



MEINUNG UND ANALYSE
Rache der Islamisten: Al-Qaidas Anschlag auf die CIA ▶V2

BILDUNG
Preisgekrönte Karte vom „Militärstädtchen“ ▶V4



WISSENSCHAFT
Betonkrebs beschädigt die Autobahnen ▶V3

Die Tage der Trassniks

Vor 30 Jahren begann die DDR mit der Vorbereitung für die Verlegung der zweiten Erdgasstrasse durch die Sowjetunion

Sie kamen, um eine gigantische Gasleitung durch die Weiten des Urals zu verlegen. Obwohl die Arbeit schwierig war, schwärmten die Trassenbauer bis heute von der Zeit.

Von Sebastian Scholze

Als sie mit ihren Gummistiefeln 1986 tief im russischen Schlamm steckte, wollte sie „todunglücklich“ nur eines – sofort wieder nach Hause. Dabei war die 19-jährige Heike Woyke gerade erst an der Trasse angekommen. Aus der Abneigung wurde mit der Zeit tiefe Verbundenheit. Wenn die 44-jährige Potsdamerin heute von ihren Erlebnissen am Mammutbau spricht, leuchten ihre Augen. Fünf Jahre an der zweiten Erdgasstrasse brachten ihr nicht nur einen Ehemann, sondern auch Freunde fürs Leben.

Schon einmal war die kleine DDR in den Siebziger Jahren dem Ruf des „großen Bruders“ Sowjetunion gefolgt und hatte Teile der ersten Erdgasstrasse errichtet (siehe Infokasten). Weil die zweite Leitung (siehe Karte) mit 4500 Kilometern etwa die vierfache Länge haben sollte, wurde schon bald wieder um Arbeiter geworben. Mitte Februar 1982 wurde der Jugendorganisation „Freie Deutsche Jugend“ das neue Projekt übergeben; im Herbst begannen die Arbeiten an der Trasse.

Als „Facharbeiterin für Schreibtechnik“ hätte Heike Woyke in Potsdam etwa 320 Mark verdienen können. „Ich bin an die Trasse gegangen, weil ich dort das Vierfache bekommen konnte“, sagt Heike Woyke heute. Im Wohnlager Barda, etwa 40 Kilometer von der gleichnamigen Stadt im Ural entfernt, kam die junge Frau unter, arbeitete in der Projekt-Dokumentation. Wohnungen für die Arbeiter entstanden, Straßen, ein Wasserwerk. Viel wichtiger noch: In der Nähe wurde ein Verdichter für die Erdgasleitung gebaut. Diese großen Turbinen sorgten im Abstand von etwa 100 Kilometern dafür, dass das Gas im Innern der gewaltigen Trassenrohre nicht an Druck verlor.

„Zwölf bis sechzehn Stunden haben wir gearbeitet, von Montag bis Sonnabend“, erinnert sich die Potsdamerin. Als Frau hatte sie nur eine kleine Vergünstigung. Ihre Arbeit begann eine Stunde nach der der Männer – also erst um 6.30 Uhr. Nach drei bis vier Monaten Arbeit gab es dank vieler Überstunden vier bis sechs Wochen Urlaub. Einen ganzen Tag fuhr der Zug bis Moskau, dann ein paar Stunden Flug nach Berlin, ehe man zu Hause war. Dort

musste man wieder auf seine Sprache achten – unter den Trassenbauern herrschte ein rauher, aber herzlicher Ton.

Auch Volkmar Woyke ist oft gen Osten unterwegs gewesen. Im Mai 1987 kam der Elektromonteur aus Sömmerda ins Wohnlager Barda. Dort zog er Starkstromleitungen, errichtete Flutlichtmasten und Brunnen. „Bei mir war es weniger das Geld, ich wollte unbedingt ein Auto“, berichtet der heute 55-Jährige. Nach drei Jahren erhielten die „Trassniks“, wie sie sich selbst voller Stolz nennen, eine Autoberechtigungskarte. Mit ihr brauchte man nur noch etwa drei Jahre auf Trabant oder Wartburg warten – und nicht zwölf und mehr.

Viel hat die DDR für die Trasse und die aus Sibirien gelieferte Energie investiert. Tausende Arbeiter wurden über die Jahre an die fernen Baustellen delegiert. Lebensmittel wurden ihnen aus der DDR hinterher geliefert. Bagger aus Japan und Krane aus der Bundesrepublik waren neben ukrainischen Lastern an der Trasse unverzichtbar. Doch bevor sich die immensen Investitionen rechnen konnten, ging die DDR unter.

