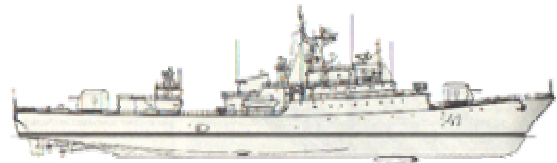
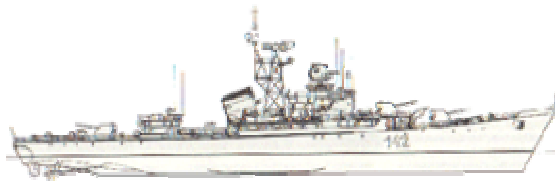


Marinekameradschaft KSS e. V.

Rostock-Warnemünde



Küstenschutzschiffe (KSS) 34 Jahre im Dienst der Volksmarine

Projekt 50 (Riga):	1956-1977
Projekt 1159 (Koni):	1978-1990
Projekt 133.1 (Parchim):	1981-1990

Teil 2

Inhaltsverzeichnis

Vorwort/Kontaktadressen

Episoden und Gedanken

Aller Anfang ist schwer
Von Schwarzhälsen, Kesselwanzen und Masutochsen
KSS in Kronstadt
Geschwaderstimmung

Amüsantes

Mißverständnis
Bieralarm
Der einsame Rufer
Gestörte Nachtruhe
Wie ein KSS zu einem Motorrad kam
Hermann Streckers Straßenbau
Ostseeland III
Taucheinsatz im „geheimen“ Auftrag
Strandbeölung
Der verrückte Fernseher
Vorbeugende Instandsetzung von Elektromotoren
Wasser oder Wodka – das war hier die Frage

Anhänge

- Anhang 1:** Taktisch-technische Daten (ergänzte TTD Pr. 133.1)
- Anhang 2:** BCH's, ACH's, Kommandanten (Pr. 50 und 1159)
- Anhang 3:** Offiziersbesetzung bei Indienststellung (Pr. 50 und 1159)
- Anhang 4:** Seitenrisse KSS Pr. 50, 1159, 133.1
- Anhang 5:** KSS Pr. 50 (Aufbau, Gefechtsorganisation)
- Anhang 6:** KSS Pr. 1159 (Aufbau, Gefechtsorganisation)
- Anhang 7:** KSS Pr. 133.1 (Aufbau, Gefechtsorganisation)
- Anhang 8:** Kommandotabellen Waffeneinsatz
- Anhang 9:** Ereignistafel (ergänzt)
- Anhang 10:** Bildteil

Vorwort

Im Januar 2000 hatten wir eine erste kleine Broschüre unter dem auf dem Deckblatt genannten Titel herausgegeben. Der Redaktionsschluß der Erarbeitung lag im September/Oktober 1999. Mittlerweile sind drei Jahre vergangen und mit Unterstützung vieler unserer Mitglieder aber auch durch Hilfe von „außerhalb“ konnten wir unsere KSS-Daten- und –Materialsammlung erweitern, vervollständigen und berichtigen. Die wesentlichsten Arbeitsergebnisse:

- Für unsere Episodensammlung wurden vier neue Beiträge von verschiedenen Autoren eingereicht.
- Die „Antichronik“, die die lustigen Ereignisse um KSS sammelt, ist auf insgesamt 16 kleine Geschichten angewachsen.
- Der Aufbau der Schiffe, ihre Gefechtsorganisation (GS-Struktur) und die Kommandotabellen für den Einsatz der Hauptbewaffnung konnten rekapituliert werden.
- Von allen drei KSS-Typen wurden Riß-Zeichnungen beschafft.
- In die taktisch-technischen Daten und die Ereignistafel wurden Ergänzungen eingearbeitet, die uns mittlerweile aus Literatur oder durch persönliche Hinweise zugänglich geworden sind.
- Was das Bordpersonal betrifft, konnten für die KSS Pr. 50 und 1159 die Kommandanten und für die Indienststellung dieser Schiffe die Offiziersbesetzung wieder recherchiert werden.
- Bildmaterial wurde ergänzt.

Alles in allem genug Stoff, um eine neue Broschüre herauszugeben, wenn – ja wenn - das leidige Problem der Finanzen nicht wäre. Als gemeinnütziger Verein, der durch die Beiträge seiner Mitglieder lebt, verkraften wir eine zweite Broschüre in der Machart der ersten nicht. Wir mussten also nach einem preiswerten Ausweg suchen und haben uns für die jetzt vorliegende Variante entschieden. Sie kann von Interessenten entweder als CD oder als Ausdruck erworben werden.

Für die Mitglieder unserer Kameradschaft wird vieles nicht neu sein, haben wir doch in der Vergangenheit bei Vereinsmaßnahmen bereits etappenweise Ergebnisse unserer Arbeit ausgegeben. Aber zum einen konnten an diesen Maßnahmen nicht alle Vereinsmitglieder teilnehmen, ihnen fehlt also KSS-Material und zum anderen entstand eine „Zettelwirtschaft“, die wir mit der jetzt vorliegenden Zusammenfassung beenden möchten.

Zu einem anderen Thema: Seit November 2002 haben wir unter der bisherigen Adresse (s. u.) unseren Internetauftritt erneuert. Neben einer veränderten Gestaltung unserer Homepage möchten wir besonders auf die Möglichkeit der Seite „Forum“ aufmerksam machen. Sie ist als Informations- und Diskussionsmöglichkeit für alle möglichen, maritim orientierten Themen, zum Finden ehemaliger Kameraden aber auch für interne Vereins-Informationen gedacht. Die Nutzung ist für jedermann sofort nach der Registrierung auf der o. g. Seite möglich. Ein Hinweis für unsere Mitglieder: Für den internen Vereinsteil des Forums erhaltet ihr nach der Registrierung ein besonderes Kennwort. Damit habt Ihr immer Zugriff auf alle aktuellen Kameradschafts-Belange.

Zum Schluß dieses kurzen Vorwortes möchten wir wieder allen danken, die durch Ideen, Artikel, Bilder und Informationen an der Fortsetzung unserer Broschüre mitgewirkt oder ihre Vervielfältigung übernommen haben.

