

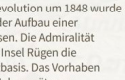


IN VERSCHIEDENEN ZEITZEPOCHEN WAREN DEUTSCHE MARINEFÜHRUNGEN SCHON IMMER VON DER VORSTELLUNG FASZINIERT, AUS STRATEGISCHEN GRÜNDEN IM GROßEN JASMUNDER BODDEN DER INSEL RÜGEN EINE HAUPTBASIS FÜR KRIEGSSCHIFFE ZU ERRICHTEN. HIERZU GAB ES IN DEN JAHREN UM 1848, 1937 UND 1950 AUFWÄNDIGE PLANUNGEN UND VERSUCHE - ALLE OHNE VOLLENDUNG.

ERSTER VERSUCH 1848-1866



Nach der deutschen Revolution um 1848 wurde vom Deutschen Bund der Aufbau einer Bundesflotte beschlossen. Die Admiralität plante deshalb auf der Insel Rügen die Errichtung einer Hauptbasis. Das Vorhaben scheiterte jedoch vier Jahre später am Niedergang der Bundesflotte aus Finanznot und wegen Uneinigkeiten bei der Ausübung der Exekutivgewalt.



Bundesflotte um 1850



Begründer der dt. Marine Prinz Adalbert von Preußen 1811 - 1873

Nach Willen der preußischen Admiralität sollten preußische Kriegsschiffe im Jasmunder Bodden eine Hauptbasis erhalten. Das ging allerdings nicht ohne einen Kanalbau von offener See in das Binnenwasser.



Kontreadmiral Carl Rudolf Bromme 1804 - 1860

Der preußische Kontreadmiral und Befehlshaber der ersten deutschen Kriegsflotte, Carl-Rudolf Bromme, offerierte 1854 der Admiralität die von Gottlieb Hagen (1797-1884) entworfenen Pläne zum Rügenhafenbau. Beste Voraussetzung für das Bauvorhaben boten die Fischerorte Polchow und für den Kanalverlauf der Küstenort Glowe. Das auf preußischer Seite wieder aufgeflammte Interesse am Militärfahren war nur von kurzer Dauer, denn Schleswig und Holstein - nun unter preußischer und österreichischer Verwaltung stehend - erlaubte 1866 den mit Österreich verbündeten Preußen ihre bisher in Danzig stationierte Kriegsflotte nach Kiel zu verlegen und als Hauptstützpunkt auszubauen.

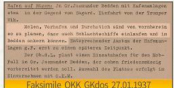
ZWEITER VERSUCH 1936-1945

Die Kriegsmarine der Deutschen Wehrmacht begann bereits 1936 mit der Auswahl und Vorbereitung des Aufbaus einer Marine-Hauptbasis im Großen Jasmunder Bodden, gestützt auf Pläne der preußischen Marine. In einem Memorandum an die oberste Reichs- und Wehrmachtsführung verweist der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Großadmiral Raeder, auf die Wichtigkeit und Bedeutung des Aufbaus eines Handelshafens und allem voran einer neuen Marine-Hauptbasis auf der Insel Rügen zum Schutz deutscher Interessen zwischen Baltikum und Großen Belt. Auch der 1936 eröffnete Rügendammbau wird dabei von Bedeutung. Der Schutz deutscher Handelswege, z.B. für rüstungswichtige Erzlieferungen aus Skandinavien und die Schaffung von Marinebasen für einen möglichen Kriegsfall hatten Vorrang. Die Planungen zum „Rügenhafen“ konzentrierten sich daher auf den Hafenbau mit einem großen Anteil an Werftindustrie für zivilen und militärischen Schiffbau und auf die Errichtung von Basisstützpunkten für verschiedene Verbände der Kriegsmarine. Als Standort kamen erneut die Großräume Polchow, Martinshafen (Kreidehafen seit 1899) bis Lietzow im Bodden und Glowe an der Küste in Betracht. Auf der gegenüberliegenden südlichen Bodden-Seite, in den Banzelvitz Bergen, sollte ein großer Stützpunkt für drei Flottillen mit 25 U-Booten (Typ II B und VII B) und Versorgungsschiffen gebaut werden. Die weitere Aufstockung um 30 Schiffe war bereits ab Mai/Juni 1939 eingeplant.

