

Götz Thomas Wenzel

Geheimobjekt Atombunker

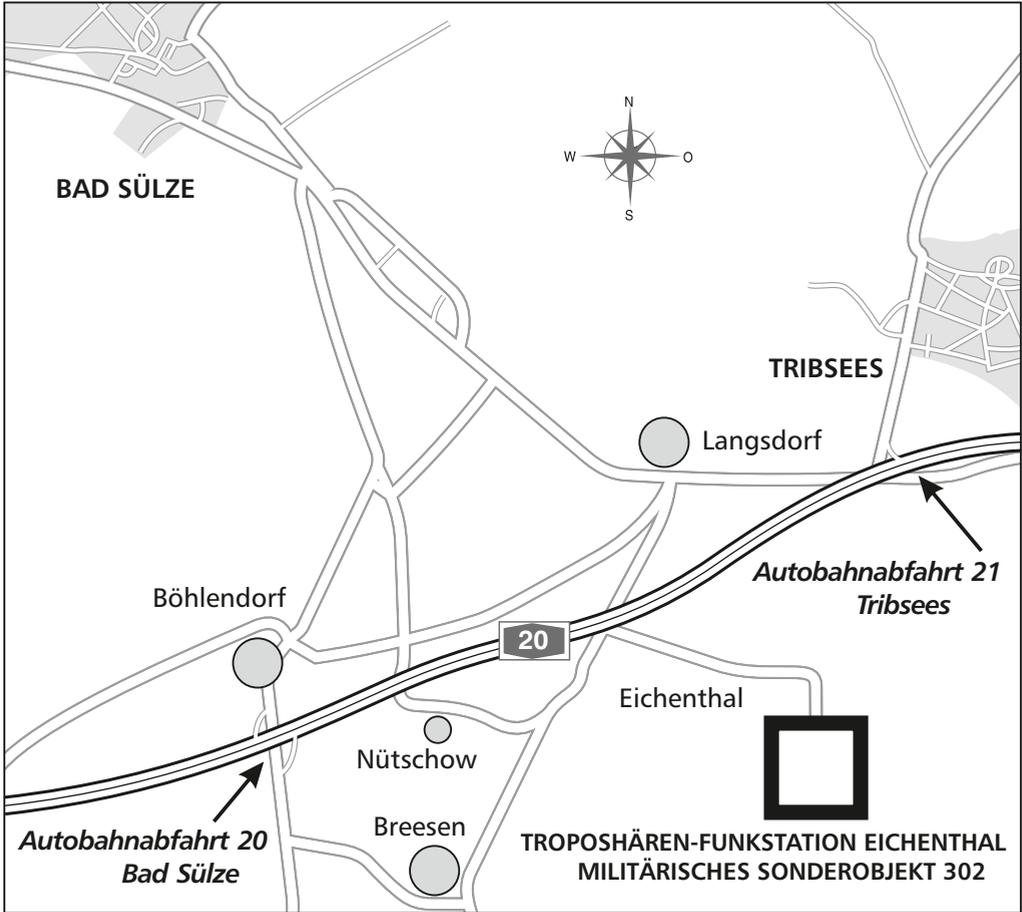
Die Troposphären-Funkstation Eichenthal



Ch. Links

Inhalt

Militärobjekt in abgelegener Idylle	7
Ein Nachrichtenknotenpunkt an der Grenze von Mecklenburg und Pommern	
Bunker für den Atomschlag	13
Nationale Volksarmee und Warschauer Pakt im Kalten Krieg	
Geheime Technologie unter der Erde	31
Die Troposphärenfunk-Zentrale 302	
Überleben auf engstem Raum	49
Die oberirdischen und unterirdischen Anlagen	
Ende und Wiederbelebung eines seltenen Spezialbauwerks	97
Das Museumsprojekt Eichenthal	
Anhang	
Anmerkungen	106
Glossar	108
Danksagung	109
Angaben zum Autor	111



Militärobjekt in abgelegener Idylle

Ein Nachrichtennotenpunkt an der Grenze von Mecklenburg und Pommern

»Wenn die Welt untergeht, gehe ich nach Mecklenburg, denn dort geht sie 50 Jahre später unter.« Besucht man heute den Norden der Grenzregion zwischen Mecklenburg und Vorpommern, ist man geneigt, Otto von Bismarck Recht zu geben: Zumindest abseits der belebten Küste scheint die Zeit in dieser verschlafenen ländlichen Idylle stehen geblieben zu sein. Die Ruhe und Abgeschiedenheit, die heute vereinzelt Erholung suchende Touristen und Ausflügler anzieht, machte die Region auch zum idealen Standort für eines der geheimsten Objekte der Nationalen Volksarmee (NVA) der DDR: den Atombunker in Eichenthal.