Mühsam war das Arbeiten im Ural. „Ab einer Tiefe von zwei Metern war der Boden gefroren – auch im Sommer“, erinnert sich Volkmar Woyke. Im Winter konnten die Temperaturen auf bis zu 50 Grad unter Null fallen. Frühling und Herbst brachten jeweils eine sechswöchige Schlammperiode mit sich. „Wir konnten freier und selbstständiger arbeiten als zu Hause“, sagt der Elektromonteur. „Wenn wir nicht fertig geworden waren, haben wir von uns aus alles aufgeholt.“

Die Weite der Landschaft hatte sich Helmut Dröse kaum vorstellen können, ehe er als Fahrer nach Petschmen, unweit von Barda gelegen, kam. „Karten, nach denen wir fahren konnten, gab es nicht“, denkt er zurück. Wenn auf einer Fahrt der Hunger kam und das Lager noch fern war, gab es eben Eberswalder Würstchen, am Wegesrand zubereitet. „Wenn Frost war und ein Kollege fehlte, wurden wir sofort zum Suchen rausgeschickt, damit er nicht unter Umständen umkam.“ Keine leichte Aufgabe in einem Areal, wo man viele Kilometer fahren musste, um ins nächste Dorf zu gelangen. „Ich habe oft Elche gesehen. Wenn man nur Hirsche kennt, waren die ja riesig“, sagt der 58-Jährige. Die Braunbären scherten sich wenig um sie bis an deren Lager kamen, um im Müll zu stöbern.

Im Frühling und Herbst kam der Schlamm – für sechs Wochen

Laut Propaganda war das Trassenbauerteuer der sozialistischen Völker ein Freundschaftsprojekt. Doch vor Ort galten oft andere Regeln. Pri-

vate Kontakte sollte es nicht geben. „In unserer Nähe war ein jugoslawisches Lager“, sagt Helmut Dröse. „Wer von den Deutschen dort erwischt wurde, der musste sofort nach Hause.“ Jugoslawien sei kein echtes sozialistisches Land, so die Begründung. „Trotzdem schlichen wir nachts rüber, weil sie gastfreundlich waren und Schafe schlachteten.“ Im Wohnlager Barda mussten sich russische Besucher an der Schranke melden und abgeholt werden. „Ich musste tatsächlich einen Schein unterschreiben und sie nach einem Tanzabend wieder abliefern“, erinnert sich Heike Woyke. Dem Westdeutschen, den sie einmal heimlich versorgten, hätte nicht einmal der Passierschein geholfen.



Gewaltige Dimensionen: Die Rohre der Erdgasstrasse maßen 1,42 Meter im Durchmesser. Einzeln verschweißt mussten die Nähte im Anschluss nachgeschliffen werden. FOTO: DPA

Nach drei Jahren des Schuftens hatten die Woykes das Geld für einen Trabant zusammen. „Wir haben ihn abgeholt, drei Monate vor der Wende“, sagt Heike Woyke. „Als der Tankwart meinte, wir hätten wohl eine reiche Oma, hätte ich ihn schlagen können.“ Die Maueröffnung selbst verpassen die Woykes – an jenem 9. November 1989 hob ihr Flugzeug zurück zur Trasse ab, ehe sich die Nachricht verbreiten konnte. Wenn sie an die verschworene Gemeinschaft und die Freundschaften denkt, spricht Heike Woyke aus, was auch andere Trassniks empfinden: „Wenn ich jung wäre, würde ich nochmal weggehen.“

www.erdgasstrasse-ev.de



Damals an der Trasse: Heike Woyke (o.) und Helmut Dröse (u.). FOTOS (2): PRIVAT



Trassenpaare: Heike und Volkmar Woyke (l.) heirateten während ihrer Zeit am Mammutbau, Ljudmila Menzel und Helmut Dröse (r.) kannten sich, kamen aber erst auf einem Trassentreffen vor ein paar Jahren zusammen. FOTOS (2): MAZ/SCHOLZE

Vom Osten in den Westen – die DDR und der Bau der Erdgasleitungen

■ Große Erdgaslagerstätten werden 1966 in Westsibirien entdeckt. 1974 beschließt der Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe den Bau einer rund 3000 Kilometer langen Leitung, an dem sich die sozialistischen Länder beteiligen sollten – nach dem russischen Wort für Freundschaft wird sie in der DDR „Druschba“ getauft.

■ Die FDJ übernimmt den etwa 500 Kilometer langen Abschnitt der DDR vom Dnepr bis in die Westukraine als „Zentrales Jugendobjekt“. Im Januar 1975 gehen die erste Unterkünfte auf die Reise; fast fünf Jahre später kehren die letzten Arbeiter heim.

■ Noch vor Vollendung der ersten wurde über den Bau einer zweiten Trasse verhandelt, doch erst am 15. Februar 1982 wird der FDJ das Projekt übergeben. Bei der etwa vier Mal so langen Leitung nach Westeuropa teilt man der DDR gleich zwei Bauabschnitte zu – in der Ukraine und südlich von Moskau.

■ Zwei Jahre nach Beginn der Arbeiten im Herbst 1982 kommt ein dritter Abschnitt im Ural hinzu. Auch nach der Wende in der DDR gehen die Arbeiten bis 1996 weiter, wenn auch unter anderen Bedingungen. Insgesamt waren etwa 15 000 DDR-Bürger beteiligt. scho



Quelle: Isotype

Grafik: MAZ/Holz