Der Vorstand

Kontaktadressen der Marinekameradschaft KSS e. V.:

Hans Steike	Max-Reichpietsch-Str. 20, 18146 Rostock Tel. 0381-2060563, e-mail: Hans.Steike@web.de
Siegfried Prinz	Hohe Düne 18a, 18146 Rostock Tel. 0381-2060714
Internet:	www.mks-kss.de
e-mail:	vorstand@mks-kss.de
Fax:	0381-2060174

Episoden und Gedanken

Aller Anfang ist schwer

von Helmut Berger

Ein Aal, der nicht konnte, wie er sollte (oder: viele Köche verderben den Brei)

Mit der Übernahme der beiden ersten KSS im Dezember 1956 waren die Besatzungen auf volle Gefechtsstärke (damals 186 Mann) aufgefüllt und nach der Überführung in den Heimathafen Saßnitz begann sofort eine intensive Hafen- und Seeausbildung nach Vorschriften der Sowjetischen Seekriegsflotte. Das war keine leichte Aufgabe, denn wir hatten es mit Waffensystemen, Antriebsanlagen und Ausrüstungen zu tun, die in der Volksmarine bis dahin unbekannt waren und ihresgleichen suchten. Dazu kam, daß die gesamte Borddokumentation nur in Russisch vorlag. Um diese schwierige Anfangsphase zu meistern, sollten vertragsgemäß die wichtigsten Spezialisten der sowjetischen Besatzung noch drei Monate an Bord verbleiben und uns bei der Ausbildung anleiten. Innerhalb dieses Zeitraumes war auch die Erprobung und Abnahme der Waffensysteme vorgesehen.

Das Artillerieschießen fand am 12. März 1957 im Seegebiet Adlergrund ohne erwähnenswerte Besonderheiten statt. Das Schießen eines Übungstorpedos war für den Folgetag geplant. Zu diesem Zweck wurde eine Schußposition nordöstlich der Tromper Wieck mit einer Wassertiefe von 60m ausgewählt, denn es mußte mit einem „Torpedosack“ – also einem Durchsacken des Torpedos vor Einnahme der eingestellten Lauftiefe – von bis zu 25m gerechnet werden.

Am 13. März begann die „Operation“, die vom amtierenden Chef der Verwaltung Seestreitkräfte Konteradmiral Neukirchen (in der Flotte „Donnergroll“ genannt), persönlich geleitet wurde. Nachdem er die Meldung erhalten hatte, daß die zur Absperrung des Seegebietes eingesetzten Schiffe ihre Positionen eingenommen hatten, erhielt ich den Befehl zum Ablaufen und zur Einnahme der Schußposition.

Schon nach dem Auslaufen aus Saßnitz hatte ich immer öfter von der Brücke zum Torpedorohrsatz geschaut, wo sich mehrere Spezialisten - unser Kommandeur GA-III, Flottillen-Sperr-Offizier, Flaggsperroffizier und der sowjetische Spezialist - bemühten, dem Aal den letzten Schliff zu geben. Aus ihren heftigen Diskussionen und Gebärden war eindeutig zu entnehmen, daß man sich partout nicht einigen konnte, welche Eingeweide des Torpedos wie zueinander geregelt werden sollten. Nachdem „Donnergroll“ ob dieses Szenariums begann unruhig zu werden, einigte man sich schnell, indem der Flaggsperroffizier seine Variante favorisierte. Als mir der Torpedo endlich klar gemeldet wurde, gingen wir auf Gefechtskurs und nach Erreichen der Schußposition gab ich den Befehl „Torpedo los!“

Der Aal verließ vorbildlich das Rohr, wurde dabei illegal vom I.WO fotografiert, und tauchte elegant ins Wasser. Dutzende Augenpaare, teils mit Ferngläsern bewaffnet, starteten gebannt auf die Wasseroberfläche, denn jeder wollte als Erster die Torpedolaufbahn entdecken. Aber es hat nicht sein sollen. Der Aal hatte die gemeinsame Fürsorge der vier Spezialisten nicht verkraftet, tauchte unter und bohrte sich in den Schlick.

Auf der Brücke, die reichlich mit Vorgesetzten, Spezialisten und Gästen besetzt war, stand nun die Frage „Was tun?“ Wiederum eine Vielzahl gegensätzlicher Meinungen und Vorschläge, bis der Entschluß gefaßt wurde, erst einmal einen größeren Sicherheitsabstand einzunehmen, um einer Selbstversenkung durch den möglicherweise plötzlich auftauchenden Torpedo zu entgehen. Wir gingen also auf Distanz und warteten ab, wie der Aal weiter reagieren wird.

Ich hatte die hydroakustische Station „Pegas“ im passiven Regime (Geräuschpeilung) schalten lassen und es war eine große Erleichterung, als der Hydroakustiker Schraubengeräusche in konstanter Peilung meldete. Da in dieser Peilung kein Schiff auszumachen war, konnte es sich nur um die Schraubengeräusche des im Schlick festsitzenden Torpedos handeln. „Donnergroll“ befahl mir, ihm sofort Meldung zu erstatten, wenn die Torpedogeräusche verstummen und verzog sich mit Anzugsordnung Hängelippe in die Gästekammer.

Und siehe da: Nach geraumer Zeit war das Antriebsgemisch verbraucht. Die Schraubengeräusche verstummten. Da der fehlende Vortrieb den Torpedo nun nicht mehr im Schlick festhielt und weil durch den weichen Untergrund sein Übungskopf kaum beschädigt war, schwamm unser Aal auf und stand

senkrecht im Wasser. Sein beim Auftauchen vom Schlamm befreiter rot-weißer Übungskopf war auch optisch gut auszumachen.

Da unsere Seestreitkräfte zu diesem Zeitpunkt noch nicht über Torpedofangboote verfügten, mußte der Torpedo von uns selbst geborgen werden. Als der Aal sicher an Bord war, ging es zurück nach Saßnitz. Nach dem Festmachen verließ „Donnergroll“ als Leiter der Operation, ohne auch nur ein Wörtchen von sich zu geben, das Schiff. Fazit: Schon die alten Römer wußten, daß viele Köche den Brei verderben.

