

Sehen wir uns heute einmal einen Beleg an, der zwar „modern“ ist aber aus aktuellem Anlass doch größeres Interesse verdient. In unserer EDV-geprägten schnelllebigen Zeit gehen im Tagesgeschäft in den Medien sehr häufig eigentlich allseits bekannte Sachverhalte, die historische Entwicklungen und damit auch das heutige Verhalten vieler Menschen bestimmt haben, verloren oder werden verzerrt wiedergegeben. Darauf, dass auch Vieles aus verschiedenen Gründen vorsätzlich unrichtig dargestellt werden kann, will ich hier nur ergänzend hinweisen ohne da eine tiefere Motivationsuche anzuschließen.

Die DDR hatte seit ihrer Gründung 1949 bekanntlich ein Energieproblem. Nur Braunkohle war in größerer Menge, aber unterschiedlicher Qualität vorhanden. Der Abbau erforderte jedoch einen hohen Aufwand. Die entstehenden teils riesigen Tagebaue erforderten u.a. Eingriffe in die Infrastruktur, Ortschaften mussten verlegt werden, das Grundwasser war weiträumig abzusenken und es entstanden ausgedehnte Bergbaulandschaften. Steinkohle gab es nur im Raum Zwickau und etwas im Raum Dresden. Die klassischen Versorgungsgebiete in Oberschlesien, im Ruhr- und Saargebiet waren nicht mehr verfügbar, es sei denn über Importe. Wasserkraft spielte abgesehen von den bergigen Regionen im Süden der DDR keine wesentliche Rolle.

Die Nutzung der Atomkraft erfolgte in Rheinsberg und in Lubmin, ein dritter Standort an der Elbe in der Altmark wurde bis 1990 nicht mehr fertiggestellt.

Eine kleine Erdölförderung gab es in der DDR nur punktuell (Thüringen und Raum Stralsund). Bei Erdgas sah es besser aus, da hier die Lagerstätte in der Altmark zum Förderschwerpunkt entwickelt werden konnte.

Als Industrieland verfügte die DDR somit nicht über das Lagerstättenpotential an Energieträgern, um den hohen Energiebedarf zu decken und war mithin auf langfristige und stabile Importe angewiesen, die auch bezahlbar waren. Hier sprang die damalige Sowjetunion ein, die vor allem in Westsibirien und Baschkirien zwar große Erdöl- und Erdgaslagerstätten entdeckt hatte, aber zur Vermarktung dieser Rohstoffe fehlten die Transportmöglichkeiten über Rohrleitungen (Pipelines), die man auch nicht kurzfristig aus eigener Kraft errichten konnte. Der Ausweg bestand in einem Koppelungs- und

Tauschgeschäft mit der DDR und anderen sozialistischen Ländern. So übernahm ab 1975 die DDR einen Bauabschnitt von ca. 520 km Länge der über 2700 km langen Pipeline „Sojus“ und nannte ihn „Drushba“ (Freundschaft).

Der Bauabschnitt verlief in der nördlichen Ukraine von Kremenschug nach Bar.

Material, Arbeitskräfte, die Baustelleneinrichtungen bis hin zu Wohnblocks als DDR-Plattenbauten, sozusagen alles, was gebraucht wurde, hatte die DDR zu liefern und vorzufinanzieren. Das war eine logistische Herausforderung ersten Ranges, zumal es in der DDR keinerlei Erfahrungen für solche Projekte gab.

Im Gegenzug erhielt die DDR die notwendige Versorgungssicherheit bei Erdöl bzw. Erdgas. Zudem wurden die Baukosten mit den Lieferungen der Sowjetunion verrechnet. Das galt auch noch im vereinten Deutschland nach der Wende. Hier liegen also die eigentlichen Wurzeln unserer heutigen Rohstoff-Abhängigkeit von Russland.