Allerdings wurden im Laufe der Geschichte durchaus Versuche unternommen, Nordvorpommern den schnelleren Rhythmus des industriellen Zeitalters aufzuzwingen und die Gegend aus ihrem Dornröschenschlaf zu reißen:

Im April 1881 informierte Landrat J.B. von Hennings die Bevölkerung des kleinen vorpommerschen Städtchens Grimmen im lokalen Kreis- und Wochenblatt über eine bevorstehende Neuerung: Ein gewisser Erdmann, seines Zeichens Bauunternehmer aus Berlin, werde am 26. und 27. April 1881 »mit dem Bolleschen Dampfomnibus und mit der Bolleschen Lastzugmaschine auf einer Chausseestrecke des Regierungsbezirks Greifs-

wald Probefahrten unternehmen«. Diese sollten von Greifswald aus über Grimmen nach Tribsees führen, durch den heutigen Landkreis Nördliches Vorpommern. Die Busse würden mit der sagenhaften Geschwindigkeit von 35 Stundenkilometern übers Land rollen, zumindest immer dann, wenn es bergab geht. Die Polizei in den betroffenen Ortschaften entlang der Strecke sei daher gebeten worden, dem »Passieren des Omnibusses keine Schwierigkeiten zu bereiten« und die entsprechenden Sicherheitsregelungen in die Wege zu leiten sowie »die Reaktionen der Bevölkerung auf dieses Ungetüm von Dampfmotor und Passagierraum« festzuhalten. Wörtlich schrieb der Landrat weiter: »Ich ersuche dieselben ergebenst, mir demnächst ihre Wahrnehmungen über die Leistungsfähigkeit der Maschine sowie vor allem über ihren Einfluss auf die Sicherheit des Straßenverkehrs mitteilen zu wollen.« Besonders positiv sind die Rückmeldungen nicht ausgefallen. Einige Polizisten setzten Hennings darüber in Kenntnis, dass »einige Reiter sich einen Spaß daraus gemacht haben«, nebenher zu galoppieren und das Monstrum immer wieder zu überholen und zu verhöhnen. Einige Anwohner hätten sogar von »Hexerei« gesprochen.¹

Mit Erdmann und seinem Dampfmaschinen-Omnibus hielt auch in Neu-



Eichenthal an der Trebel im frühen 20. Jahrhundert



Blick auf Tribsees am Beginn des 20. Jahrhunderts

vorpommern die moderne Zeit Einzug. Bald folgten neue Verkehrswege – Straßen, Eisenbahnlinien, Kanäle – und neue Kommunikationsmöglichkeiten, von denen die Post mit Telegrafie und Telefon besonders profitierte. Bisher entlegene Dörfer wurden nun mit der übrigen Welt direkt verbunden. Schon wenige Jahre nach den ersten Omnibus-Experimenten verfügte Tribsees über einen Bahnhof mit Umsteigemöglichkeiten und wurde somit zu einem regelrechten Verkehrsknotenpunkt.

Zunächst kam am 19. Mai 1895 mit der Franzburger Südbahn die Direktverbindung von Velgast im Norden nach Tribsees zustande, dann folgte am 16. November 1895 die Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn aus dem Westen von Rostock über Sanitz. Nur zehn Tage später, am 26. November, folgte die Eisenbahngesellschaft Greifswald–Grimmen in Richtung Osten, und schließlich wurde noch am 1. Juni 1901 die Strecke Franzburg–Tribsees durch die Eisenbahngesellschaft Stralsund–

Tribsees nach Nordosten eröffnet.² Zwei- bis dreimal täglich verkehrten auf diesen vier Strecken die Lokalzüge der Klein- und Nebenbahnen. Von Greifswald brauchte man 1913 über Grimmen durchschnittlich knapp drei Stunden für die 50 Kilometer bis nach Tribsees, 1945 waren es immer noch zwei Stunden und 45 Minuten, allerdings verkehrten die Züge nur noch zwei Mal in der Woche, dienstags und freitags.³ Aus der Hansestadt Rostock kam vier Mal täglich ein Zug an, er benötigte gut 90 Minuten über Sanitz und Bad Sülze nach Tribsees.⁴ Und vom nördlichen Velgast war man im Jahre 1898 etwa 95 Minuten bis Tribsees unterwegs.⁵ Zwei Mal täglich, morgens und abends, wurde diese Strecke befahren.