Bombe an Bord (oder: Viel Lärm um nichts)

Neue Aufgaben sind in der Regel reizvoll. Besonders als Kommandant eines neu in Dienst gestellten Schiffes ist man bestrebt, Herausforderungen anzunehmen und sie zur Zufriedenheit der eigenen Besatzung und der Vorgesetzten zu meistern. Die Dialektik des täglichen Lebens hält jedoch nicht nur angenehme sondern auch unangenehme Überraschungen bereit. Auch wir wurden von letzteren nicht verschont.

Wir hatten gerade den ersten Auslandsbesuch von Schiffen der Volksmarine zu den „Tagen des Meeres“ in der Volksrepublik Polen hinter uns, als ich es wagte, einen Wochenendurlaub zu meinen Eltern in Thüringen zu beantragen, der mir auch genehmigt wurde. Wegen der damals offenen Grenzen war Berlin für uns tabu und die Fahrt von Saßnitz über Stralsund – Schwerin – Leipzig nach Altenburg war kein Zuckerlecken. Die Züge waren meist übervoll, oft blieb nur ein Stehplatz. Getränke zur Stabilisierung des Gleichgewichtes mußten unter erschwerten Bedingungen herbeigebracht werden. Um so enttäuscht war ich, als ich mehr oder weniger geschafft, die elterliche Wohnung erreicht hatte und meine Mutter mir ein Telegramm in die Hand drückte. Der Inhalt war militärisch kurz und knackig: „Sofort zurück zur Dienststelle!“

Was war geschehen? Jeden Sonnabend fand laut Dienstplan die sogenannte „Große Funktionsprobe“ statt, die der Überprüfung aller Waffen und technischen Mittel diente. Dabei wurde rein zufällig hinter diversen Geräten im Buggeschütz ein Gegenstand entdeckt, der mit einer kurzen Zündschnur versehen war. Mein I.WO, der die Funktionsprobe leitete, informierte den Stab und den zuständigen Offizier der militärischen Abwehr. Ein Sabotageakt wurde vermutet. Die Stasi nahm die Sache in die Hand. Großalarm! Im Prinzip nicht verwunderlich, denn zu dieser Zeit gehörten die beiden KSS mit zu den geheimsten Objekten der Seestreitkräfte der DDR.

Aus dem Bezirk Rostock wurden Dutzende von Stasi-Mitarbeitern alarmiert, die das Flaggschiff stundenlang buchstäblich auf den Kopf stellten. Keine Gefechtsstation, kein Funktionsraum, kein Deck, keine Kammer, keine Backskiste blieb verschont. Als ich an Bord ankam, war diese Aktion bereits im Abflauen. Nachdem mein I.WO mich ins Bild gesetzt hatte, wollte ich das „Corpus delicti“ natürlich persönlich in Augenschein nehmen, aber es war beschlagnahmt und wurde unter strengsten Sicherheitsmaßnahmen im Dienstzimmer des Abwehroffiziers aufbewahrt. Als ich dort den „Sprengkörper“ besichtigen durfte, konnte ich mich eines Lächelns nicht erwehren, denn ich hatte solche tennisballsgroßen, in einfaches Stanniolpapier eingewickelten und mit einer Zündschnur versehenen Gegenstände schon gesehen.

Da ich eine Ausbildung an der Offiziers-Hochschule in Kaliningrad mitgemacht hatte, die unter anderem auch die Sprengung von Seeminen auf dem Frischen Haff beinhaltete, war ich mit dem Improvisationstalent unserer sowjetischen Freunde gut vertraut. Meiner Vermutung, daß es sich um einen vergessenen Imitationskörper der alten sowjetischen Besatzung handeln könnte, wollte sich der Abwehroffizier allerdings nicht anschließen.

Also begaben wir uns mit dem „Sprengkörper“ zum ACH der in Saßnitz stationierten U-Jagd-Abteilung der Baltischen Flotte, zu dem ich engen freundschaftlichen Kontakt unterhielt. Dieser bestätigte meine Vermutung und wunderte sich, daß man wegen einer solchen „Samodjelka“ (russ.: Eigenbau) so einen Aufstand machen konnte. Man mußte doch verstehen, daß nicht immer genügend fabrikmäßig hergestellte Imitationsmittel zur Verfügung stünden, um gefechtsnahe Ausbildung simulieren zu können. Da muß eben mal zur Selbsthilfe gegriffen werden. Während des Gefechtsexerzierens konnte man diese selbst gebastelten Knallkörper von der Brücke aus auf das Vorschiff oder in die Seitengänge werfen. Das dann der eine oder andere Blindgänger dabei ist, sei doch ganz normal.

Diese Erklärung überzeugte und die Aktion „Bombe“ wurde abgeblasen. Meinem I.WO konnte ich keinen Vorwurf machen. Er war damals mit den Improvisationstalenten der Freunde noch nicht

vertraut und mußte nach dem Fund Meldung erstatten. Ob aber dieser „Riesenaufriß“ danach aber notwendig war, hatten wir damals schon in Frage gestellt.

Anmerkung: Der Autor war von 1956 bis 1957 Kommandant des KSS 1-62, der späteren „Karl Marx“ und hat diesen Beitrag freundlicherweise der Marine-Kameradschaft KSS Warnemünde e. V. zur Verfügung gestellt.