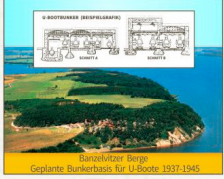


Fabrikhalle Kriegsmarine 07.12.1936

Die Pläne des OKM (Oberkommando der Marine) wurden Anfang 1940 die Baumaßnahmen beendet und vorerst zurückgestellt. Der Blitzkrieg gegen Polen, der Abschluss des deutsch-sowjetischen Nichtangriffspaktes und die Kriegserklärung Englands veränderte die Strategie der Kriegsmarine. In Folge der 1943/1944 ermittelten Kräfte (Eröffnung Zweifrontenkrieg) und durch das offensive Vorgehen der Alliierten gegen Wertfen und Basen der Kriegsmarine an den Atlantikküsten befahl Großadmiral Dönitz in abgeänderter Form die Wiederaufnahme des eingestellten Hafenausbaus im Jasmunder Bodden. Die Pläne sahen nun vor, bunkerartige Werftbauten für den Neubau und zur Instandsetzung von U-Booten zu errichten und den Großraum Jasmunder Bodden auch als Rückzugsgebiet für andere Marineverbände auszubauen. Im Spätsommer 1944 wurden die Kanalbauarbeiten zwischen Ostsee und Bodden, auch unter Einsatz von Kriegsgefangenen, eiligst fertig aufgenommen. Unweit vom Kap Königsbörn ist an der Errichtung der West- und Ostmale und an einer stählernen Anlege- und Verladebrücke für U-Boote gearbeitet worden. Das schnelle Ende des 2. Weltkriegs ließ das Projekt „Rügenhafen“ jedoch erneut scheitern.



Geplante Bunkerbasis für U-Boote 1937-1945



Banzelvitz Berge Geplante Bunkerbasis für U-Boote 1937-1945

DRITTER VERSUCH 1950-1953

In Übereinstimmung mit der Interessenslage der Sowjetregierung Stalins beschloss die Regierung der DDR 1950 den gemeinsamen Aufbau starker Marine-Streitkräfte im Ostseeraum als Folge der Nachkriegsentwicklung in Europa. Auf Dauer sollte an der Nahtstelle zu den westlichen Besetzungszonen (später Nato und Warschauer Vertrag) eine politische und militärische Präsenz installiert werden. Damit wurde das Vorhaben „Rügenhafen“ Bestandteil der Militärdoctrin beider Länder. Die Erarbeitung des „Generalplan Rügenhafen“, die von sowjetischen Militärbauberatern begleitet wurde, begann im Frühjahr 1950. Die Koordinierung, der Ablauf und die Sicherung des Vorhabens lag in Verantwortung der Bau-Union Nord-Sagd, des Innenministeriums in Berlin und eines russischen Beraterstabes mit Sitz in Sassnitz. Auch die systematische Ausrüstung der Volkspolizei-See (spätere NVA-Volksmarine) begann. Die DDR trat damit in die Phase einer langfristigen Militarisierung des Landes, die bis 1990 bestand. Der enorme finanzielle, materielle und arbeitskräftemäßige Aufwand „Rügenhafen“ stand im völligen Widerspruch zu den damaligen wirtschaftlichen Verhältnissen in der DDR. Zur Schaffung von Aufreithet und zur Sicherung der Vorhabenbereiche kam es zu behördlich angeordneten Zwangsumsiedlungen von Einwohnern per Entschädigung. Aus Glowe und den Anliegerorten sollten 1.600 Einwohner (etwa 400 Familien) in andere Gegenden der Insel umsiedeln. Glowe sollte komplett geräumt und die verbliebenen Wohnstätten später durch Angehörige von Armee und Polizei genutzt werden. Die Straße zwischen Ruschwitz und Juliusruh erhielt 1951/1952 Kontrollstellen mit Schlagbäumen. Das Betreten der Sperrezone war nur mit Passierschein bzw. einer Aufenthalts- oder Durchreiseerlaubnis möglich.



Generalplan Rügenhafen (Stand 1953 nach Überarbeitung)

Im Frühjahr 1952 begannen die Arbeiten für die Bauwerke Vorhafen, Molen und Kanal (Breite 90 m / Tiefe 12 m). Täglich waren hierbei bis zu 15.000 Arbeitskräfte, einschließlich ca. 3.200 Strafgefangener, aus allen Gegenden und Gewerken der Republik beschäftigt. Die Ortslage von Glowe verwandelte sich zwischen 1950 bis 1952 mit insgesamt 110 Holzgebäuden in eine riesige „Barackenstadt“. Es gab die Lagerstandorte A (zwischen Ortsmitte bis Wittower Heide), B (zwischen Gemeindefast mit Rügen Radio, beidseits der Hauptstraße) und später C (bei Bobbin - heute Saurierpark) wo sich die Bauleitungen, Arbeiterunterkünfte, Sozialeinrichtungen, Arzt- und Krankenstationen, HO-Geschäfte, Gewerke u.a.m. befanden. Im A-Lager (Waldsiedlung/Wittower Heide, heute HELMA und NCC-Standard) waren die Strafgefangenen aus auch die etwa 500 Wachkräfte der Kasernierten Volkspolizei untergebracht. Der „Rügenhafen“ sollte nach mehreren Etappen 1966 die volle Arbeitskapazität erreichen. Die Projektanten planten daher zwischen Sagard, Neddesitz und Bobbin die ca. 100.000 und für später auch im Raum Ralswiek/Meuswitz für weitere 30.000 Menschen. Hier gab es die großflächigen, staatlichen Bodenaufkäufe beginnen. Zur Straßenausführung über den Kanal in Glowe sollten die Lösungsvarianten Dreh- oder Klappbrücke, den Tunnelbau. Letztere Variante war auch bei Glowe-Weddort für die Eisenbahntrasse (Ringbahn ab Abzweig Saiser/Borchitz über Polchow, Glowe, Schaabe, Juliusruh/Breege, Wiek, Trent, Bergen) vorgesehen. Zur Absicherung der Stromversorgung entstand bereits 1950/1951 ein großes Umspannwerk bei Sagard-Vorwerk (Abzweig B 96 - nach Martinshafen).

