

82/618/2A ddi

29-11-82

5/6/7/82

fichecode(s):

RNR: volgnr:
OBJ NR
DOSSNR

CIO(O): 111/55 verz: 22-11-1982
PLG: V ontv: 22-11-1982 verz:

DET 111 ontv : 26-11-82
doc :

Bronnen: Eval:



ACTIE verz : 3-12-82
INFO : SIE VEIL

483/ct
pc lws

INLB onlv dagb
arch fiche krt doss bijgevoegd

B1	hfd	1-1	1-2	1-3	B4	hfd	4-1	ST-1	St-2	PLV	HFD
B2	hfd	2-1	2-2	2-3	B3	hfd	plv	rapp	krt	doc	arch dd

CI MELDING/RAPPORT 1)

geen 1) afwijkingen van lfn meding dfg:

- a. Contacten tussen W-Duitse en Nederlandse groepering, welke als doel hebben: Tegengaan van munitie-transport t.b.v US troepen.
b. Bremen, 15-11-1982 en 18-11-1982 (pamfletverspreiding)
- Bürgerinitiatieven Bremen. (zie bijlages)
- Op 18-11-1982 werden bij de hoofdingang van het Hauptbahnhof te Bremen pamfletten verspreid. Voor de inhoud wordt verwezen naar de bijlagen. Het is niet bekend geworden, welke Hollandse vrienden in Bremen zijn geweest om hun "succesrijke tegenstand" te verklaren in KUBO beim Paulskloster 12 te Bremen op 15-11-1982.
- Beschouwing:
Na de acties welke in het verleden in Nederland hebben plaatsgevonden, bestaat de verwachting dat eea zich in de BRD zal herhalen.
-

111/55

C-plg V 111 Cidet:

C-111 Cidet:

Sie vei:

1) doorhalen wat niet van toepassing is

vervolgblad(en) geen 1)

bijlage(n) één 1)

cl:

11. Munitionstransport
 2000 KUBO (Beim Paulshofstr. 12)

15.11. Holländische
 Freunde erzäh-
 len von ihrem erfolgr-
 ichen Widerstand!
 Zug um Zug: 2000
 KUBO
 8/607/82

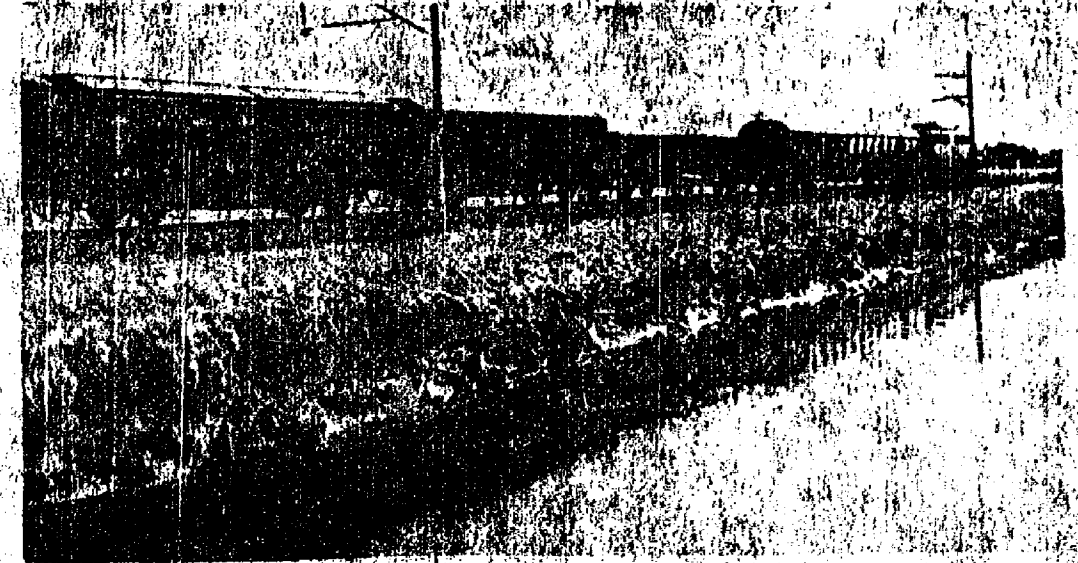


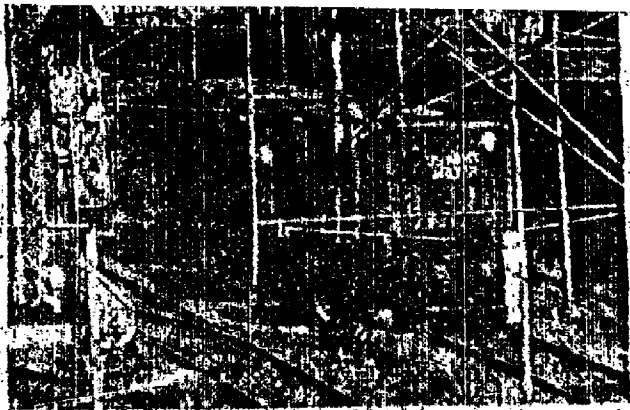
BOMBEN- STIMMUNG!