Von Schwarzhälsen, Kesselwanzen und Masutochsen – eine Beschreibung der Maschinenanlage des KSS Pr. 50

von Siegfried Prinz

Die in der Überschrift angeführten waren nur einige der scherzhaften Bezeichnungen, die von den „Oberdecksaffen“ gegenüber dem Maschinenpersonal auf dem KSS Projekt 50 gebraucht wurden. Der GA-V war mit 56 Mann Personal der stärkste an Bord. Er bestand aus dem Kessel-, Turbinen-, E.- und Pumpenzug. In der täglichen Organisation wurden Kessel- und Turbinenzug vom 1. Wachingenieur (I.WI) geführt, wahren der E.- und Pumpenzug dem 2. Waching. (II.WI) unterstanden. Die Führung des gesamten GA-V oblag dem Leitenden Ing. (LI). Die hohe Personalstärke und die Unterteilung in vier Züge wird verständlich, wenn man sich die Maschinenanlage betrachtet und berücksichtigt, daß elektronische oder gar rechnergestützte Führungsprozesse noch keinen Einzug gehalten hatten. Nur antrainiertes Können, Schnelligkeit, Ausdauer und oft auch Kraft des Personals verbunden mit exakter Führungstätigkeit der Vorgesetzten gaben die Garantie dafür, daß die Maschinenanlage gab, was man von ihr verlangte und die einzelnen technischen Anlageteile zusammenspielen wie ein Uhrwerk. An dieser Stelle sei grob der Aufbau und das Zusammenwirken der Technik des GA-V dargestellt :

Die Antriebsanlage des Pr. 50 war eine Dampfturbinenanlage mit einer Antriebsleistung von 20.000 PS (14.700 KW). Das Antriebsmedium war also Dampf. Zur Dampferzeugung diente die Kesselanlage. Sie bestand aus zwei Wasserrohrkesseln mit Ölfeuerung, ausgeführt als Doppelender. Das bedeutet, daß die Heizölzufuhr an beiden Fronten des Kessels über insgesamt 18 Brenner (Vorder- und Rückfront je 9 Brenner) erfolgte. Als Heizöl diente Flottenmasut F12, ein sowjetisches Erdölprodukt. Jeder Kessel erzeugte 57 t/h Heißdampf mit einer Temperatur von 370° - 390° C und einem Druck von 28 bar (280 N/cm). Zur Aufrechterhaltung des Kesselbetriebes wurden pro Kessel benötigt:

- eine Turboheizölpumpe mit einer Leistung von 6-9,5 t/h zur Zufuhr des Heizöls aus den Bunkern zu den Brennern,
- eine Turbospeisepumpe, Leistung 65 - 100 t/h zur Zufuhr des für die Dampferzeugung benötigten Wassers aus den Wasserzellen (Kondensatzellen) in die Wassertrommel des Kessels,
- ein Turbogebläse, Leistung 87.500 m³ Luft/h zur Erzeugung der benötigten Verbrennungsluft,
- ein Heizölvorwärmer zur Vorwärmung des Heizöls auf 100° - 120° C,
- eine Dosieranlage zur Einspeisung von Wasserzusätzen in das Kesselwasser zur Erhaltung der geforderten Wasserqualität,
- ein Kesselfahrstand zur Regelung der Dampfleistung der Kessel in Abhängigkeit von der Fahrtstufe. Zum Fahrstand gehörte die Regelanlage UG-50. Sie steuerte die Heizöl-, Wasser- und Luftzufuhr in Abhängigkeit vom Dampfverbrauch der jeweiligen Fahrtstufe.

Im Hafenbetrieb wurde für die Kombüse, die Heizungen und das Duschen Wirtschafts-Dampf benötigt. Das besorgte ein Hilfskessel, der den Spitznamen „Hilde“ trug. Hilde erzeugte 1t Dampf pro Stunde mit einem Druck von 4 bar.

Zur Umwandlung der Wärmeenergie des Dampfes in mechanische Energie diente die Turbinenanlage mit zwei Hochdruckdampfturbinen von je 10.000 PS (7.350 KW) bei einer Drehzahl von 5.000-6.000 U/min. Zu jeder Turbine gehört ein zweistufiges Untersetzungsgetriebe zur Reduzierung der Turbinendrehzahl auf die Schraubendrehzahl von maximal 385 U/min. Die ökonomische Fahrtstufe lag bei 180 U/min, was einer Geschwindigkeit von 15 kn und einer Fahrstrecke von 2045 sm entsprach. Bei maximaler Fahrt (AK) kam das Schiff bei 385 Schraubenumdrehungen pro Minute auf 28-30 kn und eine Fahrstrecke von 642 sm. Zu jeder Turbine gehörte ein Hauptkondensator zur Kondensierung des aus der Turbine austretenden Dampfes, eine Turbokondensatpumpe zum Abpumpen des Kondensates in die Kondensatzellen, eine Turboschmierölpumpe und eine Turbokühlwasserpumpe zur Abkühlung des Dampfes im Kondensator. Das Kondensat wurde den Kesseln wieder zugeführt, so daß ein geschlossener Kreislauf Dampf – Wasser - Dampf entstand. Weitere Hilfsaggregate waren

elektrische Schmierölpumpen für die Getriebe, Dampfstrahler zur Erhaltung eines Vakuums im Kondensator und die Turbinenfahrstände. Jede Turbine hat ihre eigene Welle und Schraube. Die Wellenleitung bestand aus Druck-, Zwischen- und Schraubenwelle. Die zwei Festpropeller waren dreiflügelig und hatten einen Durchmesser von 2,45 m.

Die Elektro-Anlage versorgte das gesamte Schiff mit der benötigten Elektroenergie. Dazu standen uns zur Verfügung: zwei Turbogeneratoren mit je 150 KW, ein Dieselgenerator mit 110 KW und ein Dieselgenerator von 29 KW. Erzeugt wurde 220 V Drehstrom. Durch Trafo-Anlagen konnte jede an Bord benötigte Spannungsart hergestellt werden. Die Bordbeleuchtung z. B. wurde mit 24 V betrieben. Batterien sorgten für die Notbeleuchtung. Eine Mineneigenschutzanlage (MES) reduzierte das Magnetfeld des Schiffes auf ein Minimum zum Schutz gegen Grundminen. Zwei elektrische Rudermaschinen (Leonardsätze) sorgten für die Bewegung der Ruder. Als Ruder dienen 2 Balanceruder frei aufgehängt mit je 2,64 m Ruderfläche. Die zwei Bug- und das Heckspill gehörten verwaltungs- und bedienmäßig ebenfalls zum E.-Abschnitt.

