haben ein bisschen mitleidig geguckt und gesagt: Oh, du musst rechtsherum fahren. Rechtsherum bedeutete für den DDR-Seefahrer in Richtung Sowjetunion. Linksherum bedeutete die große freie Welt. Ihretwegen bin ich eigentlich bei der DSR angefangen. Ich wollte linksherum fahren und die Welt erkunden. Nicht unbedingt rechtsherum von Mukran irgendwo nach Litauen. Aber gut, habe ich mir gedacht, so ist es jetzt und erst mal gucken, was Mukran ist. Ich kannte weder Schiff noch Fährhafen.

Sie haben sich erkundigt. Wie funktionierte das in der DDR der 80er-Jahre?

Internet gab es damals noch nicht, also ich hab' mich bei allen möglichen Kollegen meines Einstellungslehrganges erkundigt. Sie haben mir dann erzählt, dass Mukran ein großer Fährhafen ist, der dafür gebaut wurde, um den Transitverkehr um Polen herumzuführen. Außerdem erzählten die Kollegen, dass der Hafen im Jahr 86 eröffnet wird und dass das erste Schiff jetzt fertig ist. Es liegt in Wismar und wird ausgerüstet. Ein riesengroßes Schiff, ein schönes Schiff und ein neues Schiff. Die Bedingungen werden sicherlich gut sein, dachte ich damals. Aber die Fahrtroute ist eben die falsche: rechtsherum. [lacht]

Wie verlief Ihre erste Begegnung mit dem neuen, großen Schiff namens „Mukran“?

Das war im August 1986 in Wismar. Ich bin mit dem Zug dorthin gefahren und durchs Werfttor der Mathias-Thesen-Werft gegangen. Dann ging es ein Stück weiter zum Ausrüstungskai, von dort konnte ich das Riesenschiff schon sehen. Das hat alles überragt und mein erster Eindruck war: Klasse! Riesenpott und neu. Voller Erwartungen bin ich dann aufs Schiff gegangen.

Sie fangen neu an, und auch die Geschichte des Schiffs begann. Wie gingen die beiden Geschichten weiter?

Unser Kapitän Gerhard Thiemann hat immer gesagt: Wir sind Pioniere, wir fangen hier was ganz, ganz Neues an, und wir werden Geschichte schreiben. Das hab' ich mit meinen 20 Jahren nicht so ernst genommen, aber ich fand es

toll, dass etwas Neues begann. Ich habe den Aufbruch gespürt. Das hat mich motiviert. Die älteren Kollegen, die schon lange zur See gefahren waren, freuten sich mehr auf geregelte Arbeitszeiten. Die sind ihr Leben lang zur See gefahren, 20 oder 30 Jahre schon, und waren lange unterwegs. Sie wollten auf dieser Fährlinie ein geregeltes Arbeitsleben haben und die jüngeren, so wie ich, waren aufgeregt, zum ersten Mal den Fuß auf so ein Schiff zu setzen.



Blick auf die Brücke des Eisenbahngüterfährschiffes (EGF) „Mukran“.

Was hat Sie am meisten beeindruckt, als Sie zum ersten Mal aufs Schiff gingen?

Die Größe. Ich komme aus Dresden, bin also kein norddeutscher Jung'. Durch die DSR bin ich nach Rostock und an die Küste gekommen.

Wie war das Gefühl, bei der ersten Probefahrt dabei zu sein?

Die alten Haudegen haben ganz genau gewusst, was passiert, wenn so ein Schiff ausläuft, aber für mich war das ein Moment, erst einmal zu gucken: Bewegt sich das Schiff jetzt schon? Von den Bewegungen hat man an Bord wenig mitbekommen. Es war ruhig, es war leer. Dann ist es ausgelaufen, und es war ein schöner Moment.

Wenige Monate später kamen Sie zum ersten Mal nach Mukran. Können Sie sich an diesen Tag noch erinnern?