Am Ende des Jahres machten die Aktionen
 der Friedensgegner in unseren
 Zeitungen Schlagzeilen. Durch Sitz-
 blockaden, Steine und Brandanschläge
 wurde der Transport amerikanischer
 Munition über Holland gestört.
 Die Transporte vorerst verhindert.
 Von dem, was die holländische Be-
 völkerung so aufbrachte, ist bei uns
 schon über 30 Jahre Alltag. Denn
 seit 1946 ist der kleine Privathafen
 der KUBO in Nordenham Hauptun-
 terstützungshafen amerikanischer Munition
 in Europa. Von Pistolenkugeln, Panzer-
 granaten, Phosphor- und Napalgrana-
 ten, Giftgas bis zu Atomspreng-
 köpfen, sowie andere Versorgung-
 güter werden über Nordenham weggeschla-
 gen mit der Bahn, Binnenschiffen

und über die Straße weitertransportiert
 zu ihrem Bestimmungsort.

90 000 TONNEN MUNITION PRO JAHR. Die
 Munitionszüge rollen durch die Weser-
 marsch über Bremen Richtung Hannover.
 Munitionsbüchsen schiffe transportieren
 ihre tödliche Fracht über die Weser
 in die Bunte, mitten durch Oldenburg
 um dann über den Küstenkanal und den
 Dortmund-Ems-Kanal in den Rhein zu
 gelangen. Ziel aller Transporte ist
 entweder die US-Munitionslager in der
 BRD oder unter Mithilfe des Frank-
 furter Flughafens direkt die Kriegs-
 gebiete im Nah- und Mittelost.
 Kein Katastrophenschutzplan sagt, was
 zu tun ist, wenn einer der "Bomben-
 Transporte" in die Luft geht, wie
 1969 in Hannover.





Munitionsumschlag in Nordenham

Mit den 4 Munitionsschiffen **AMERICAN RANGER**, **AMERICAN ROVER**, **AMERICAN CHALLENGER** und **AMERICAN MONARCH** und

US-Handelschiffen, die hin und wieder vermisst werden, wird die todbringende Munition über den großen Teich nach Nordenham gebracht und im Privathafen der MIDGARD umgeschlagen. Allerdings, daß dieser Hafen nur ein paar hundert Meter von der Nordenhamer Innenstadt entfernt ist, läßt einen erschauern.

1991 Löschern 23mal Schiffe die gefährliche Last, pro Schiff 2 - 5000 Tonnen. Die Löscharbeiten laufen unter Bewachung von US-Soldaten und deutschen Rentnern, die sich als Sicherheitspersonal ein Zubrot verdienen. Sogar Schüler werden zusätzlich zum Löschen angeheuert. Das Löschen ist jedesmal ein gefährlicher Vorgang.

Vom Schiff zum Pier aufgespannte Netze sollen verhindern, daß ein Teil der heißen Fracht in Wasser fällt. Teilweise werden jedoch nicht einmal die Netze gespannt. So mußten schon Taucher eingesetzt werden, um Granaten und Holzkisten aus der Weser zu fischen. Auch fallen hin und wieder Granaten von zerbrochenen Paletten auf den Boden. Je nach geladener Menge dauert das Löschen 2 - 5 Tage. Dies alles scheint die Nordenhamer Stadtväter in ihrem Schlaf nicht zu stören. Denn die Stadt verdient daran 40.000 DM pro Schiff. Auf die Frage nach Häufigkeit und Menge des Munitionsumschlags gab der ehemalige Stadtdirektor Knöppler, angeblich aus Unwissenheit, keine Antwort.

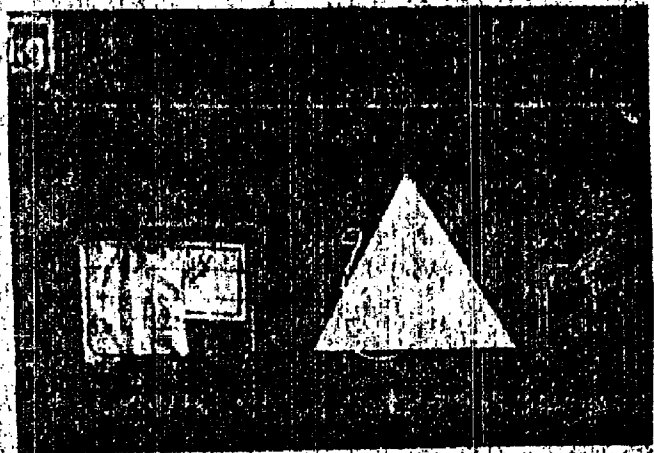
Doch die Hafenordnung der Stadt Nordenham beinhaltet, daß jeder Munitionstransport rechtzeitig vor seiner Ankunft mit detaillierten Angaben beim Ordnungsamt gemeldet werden muß, deren oberster Dienstherr ist der Stadtdirektor.