Der Pumpenabschnitt war zuständig für alle Versorgungssysteme. Dazu gehörten:

- das Sanitärsystem mit den zugehörigen E.-Pumpen. Es wurde in See vom Feuerlöschsystem und im Hafen über das Trinkwassersystem von Land eingespeist.
- das Trinkwassersystem selbst wurde mit E.-Pumpen und Hydrophoren betrieben. Im Hafen erfolgte die Versorgung über Landanschluß und in See aus den Bb und Stb liegenden Trinkwasserzellen mit insgesamt nur 25 t Trinkwasser für 150 Mann Besatzung! In See war also Sparen angesagt.
- das Heizölsystem mit einer Heizöltrimpumpe und 18 Heizölbunkern mit insgesamt 220 t Heizölvorrat.
- das Kondensatsystem mit einer Kondensatpumpe und drei Zellen mit insgesamt 20 t Kondensat.
- ein Verdampfer, der aus Seewasser Kondensat erzeugte, um Verluste an Kesselspeisewasser auszugleichen.
- das Feuerlöschsystem mit einer Turbofeuerlöschpumpe (diese unterstand dem Kesselabschnitt mit 75 t/h und 16 bar und einer E.-Feuerlöschpumpe mit 25 und 50 t/h bei 8 oder 16 bar. Die Löschwasserentnahme erfolgt über 32 über das ganze Schiff verteilte Hydranten. Zum Feuerlöschsystem gehörten auch Berieselungen in allen Maschinen und Muniräumen, die Flutsysteme in den Munibunkern, die Dampffeuerlöschanlage für alle Heizölbunker und die Gasfeuerlösch-Anlage für alle Maschinenräume.
- das Lenzsystem bestand aus drei stationären 100t-Ejektoren (jeweils einer im Kessel-, Turbinen- und Hilfsmaschinenraum), sieben stationären 10t-Ejektoren in den Maschinenräumen und vier transportable 20t-Ejektoren.

Bei dieser Kurzbeschreibung der Technik des GA-V wurden die vielen kleinen aber notwendigen Aggregate am Rande der Großtechnik nicht erwähnt, denn jedes größere Aggregat hatte wiederum seine Peripherietechnik, ohne die eine Funktion nicht gegeben wäre.

Zur Bedienung dieser Anlagen stand folgendes Personal zur Verfügung:

- ein LI, Planstelle Kapitänleutnant
- zwei WI's (I.WI u. II.WI), Planstelle Oberleutnant

<u>Kesselabschnitt</u>	<u>Turbinenabschnitt</u>	<u>E.-Abschnitt</u>	<u>P.-Abschnitt</u>
1 Kesselmeister	1 Turbinenmeister	1 E.-Meister	1 Pumpenmeister
2 Kesselmaate	2 Fahrmaate	2 E.-Maate	1 Pumpenmaat
2 Gebläsegasten	4 Mittelganggasten	4 Schalttafelgasten	4 Pumpengasten
2 Laborgasten	4 Fahrstandgasten	2 MES-Gasten	
4 Speisep.-Gasten	4 Wellengasten	2 Dieselgen.-Gasten	
4 Heizölp.-Gasten	2 Turbogen.-Gasten	2 Rudermaschineng.	
2 Fahrstandgasten			

Der Ablauf des Seeklarmachens im GA-V ist in der Anlage am Ende dieses Beitrages anhand einer speziellen Kommandotabelle beschrieben. Sie wurde mit Übernahme der Schiffe aufgestellt, nach gesammelten Erfahrungen mehrfach überarbeitet, mit dem Einfingersuchsystem auf Schreibmaschine geschrieben, in Folie gepackt und auf dem BS/V deponiert. Jeder Ing.-Offizier mußte diese Tabelle und die dazu ablaufenden Handlungen beherrschen. Das Seeklarmachen der Schiffe des Projektes

50 war am Tage kaum geheim zu halten, quoll doch nach dem Kesselzünden bis zur Inbetriebnahme der Turbogebläse weithin sichtbar dicker, schwarzer Qualm aus dem Schornstein.

Im folgenden möchte ich einige Handlungen im GA-V beschreiben, die nur für unser Projekt typisch waren. So wichtig wie diese für den Maschinenbetrieb auch waren, gab es trotzdem ergötzliche Geschichten bei der Ausübung dieser Rollen.

Heizölübernahme:

Das Flottenmasut F12 war ein Rohöl, das erst bei einer Vorwärmung auf 80-120 Grad C die Konsistenz bekam, daß es durch die Brenner in die Kessel eingespritzt werden konnte. Bei normalen Temperaturen war das Masut schwarz und zähflüssig (Anmerkung: Während der Werftliegezeit in Kronstadt mußten die Besatzungen bei etwa 0 Grad Celsius dieses Masut mit der Schaufel aus den Bunkern zu holen). Zur Heizölübernahme gab es an Bord vier Übernahmestellen, je eine auf Back und Schanz und mittschiffs Bb und Stb. Die Bunker wurden in Gruppen gefüllt, d.h. es waren zu gleicher Zeit mehrere Bunker offen, in die das Heizöl lief. Die Gruppen wurden durch den Pumpenmeister festgelegt und mit dem II.WI abgestimmt. Dieser Festlegung ging eine genaue Peilung der in den Bunkern noch vorhandenen Vorräte voraus, die im Pumpenbuch festgehalten wurden. Die Peilung erfolgte manuell über die an den Bunkern vorhandenen Peilrohre an deren Verschlüssen Peilstäbe mit Ketten befestigt waren. Aufgabe der Pumpengasten war es nun, kurz bevor der Bunker die Vollfüllung erreichte, diesen zu schließen, einen leeren Bunker zu öffnen und diesen der Gruppe zuzuordnen. Eine laufende, gewissenhafte Peilung war dazu die Voraussetzung, auch um das Überfüllen des Bunkers und das Austreten des Heizöls durch die Entlüftungen an Oberdeck zu vermeiden. Der gefürchtete Ruf „Masut an Oberdeck“ ertönte leider doch ab und zu, denn bei einer Übernahmemenge von 100 t/h war höchste Aufmerksamkeit angesagt. Dazu zwei Stories: Anfang der 60-er Jahre, ich war II.WI auf der 121, unterstanden mir im Pumpenabschnitt der Pumpenmaat Schreck und der Pumpengast Matrose Spott. Nomen ist omen, denn manches Horrorszenario dieser beiden „Experten“ jagte mir tatsächlich den Schreck in die Glieder und sorgte für anschließenden Spott. Das ging dann so: Frage an Pumpenmaat: „Genosse Schreck, sind Bunker 1,2 und 3, geöffnet?“ Antwort: „Jawohl, Genosse Leutnant.“ Kontrollfrage des Leutnants: „Und alle anderen Bunker sind kontrolliert und zu?“ „Jawohl, Genosse Leutnant.“ „Anfangen!“ Es dauerte nur kurze Zeit, bis mich die Meldung erteilte: „Masut an Oberdeck Bb-Seite!“ Damit war natürlich für den Pumpenabschnitt nach der Heizölübernahme Oberdeckschrubben angesagt und der LI kontrollierte das Ergebnis persönlich. Oder eine andere Situation: Matrose Spott saß friedlich schlummernd vor dem Peilrohr für Bunker 3. Das Masut schwoll schon aus dem Peilrohr und lief ihm über die Füße – doch mein Spott schlief und schlief, bis er von mir unsanft geweckt wurde. Nur das hohe Süll am Luk zur Artillerie-Rechenzentrale hatte verhindert, daß diese empfindliche Technik von oben geölt wurde. Nach solchen Vorfällen war uns der Spott nicht nur des Oberdeckspersonals sicher und gipfelte in dem Zweizeiler: „Masutübernahme mit Pumpenschreck bringt versautes Oberdeck.“