Die Umsiedlung für das Projekt „Handelshafen Rügen“ wird folgende Ortschaften betreffen:

Ortschaft	Einwohner
Glowe	500
Spycker	60
Ruschwitz	60
Bobbin	150
Polchow	550
Korsdörp	30
Polkwitz	100
Vorwerk	90
Kampe	50
Baldereek	50
Borchitz	20

= 400 Familien, Anzahl Umsiedlungen 1952

Kostenübersicht:

Objekt	Fläche	Kosten
1.) Demontagekosten:		
Neubauern	150 Par. x 25.000,-	3.750.000,-
Kleinbauern und Fischer	50 x 15.000,-	750.000,-
Fischereiarbeit und Wasserbau	5 x 12.000,-	60.000,-
Landesgeschäfte	6 x 2.000,-	12.000,-
Bauarbeiter	12 x 8.000,-	96.000,-
Flascher	5 x 4.500,-	22.500,-
Flascher ohne Grundbesitz	150 x 2.000,-	300.000,-
2.) Landesbeschaffung:	250 ha x 2.000,-	500.000,-
3.) Polizeiunterstützung:	150 ha x 20.000,-	3.000.000,-
4.) Polizeiliche Unterstützung:	200 Bediener und Einheiten	400.000,-

Umsiedlungskosten 1952



Kanalarbeiter und ehemaliger Bahndamm (heute Radweg)



Standort Kanalvorhafen mit Molen 1947-1949 / 1950-1953

Für den „Rügenhafen“ bilanzierten die Planer einen Kostenrahmen zwischen 6 und 10 Milliarden Deutsche Mark. Die Hälfte davon hätten die Militäreinrichtungen verschlungen.

Am 13. Juni 1953 wurde während einer Sondersitzung der DDR-Regierung beschlossen, das Vorhaben „Rügenhafen“ einzustellen, aufzugeben und ab 15. Juni 1953 mit der Liquidierung und Bäumung der territorialen Baustellen zu beginnen.

- Entscheidungsfaktoren:**
- Komplizierte Wirtschaftslage der DDR u. Unzufriedenheit der Bevölkerung,
 - Besuch der Rügen-Baustellen durch ranghohe sowjetische Militärinspektoren Ende März 1953,
 - Politischer-militärischer Reformkurs nach Ende der Stalin-Ära in der UdSSR,
 - Beginn des systemübergreifenden militärisch-atomaren Raketenzeitalters

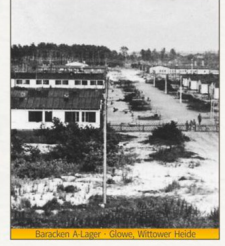
Eine Zusatzverordnung zum Regierungsbeschluss regelte die Organisation und den Rückbau der Baustellenaufgaben von ca. 250 Haftinsassen mit Fischerbooten bzw. mittels Fähre nach Schweden. Mit den Arbeiten für die Baustellenauflosung/-beräumung und der schrittweisen Rückführung von Strafgefangenen aus den Haftlagern wurde erst nach der politischen Umruhrperiode ab Mitte Juli 1953 begonnen. Einige Strafgefangene aus dem A-Lager in Glowe wurden zum befristeten Verbleib in das fertiggestellte C-Lager bei Bobbin verbracht und noch einige Zeit für die Rückbaumaßnahmen eingesetzt. Die Umzügen an Baustellen wurden zum Ausbau der Häfen nach Stralsund, Rostock und Wismar abtransportiert. Infolge von zahlreichen Entschädigungsansprüchen, Materialdiebstahl, Veruntreuungen, Fehlleistungen und

Schiebereien entstanden der Bau-Union Nord erneut Kosten in Millionenhöhe. Die neu verwaisten Barackenlager mit Inventar wurden entweder erschlossen, verkauft oder sozialen Zwecken zugeführt. Einige davon wurden DDR-Großbetrieben zum Ausbau als Erholungsstätte für Betriebsangehörige oder als Ferienlager für Kinder und Jugendliche übereignet (A- und B-Lager). Das C-Lager bei Bobbin wurde ab 1955 von der Hauptverwaltung Grenzpolizei als Unterkunfts- und Ausbildungsobjekt genutzt und bis zur Wende von der Volksmarine (Dranske-Bug) als Versorgungslager verwendet.

Hier endet der geschichtliche Schnelldurchlauf über die unvollendete Marinehauptbasis „Rügenhafen“.



Ausdehnungsbereich Rügenhafen



Baracken A-Lager Glowe-Wittower Heide



Komplex B-Lager



Gewerbehof Bau-Union