Munitionszüge

Der Hauptteil der Bomben und Munition wird mit der Bahn transportiert. Ein Bombenzug besteht aus der Lok, gleich dahinter ein Personenwagen mit amerikanischen Soldaten als Wachmannschaft, dahinter zwei leere Kohlewaggons als "Sicherheitsabstand" zu den bis zu 28 Waggons mit Munition.

Die Waggons sind nach der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn wie folgt gekennzeichnet: orangefarbene Quadrate zeigen die Explosionsgefahr, gelbe Dreiecke bedeuten Massenexplosionsgefahr, ein roter Ring auf weißem Grund die höchste Gefährlichkeitsstufe.

Ob in den Waggons und Containern Giftgas, biologische Kampfstoffe, Filzkleidung oder sogar Atom Sprengköpfe lagern, die Bahn weiß nicht.



...wie da so locker durch
 ...schiffe transportiert.
 Ein Bundesbahnsprecher konnte
 nichts dergleichen ausschließen.
 Etwa 2 Züge verlassen Tag für Tag
 während des Umschlags den Bahnhof
 von Nordenham, passieren in ge-
 fährlicher Nähe das Atomkraftwerk
 Esensham, röhren durch die dicht-
 besiedelten Ortschaften Roden-
 kirchen, Brake, Elsfleth, Berne,
 ... Dahlenhorst quer durch Bremen
 Richtung Hannover. Die Züge fahren
 an Wohnhäusern, Schulen, Fabriken,
 dem Gasometer in Bremen vorbei in
 den Süden Deutschlands zu den Be-
 stimmungsorten, den Munitionslagern,
 den Giftgaslagern und über Frankfurt
 in andere Länder.
 In den USA wird bei jedem Transport
 ein spezieller Katastrophenplan er-
 stellt. Bei uns rollen diese Züge wie
 normale Personenzüge, ohne jegliche
 Sicherheitsmaßnahmen für die Bevölkerung.

Welche katastrophale Auswirkung hätte
 wohl die Explosion eines Munitions-
 zuges auf dem Bremer Hauptbahnhof
 oder anderswo? 1969 explodierte in
 Hannover-Linden ein Munitionszug und
 jagte den ganzen Rangierbahnhof in
 die Luft. 12 Arbeiter wurden dabei ge-
 tötet, Bremsen waren heißgelaufen und
 hatten einen Waggon in Brand gesetzt.
 Im August dieses Jahres liefen die
 Bremsen bei einem Schnellzugwaggon
 so heiß, daß Lenken auf einer Strecke
 von mehreren Kilometern Wald und
 BBSchungen in Brand setzten.
 Auch menschliches Versagen kann größte
 Gefahr auslösen. Im Juni 1981 stieg
 ein Lokführer eines Munitionszuges
 mit 3,2 Promille im Blut in seinen
 Führerstand, niemand bemerkte es.
 Auf halber Strecke schloß er ein.
 Die automatische Zugsicherung stoppte
 den Zug. Wie amerikanische Wachmann-
 schaft glaubte während des 45minütigen
 Stops an einen Routinestop.

Munitionskähne

Ein Teil der Fracht wird auf Binnen-
 schiffe geladen, die längs des Munitions-
 schiffes auf der Weser anlegen und ohne
 Zutritt der Arbeiter direkt von der Bewe-
 gung gelüftet werden. Dies wird des-
 halb, daß niemand erfährt, worum es
 sich genau handelt. Höchstwahrscheinlich
 werden mit den Binnenschiffen auch
 Atomspaltköpfe transportiert.
 Die 1.000 Tonnen-Kähne der Reederei
 ... laden nur rund 100 Tonnen,
 wohl aus Sicherheitsgründen. Die Ladung
 wird während der ganzen Fahrt von US-
 Soldaten bewacht.