Verdampferklopfen

Der Verdampfer erzeugte aus Seewasser Kondensat, das als Kesselspeisewasser verwendet wurde. Obwohl der Dampf-Wasser-Kreislauf ein geschlossener Kreislauf war, gab es permanente Wasserverluste, die normal waren und ergänzt werden mußten. Wirkungsprinzip des Verdampfers: Über Heizschlangen aus Kupferrohr wurde eine bestimmte Menge Seewasser verdampft. Das Salz des Seewassers blieb als Lauge im Verdampfer, wurde nach außenbords abgesaugt und neues Seewasser aufgefüllt. Der Dampf wurde über einen Hilfskondensator kondensiert und das Kondensat in die dafür vorgesehenen Zellen gepumpt. Große Teile des Salzes setzten sich natürlich auch auf den heißen Heizschlangen ab. Dadurch verringerte sich der Wärmeübergang und damit auch die Verdampferleistung. Die Heizschlangen mußten von Zeit zu Zeit durch Klopfen mit Hämmern vom Salz befreit werden – eben das Verdampferklopfen. Dazu wurde der Verdampfer geöffnet (der Deckel wog 1,3 t), die Heizschlange demontiert und die Heizrohre so lange geklopft, bis das Salz entfernt war. Das war für den Pumpenabschnitt bei den zu bewältigenden Gewichten, der Enge des Hilfsmaschinenraumes und dem durch das Klopfen verursachten Lärm eine kraftaufwendige, unangenehme Arbeit.

Kesselfegen

Der Hauptenergieträger der Antriebsanlage war der von den Hauptkesseln erzeugte Dampf. Wie exakt die Dampfparameter gehalten werden konnten, hing nicht unwesentlich vom Wärmeübergang

zwischen Flamme im Kessel, Rohrwandung und Wasser bzw. Dampf ab. Im Laufe des Maschinen-Betriebes war es unvermeidlich, daß sich auf den Kesselrohren eine feste Rußschicht absetzte, die periodisch wieder beseitigt werden mußte. Das wurde als Kesselfegen bezeichnet. Dazu waren die Mannlöcher des Verbrennungsraumes zu öffnen und die Beplattungen der Kessel außen zu entfernen. So wurde von innen und von außen das Rohrwerk zugänglich war. Schon das war in der Enge des Kesselraumes eine mühevollen Arbeit. Doch jetzt begann die Hauptarbeit und ich kann versichern, die Arbeit eines Schornsteinfegers ist dagegen der reine Luxus. Gereinigt wurde zuerst von außen nach innen. Mit ca. 1m langen Bürsten, den Schwertfegern, wurde zwischen die Rohre gefahren und durch Hin- und Herziehen der leichtere Ruß entfernt. Mit Drahtbürsten wurde der härteren Rußschicht zuleibe gerückt. Gleiches erfolgte dann von innen nach außen. Die Arbeit wurde in drei Schichten zu je acht Stunden ausgeführt und war ein Allemannsmanöver des GA-V. Oft mußte aber auch Personal anderer GA's aushelfen. Unsere Jungs sahen nach ihrer Schicht aus wie Bergleute vor Ort. Anzug Bordzeug blau bzw. Arbeitskombi, Käppi über die Ohren gezogen, vor der Nase einen weißen Putzlappen oder das Schweißstuch, bedeckt und verschmiert mit einer Mischung aus Ruß und Schweiß und nach der Schicht zum Umfallen fertig. Oftmals waren die Gesichter kaum zu erkennen. Die Bezeichnung Schwarzhals war hier wirklich gerechtfertigt. Es war einfach eine fürchterliche Schinderei. Die Abnahme der Arbeiten erfolgte durch den I.WI und LI. Dazu waren mehrere Hundert Rohrbündel mit Handlampen abzuleuchten. Der Einstieg in den Kessel erfolgte durch Mannlöcher. Das Mannloch gestattete mir eigentlich einen noch recht zügigen Ein- und Ausstieg. Aber auch unser Abteilungs-Ing., „Papa Wehrend“ genannt, wollte seine Kontrollpflichten erfüllen. Er war allerdings ein recht beliebter Vertreter der Spezies Mensch. Seine fast 180 kg mußten also durch ein Mannloch, kleiner 60x100 cm, gebracht werden. Dazu wurde folgendes Verfahren angewendet: Unter Mithilfe von zwei Kesselgasten (nicht gerade die Schwächsten) stemmte sich unser AI bis zur Höhe des Mannloches, steckte die Beine durch das Mannloch und drehte sich so, daß Beine und Achtersteven in den Kessel hingen. Jetzt begann das Schwierigste. Unter ständigem Kneten, Falten und Drücken wurde der umfangreiche Bauch zentimeterweise durch das Mannloch gezwängt, bis die Beine unseres AI fest auf dem Kesselboden standen. Aufatmend und zufrieden zog er dann seinen Kopf ohne fremde Hilfe in das Kessellinnere. Zum Aussteigen aus dem Kessel mußte unser „Dicker“ dann nur kräftig geschoben und der Bauch dabei weggedrückt werden. Jeder Beteiligte hätte problemlos bei dieser Aktion seine Zulassung als „Ganzkörpermasseur“ ablegen können. Während meiner späteren Dienstzeit als I.WI und LI auf dem Schiff 122 wurde die Abnahme des Kesselfegens von mir für alle Beteiligten mit einem Bierchen belohnt. Aber eine Sauarbeit und eine riesige Quälerei blieb es immer wieder. Ob für heutige GA-V-Generationen so eine Plackerei überhaupt noch nachvollziehbar ist?