Heute künden nur noch einige Bahndämme, die sich mit etwas Mühe in der hügeligen Landschaft erkennen lassen, von der einstigen Herrlichkeit der Eisenbahnregion nördliches Vorpommern. Die Ost-West-Verbindungen Franzburg–Tribsees und Sanitz–Tribsees wurden bereits im Jahre 1945 auf Befehl der sow-



Bad Sülze, Rathaus und Marktplatz
(1942)



Kurort Bad Sülze, Hotel »Stadt Hamburg«
(1942)

jetischen Militäradministration für Mecklenburg-Vorpommern stillgelegt und demontiert. Für die nördliche Strecke nach Velgast kam schließlich am 27. Mai 1995 das endgültige Aus.⁶ Die Bahn erbringe keine ausreichenden Gewinne mehr in dieser dünn besiedelten Region, hieß es lapidar.⁷ Damit war der einstige Knotenpunkt Tribsees endgültig vom Netz abgehängt. Bushaltestellen mit Namen wie »Bad Sülze, ehemaliger Bahnhof« wecken bei den Anwohnern wehmütige Erinnerungen. Heute verkehrt hier die Buslinie 120 a nach Rostock, jedoch nur vier Mal am Tag, an den Wochenenden noch seltener. Die gut 30 Kilometer werden in 55 Minuten zurückgelegt.⁸ Ob sich Herr Erdmann darüber freuen würde?

Das nördliche Vorpommern wirkt heutzutage entsprechend ruhig, vielerorts malerisch und friedlich. Tripsees und Umgebung sind etwa 30 Kilometer von der touristisch belebten Ostseeküste entfernt; in die landwirtschaftlich geprägte Region zu beiden Seiten von Recknitz und Trebel

verirren sich nur wenige Urlauber, man befindet sich im weniger erschlossenen »Hinterland«. Geschichtlich betrachtet war es hier jedoch über lange Zeit keineswegs friedlich und ruhig, denn hier verlief eine mehrfach umkämpfte Grenze: von 1325 bis 1648 zwischen Mecklenburg und Pommern, dann von 1648 bis 1815 zwischen Preußen und Schweden. Nicht zufällig trägt daher das nordöstlichste Bundesland Deutschlands auch einen Doppelnamen. Es ist ein Kunstprodukt, entstanden aus den Katastrophen des Dreißigjährigen Krieges und des Zweiten Weltkrieges, in dessen Ergebnis die Teile Pommerns jenseits der Oder – Hinterpommern – polnisch wurden.

Weit über fünfzehn Mal, so belegt es die Chronik der Stadt Tribsees, wurde der Ort bis dahin von Kriegen überzogen. »Nicht mitgerechnet sind dabei die vielen Grenzplänkeleien, die sich immer wieder zwischen den mecklenburgischen Fürsten und den pommerschen Herzögen ergaben. Die Hoffnung, die mit der Stadtgründung verbunden war, erfüllte

sich nicht. Zu sehr hemmten die Kriege die Entwicklung der Stadt, und die Bürger bevorzugten es, sich dort sesshaft zu machen, wo größere Ruhe herrschte und sie einem gesicherten Erwerb nachgehen konnten.«⁹

Im Jahre 1326 eroberten die Mecklenburger, von Westen kommend, erstmals die am östlichen Ufer der Trebel gelegene Stadt Tribsees, und zwar durch eine Kriegslust, wobei ihnen die Spaltung der Einwohnerschaft zu Hilfe kam. Die einen standen auf der Seite der rügischen Fürsten – die Insel befand sich zu dieser Zeit im Besitz von Vorpommern –, die anderen versprachen sich mehr von den mecklenburgischen Herrschern. Zwei Ratsleute ermöglichten des Nachts mecklenburgischen Hauptleuten das Überklet-

tern der Stadtmauern, wonach diese die Wachen niedermachten und die Stadttore öffneten, so dass die mecklenburgischen Truppen die Stadt besetzen konnten. Die beiden Verräter wurden jedoch von den Tribseeser Bürgern ausgemacht und »zu Stücke gehauen«, bzw. »in den Tod verwundet«, wie die Chronik vermerkt.¹⁰

Aufgrund der Grenzlage hat sich in der Gegend frühzeitig das Militär eingestellt und bis heute viele Spuren hinterlassen, von vorzeitlichen Burgwällen bis hin zu hochmodernen, unterirdischen Führungsstellen von Wehrmacht und Nationaler Volksarmee. Ein Beispiel dafür ist Eichenthal.

Die kleine Splittersiedlung, die gerade mal aus vier Häusern, einigen Straßenlaternen und einem betonierten Wende-



Ortseingang von Eichenthal mit Wendeschleife (2005)