Ihre Route führt weseraufwärts die
 Elsfleth, dann in die Hunte, durch
 Oldenburg über den Küstenkanal in die
 Ems, über den Dortmund-Ems-Kanal
 quer durch das Ruhrgebiet in den Rhein
 nach Gernsheim bei Darmstadt. Von
 dort ist es nicht mehr weit zu den
 Munitions-, Atom- und Giftgasdepots
 der Amerikaner.
 Ein Schleusenwärter am Kanal meinte,
 als ein Munitionsschiff vorbeikam: "Da
 haben wir aber Glück, wenn wir jetzt
 nicht in die Luft fliegen. Der Kahn
 hat nämlich 30 Tonnen Raketen geladen."



Die Schiffe sind
 zu erkennen an
 3 auf dem Kopf
 hängenden Kegeln.
 Hier ist nur 1
 Kegel zu sehen.

NATO-Rollbahn Wesermarsch

Bereits 1945, also direkt nach Beendigung des zweiten Weltkriegs, haben die USA in Nordenham mit dem Umschlag ihrer hochexplosiven Vernichtungswaffen begonnen. Seit diesem Zeitpunkt stieg mit dem ständigen Anwachsen der Transporte auch die Bedeutung Nordenhams als ein wichtiger Bestandteil der amerikanischen Militärstrategie. Neben dem belgischen Seehafen Zeebrugge war Nordenham bis vor kurzem der einzige Hafen, an dem die Amis die für ihre Kriege notwendige Fracht in Europa umschlagen konnten.

In den letzten Jahren hat sich die amerikanische Militärstrategie entscheidend geändert. Das bekommen auch wir entlang der Eisenbahnstrecke zu spüren. Im Mai 1978 verabschiedeten die Nato-Mitgliedstaaten ihr Längedit-Programm. Sie verpflichteten sich gegenseitig, auf allen Ebenen verstärkt zu assistieren.

Am 12.12.1979 wurde die Einführung der technisch am weitest entwickelten atombestückten Mittelstreckenraketen, der Cruise Missiles und der Pershing 2 Raketen, für Europa beschlossen (Nato-Doppelbeschluss).

Nach dem Sturz des Schah-Regimes steilten die USA eine schnelle Eingreiftruppe auf, die dafür sorgen soll, daß in den Ländern der 3. Welt jeglicher Volksaufstand oder andere Veränderungen zu Ungunsten der USA im Keime erstickt werden soll. Die schnelle Eingreiftruppe wird wegen der großen Entfernung der USA darauf angewiesen, daß ihre Ausstattung, samt Öl, Wasser, Essen oder Atomspengenanlagen und sonstiger Munition, so nah wie möglich an den Kriegsschauplätzen lagert.

Als Hauptzwischenlager für ihre Kriegspläne haben sich die USA die Bundesrepublik Deutschland ausgesucht. Das geschah unter anderem auch wegen der leistungsfähigen Infrastruktur in unserem Lande. Vertraglich abgesichert wurde dies am 15.4.1982 im "Host Nation Support".

Ein wichtiger Bestandteil des Vertrages ist neben der Bereitstellung aller Verkehrswege, wie z.B. Flughäfen, Häfen, Autobahnen, Schienenverbindungen und der speziell errichteten Startbahn-Wast in Frankfurt, die Schaffung neuer Munitionsbunker und die verstärkte Vorausbilagerung von Munition. Damit sind wir wieder bei Nordenham und seiner Bedeutung für die US-Militärstrategie. Den Amis scheint der Hafen von Nordenham für ihre weltweiten Pläne schon zu klein zu werden. Sie schauen sich verstärkt nach Ausweichhäfen um.

1981 sollte Eemshaven in Holland Munitions- und Ausweichhafen werden, die dort wohnende Bevölkerung hat durch ihren Widerstand auf allen Ebenen dafür gesorgt, daß daraus vorerst nichts wird. Sie werden sich also weiter in ihren Kriegsvorbereitungen auf den Hafen in Nordenham und die Bahnstrecke vor unserer Haustür stützen, solange wir das nicht unterbinden werden.

Für uns ist es genauso wichtig, einen möglichst verheerenden Unfall zu verhindern, wie dafür zu sorgen, daß die tödliche Fracht nicht mehr in ihrem Zweck entsprechend eingesetzt wird.

Kontakte zu den Bürgerinitiativen:

Bremervorwerk: 0471/40929 bzw 04744/1469; Nordenham: 04731/31108 bzw 04731/2429
Braker: 04401/71639; Eisleith: 04404/481; Börden: 04406/888; Gremers: 0421/700144
Butjadingen: 04736/538; Wilhelmshaven: 04421/701010; Oldenburg: 0441/8823 04
Delmenhorst: 04221/13347 usw. usw.

Veranstaltungen

12. M. Munitionstransporte
in der Wesermarsch
20h KUBO (beim Paulskirchhof 12)

15. M.
Holländische Freunde erzählen
von ihren Erfahrungen Widerstand
20h KUBO

ViSoP, Arbeitskreis Wesermarsch