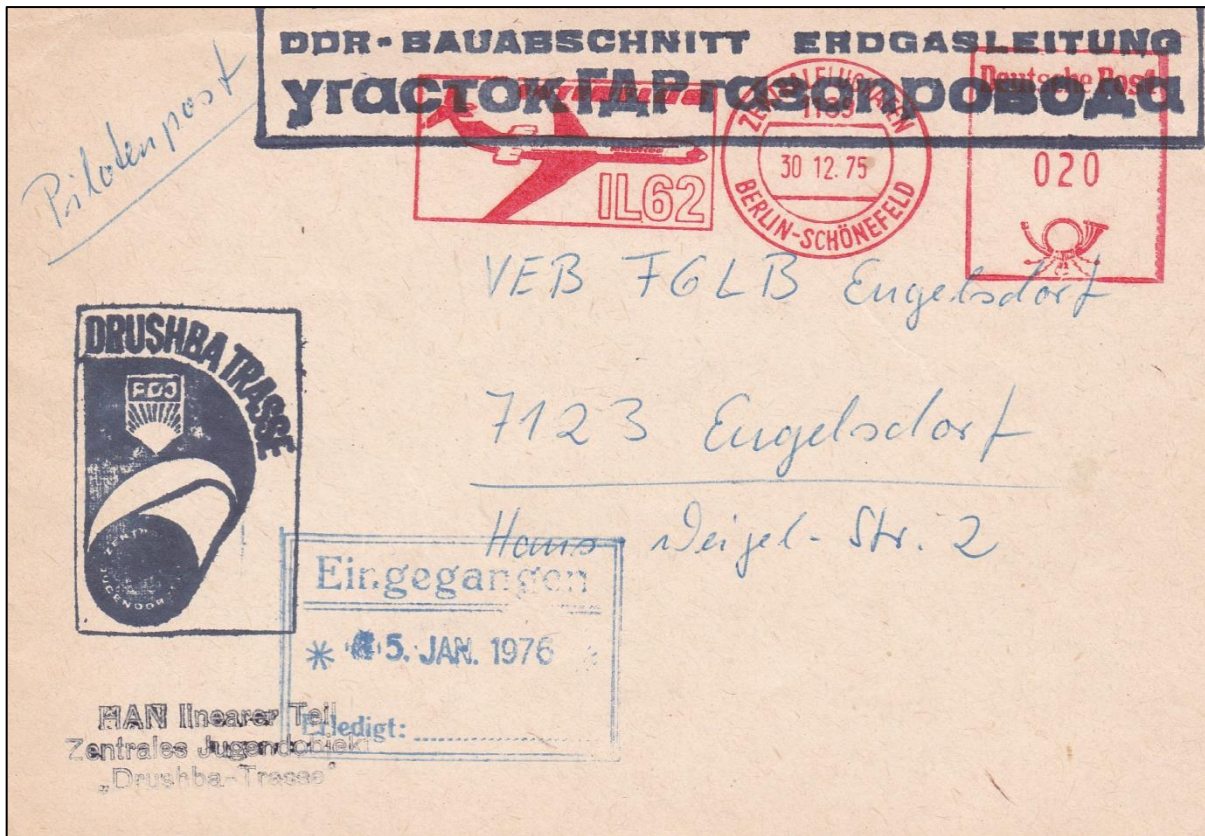
Zeitweise waren bis zu 10.000 Arbeitskräfte an der Trasse tätig, die in der Sowjetunion „Trassniks“ genannt wurden. Es waren meist jüngere Menschen, die dem Aufruf der FDJ zum Zentralen Jugendobjekt „Drushba-Trasse“ folgten und das gut bezahlte Abenteuer eines Arbeitseinsatzes in einer klimatisch anders geprägten Auslandsregion eingingen.

Da gibt es natürlich auch massenweise Dienst- und private Post, die über verschiedene Wege liefen.

Selten, aber auch besonders schnell sind solche Belege, die als „Pilotenpost“ von der Trasse nach Berlin liefen und dort zur Post gegeben wurden.

Zum Thema „Drushba-Trasse“ könnte man relativ leicht ein Exponat mit einem oder mehreren Rahmen gestalten, zumal wenn man noch die zweite Trasse einbezieht, die die DDR bis 1993 in der Sowjetunion gebaut hat, ergänzt durch Hinweise zu den Ostsee-Leitungen Nord-Stream 1 und 2.

*Die Abbildung und Erläuterung eines oben genannten Beleges der „Pilotenpost“ finden Sie auf der nächsten Seite.*



Der Brief ging Ende Dezember 1975 beim Hauptauftragnehmer (HAN) der Drushba-Trasse auf Reisen und wurde einem Piloten der INTERFLUG mitgegeben, die den teils als Luftbrücke organisierten Flugverkehr abwickelte. Ende 1975 war noch die Zeit der wilden Aufbauphase. Der Brief konnte in Tscherkassy am Dnepr im Kosakengebiet seine Reise begonnen haben. Hier lag die Zentrale der Trasse und hier dürfte der auffällige zweisprachige Hinweisstempel abgeschlagen worden sein.

Nach der Landung der Maschine in Berlin-Schönefeld erhielt der Brief eine DDR-Frankatur mit dem AFS der Interflug und ging mit der Deutschen Post zum Empfänger nach Engelsdorf bei Leipzig mit Eingangsbestätigung 5. Januar.

**Teilnahmeinteresse am Treffen 2023 in Essen bitte signalisieren  
an [eckartberg@t-online.de](mailto:eckartberg@t-online.de).**