Abschlußbemerkung und zurück zur Überschrift

Schwarzhälse, Kesselwanzen, Masutis, Oberdecksaffen und ähnliche Ausdrücke waren Späße untereinander. Wie die Stories zeigen, liegt jedoch in jedem Spaß ein Körnchen Ernst und wenn der Ulk keine Auswüchse zeigt und beleidigend wird, sei er geduldet. Es sollte aber niemand vergessen: Die Besatzung eines Schiffes ist nur so stark, wie ihr schwächstes Glied. Nur hohes fachliches Können, gemeinsames Beherrschen der Kampftechnik und wenn sich jeder auf jeden verlassen kann, vom Matrosen bis zum Kommandanten, ergibt das die erforderlich hohe Kampf- und Standkraft eines Kampfschiffes. Übrigens - die vornehmsten Lords an Bord waren doch die des GA-V. Niemand, nicht einmal der Kommandant, trug beim Wachbetrieb in See ein so schmuckes, schwarzes, auf Hochglanz poliertes Lederpäckchen mit strahlend weißem Halstuch, das durch einen blank polierten Kupferring zusammengehalten wurde. Okay?

Anlage: Kommandotabelle des Seeklarmachens im GA-V

Auf Befehl und Klingelsignal vom HBS: „Schiff klarmachen zum Marsch und Gefecht“ wurde ohne zusätzlichen Befehl in Verantwortung des E.-Abschnittes der Dieselgenerator angefahren und Last übernommen. Damit wurde die Anfangsphase des Seeklarmachens aller GA's energiemäßig sichergestellt. Im GA-V wurde folgender Befehlsablauf mit den dazu gehörenden Handlungen abgearbeitet (die automatische Befehlswiederholung durch die Gefechtsstationen habe ich in dieser Tabelle weggelassen):

BS, GS	Befehl, Meldung, Handlung
BS/V an alle GS:	GA-V klarmachen zum Marsch und Gefecht!
BS/V an GGS-1/V:	Stb-Kessel klarmachen zum Zünden!
GGS-1/V an BS/V:	Stb-Kessel ist klar zum Zünden.

BS/V an GGS-1/V: Stb-Kessel zünden, Bb-Kessel klarmachen zum Zünden!
 GGS-1/V an BS/V: Stb-Kessel gezündet.
 Der Kessel wurde über Brenner 1 gezündet. Ein E-Gebläse und eine E-Heizölpumpe sorgten für Luft und Brennstoff. Bei einem Kesseldruck von ca. 4 bar erteilte der WI auf dem BS-V die weiteren Befehle.

BS/V an GGS-1/V: Naßdampf durchschalten!
 GGS-1/V an BS/V: Naßdampf ist durchgeschaltet.
 BS-V an GGS-2/V: Stb-Anlage klarmachen zum Anfahren!
 Es wurde der jeweilige Hauptkondensator mit Kondensat aus den Vorratszellen bis zur Markierung geflutet und die Schaltungen für die Hilfsaggregate (Turbokondensatpumpe, Turboschmierölpumpe, Dampfstrahler) hergestellt.

GGs-2/V an BS/V: Stb-Anlage ist klar zum Anfahren.
 BS/V an GS-2/V: Verdampfer klarmachen zum Anfahren!
 BS/V an GGS-1/V: Hilfszudampf durchschalten
 Dieser Befehl wurde gegeben, wenn der Dampfdruck im Stb-Kessel 10-12 bar erreicht hatte.

GGs-1/V an BS/V: Hilfszudampf ist durchgeschaltet.
 BS/V an GS-2/V: Verdampfer anfahren!
 BS/V an GGS-2/V: Stb-Anlage anfahren, Bb-Anlage klarmachen!
 BS/V an GGS-1/V: Bb-Kessel zünden!
 GGS-1/V an BS/V: Bb-Kessel ist gezündet.
 BS/V an GGS-3/V: Turbogeneratoren klarmachen zum Anfahren!
 GGS-2/V an BS/V: Stb-Anlage ist in Betrieb, Bb-Anlage ist klar zum Anfahren..
 BS/V an GGS-2/V: Bb-Anlage anfahren!
 GGS-2/V an BS/V: Bb-Anlage ist in Betrieb.
 GGs-3/V an BS/V: Turbogeneratoren sind klar zum Anfahren.
 BS/V an GGS-3/V: Turbogeneratoren auf Bb(Stb)-Anlage anfahren und Last übernehmen!
 GS-2/V an BS/V: Verdampfer ist nach außenbords angefahren.
 BS/V an GS-6/V: Verdampferwerte messen!
 GS-6/V an BS/V: Salzgehalt am Verdampfer normal (< 1 Br).
 BS/V an GS-2/V: Verdampfer auf Hilfskondensator schalten!
 GGS-3/V an BS/V: Beide Turbogeneratoren in Betrieb, Last übernommen. Dieselgenerator außer Betrieb.

BS/V an HBS: Volle Stromentnahme möglich.
 Damit begann die Endphase des Seeklarmachens für alle übrigen GA's, da erst jetzt alle energieintensiven Anlagen zugeschaltet werden konnten.