Wir sind von Wismar nach Mukran gefahren und haben dort das erste Mal an der Fingerpier fest gemacht. Das Gelände war eine riesengroße Wüste, eine Schienenwüste. Dort war die Landschaft platt gemacht worden. Wir konnten große Hallen und die riesigen Gleisanlagen sehen. Das war schon beeindruckend.

Gab es besondere Vorschriften und Sicherheitsbestimmungen für Ihr Verhalten auf dem Gelände?

Der Bereich des Fährhafens Mukran war Sperrgebiet. Man brauchte Passierscheine. An der Landstraße zwischen Sassnitz und Binz standen Wachposten mit Schlagbaum. Dort musste man einen Passierschein vorzeigen oder eben ein Seefahrtsbuch mit einem gültigen Sichtvermerk. Nur damit konnten wir das Gelände betreten. Besucher kamen nicht hinein. Außerdem durften wir nicht fotografieren. Das hat mich damals nicht weiter interessiert. Aus meiner Sicht gab es dort nicht viel zu fotografieren. Das war einfach eine riesengroße Baustelle. So lange ich den Fährhafen kenne, wurde dort immer gebaut.

Haben Sie die Eröffnung miterlebt?

Ja, ich war an dem Tag dabei, als wir den ersten Waggon an Bord genommen haben. Das war ein Riesensmoment, als dieser Eisenbahnwagen aufs Deck rollte. Dann folgte die offizielle Eröffnungsfahrt mit dem ersten Einlaufen in Klaipeda.

Wie haben Sie die ersten Wochen an Bord erlebt?

Das war eine schöne Zeit, obwohl ich als Wirtschaftshelfer das kleinste Licht an Bord war. Wir hatten unwahrscheinlich viele Gäste und unwahrscheinlich viele Empfänge. Das war eine unwahrscheinlich arbeitsintensive Zeit, aber es war trotzdem schön.

Welche Arbeit erledigt der Wirtschaftshelfer?

Ich wollte mich bei der Reederei als Matrose bewerben. Beim Blick in meinen Lebenslauf haben die Kollegen dann festgestellt, dass ich als Schüler in der Gastronomie gearbeitet habe. Dann haben die mir einen Tipp gegeben: Bewerben Sie sich mal als Wirtschaftshelfer, wenn Sie nicht immer nur Rost klopfen und streichen wollen. Wenn Sie sich nicht ganz dumm anstellen, sind Sie ruckzuck Obersteward. Dann müssen Sie nicht mehr ganz so viel arbeiten und verdienen ein bisschen mehr Geld. Das hat mich überzeugt, mich als Wirtschaftshelfer zu melden. Der Wirtschaftshelfer war ein ungelerner Steward. Meine konkrete Aufgabe bestand darin, die Besatzung und die Offiziere zu bewirten. Zur

Wirtschaft mit dem gastronomischen Betrieb gehörten der Koch, der Bäcker, der Obersteward und ich. Meine komplette Ausbildung zum Steward und zum Obersteward habe ich an Bord in den nächsten zwei Jahren gemacht. Das war okay, aber ganz am Anfang stand ich in der Nahrungskette ganz unten.

War Mukran ein Prestigeobjekt der DDR?

Auf alle Fälle, das hatte eine riesige Bedeutung. Wir haben das gemerkt, weil unbedingt Termine eingehalten werden mussten. Außerdem wurde Wert darauf gelegt, dass die Probefahrt und die Eröffnung zum geplanten Zeitpunkt stattfanden. Ich hatte das Gefühl, dass aus Berlin vom Verkehrsministerium großer Druck kam, damit alles funktioniert und reibungslos abläuft.



Die „Mukran“ im Bau auf der Mathias-Thesen-Werft in Wismar.

Wer war bei Ihnen zu Gast?

Ich kann mich an einen Besuch des damaligen Bundeswirtschaftsministers aus Bonn, Jürgen Warnke, erinnern. Er war gemeinsam mit Otto Arndt, dem DDR-Verkehrsminister, an Bord. Die beiden sind mit einem Hubschrauber angekommen. Herr Warnke hat sich erkundigt, wie auch Güter aus der Bundesrepublik in die damalige Sowjetunion verschifft werden können. Eine