BS-V an GGS-3/V: E.-Landanschluß einnehmen!
 GS-2/V an BS/V: Verdampfer ist auf Hilfskondensator geschalten!
 GGS-1/V an BS/V: Beide Kessel voll in Betrieb, Kesselabschnitt seeklar.
 GGS-2/V an BS/V: Beide Anlagen in Betrieb, E.-Törnbetrieb aufgenommen.
 GGS-3/V an BS/V: Alle Anlagen in Betrieb, MES-Anlage und Rudermaschine zugeschaltet, Landanschluß eingeholt, E.-Abschnitt seeklar.

BS/V an HBS: Erbitte Genehmigung zum Dampftrönnen.
 Die Genehmig wurde erteilt, indem die Maschinentelegraphen vom HBS auf „Achtung voraus“ und „Achtung zurück“ gelegt wurden.

BS/V an GGS-1/V: Hauptzudampf beidseitig durchschalten!
 GGS-1/V an BS/V: Hauptzudampf ist beidseitig durchgeschaltet.
 BS/V an GGS-2/V: Dampftrönnbetrieb aufnehmen!
 Beim Dampftrönnbetrieb wurden beide Propeller gegenläufig mit maximal 50 U/min in Betrieb gesetzt und damit die Sofortbereitschaft der Turbinenanlage hergestellt.

GGs-2/V an BS/V: Dampftrönnbetrieb aufgenommen, Turbinenabschnitt seeklar.
 BS/V an GS-2/V: Landanschlüsse einnehmen, Grundgefechtsschaltung herstellen!
 GS-2/V an BS/V: Landanschlüsse sind ein, Grundgefechtsschaltung hergestellt, Pumpenabschnitt seeklar.

BS/V an alle GGS: Grundgefechtsschaltung herstellen!
 Nach Meldung der Ausführung dieses Befehls durch alle GGS und GS war das Seeklarmachen des GA-V abgeschlossen.

BS/V an HBS: GA-V klar zum Marsch und Gefecht!

Nach mehr als zwölfjährigen Einsatz der Küstenschutzschiffe Projekt 50 zuerst im Bestand der Sowjetflotte und ab 1956 bzw. 1959 in den Seestreitkräften der DDR wurde auf Regierungsbeschluss deren Modernisierung verbunden mit einer großen Werftliegezeit in der sowjetischen Marinewerft in Kronstadt festgelegt. Geplant waren diese Arbeiten für die KSS „Karl Marx“ und „Ernst Thälmann“ von Dezember 1961 bis Dezember 1962 und für die KSS „Friedrich Engels“ und „Karl Liebknecht“ über den gleichen Zeitraum ein Jahr später.

Die Schiffe „Ernst Thälmann“ und „Karl Marx“ erhielten den bei den anderen Schiffen schon vorhandenen neuen Gittermast. UAW-Bewaffnung und Ortungstechnik wurden modernisiert. An der übrigen Bewaffnung, der Maschinenanlage und am Rohrleitungsnetz erfolgten Groß-Instandsetzungen analog der heimatischen Werftprogramme. Zur Senkung der Werftkosten, zur Kontrolle des Reparaturablaufes und zum Kennenlernen der neuen Technik wurde festgelegt, daß ein Drittel der Besatzung während der gesamten Werftzeit in Kronstadt verbleibt. Mit Beginn der Werfterprobung sollten dann jeweils Ende Oktober neben Abnahmespezialisten des Kommandos der Volksmarine auch das für Rückfahrt erforderliche seemannische und technische Personal nach Kronstadt kommen. Im zeitlichen Ablauf der Werftarbeiten und auch in den Lebensbedingungen der Besatzungen gab es in den beiden Werftliegeperioden geringfügige Unterschiede. Da der Verfasser dieser Zeilen als Angehöriger des Schiffes „Ernst Thälmann“ 1962 in Kronstadt weilte, beziehen sich seine Erinnerungen ausschließlich auf den Zeitraum der Arbeiten auf den ersten beiden Schiffen.

Anfang Oktober 1961 – die Besatzungen hatten sich zum Ende des Ausbildungsjahres gerade von den vorangegangenen anstrengenden und überdurchschnittlich zahlreichen Seetagen einigermaßen erholt – kam für alle unerwartet folgender Befehl: „Die Schiffe „Ernst Thälmann“ und „Karl Marx“ sind im Dezember nach Kronstadt zur Modernisierung und zu einer turnusmäßiger Werftliegezeit zu überführen. Ein Teil der Besatzung verbleibt während dieser Zeit in der Werftstadt Kronstadt.“ Alle waren überrascht, denn es war erstmalig, dass sich geschlossene Militäreinheiten der Volksmarine für längere Zeit auf sowjetischen Territorium aufhalten sollten.

Für die Stabs- und Bordoffiziere begann eine hektische Vorbereitungszeit mit folgenden Hauptmaßnahmen:

- Werftlisten mußten aktualisiert, erweitert und nach ihrer Bestätigung ins Russische übersetzt werden. Zum Übersetzen standen Dolmetscher des Kommandos der Volksmarine zur Verfügung.
- Die Auswahl der in Kronstadt verbleibenden Besatzungsmitglieder war vorzunehmen. Vorgesehen waren pro Schiff 52 Besatzungsmitglieder. Der Kommandant der „Karl Marx“, Kapitänleutnant Schreiber, wurde als Vertreter des Chefs der KSS- Abteilung eingesetzt. Ihm stand als Dolmetscher Leutnant Gerd Roloff vom Kommando zur Seite.
- Mit jedem für den Auslandseinsatz vorgesehenen Marineangehörigen wurden persönliche Gespräche geführt. Wer wollte, konnte diese Aufgabe ablehnen, aber es gab meines Wissens nur zustimmende Gesprächsergebnisse.
- Alle Teilnehmer mußten ein Gehaltskonto eröffnen. Paßbilder in Zivil wurden angefertigt zur Ausstellung eines „Vorläufigen Personalausweises der DDR“ (vor der Überfahrt wurden dann sämtliche Dienstaussweise eingezogen).
- Erstmals wurden für Marineangehörige Pelzmützen ausgegeben, Meister und Offiziere erhielten einknöpfbare Futter für ihre Wintermäntel.
- Die Besatzungen – besonders im Maschinenabschnitt – arbeiteten angestrengt, um ihre Technik für die lange Überfahrt zur Werft einsatzbereit zu machen.

Das Auslaufen der beiden Schiffe erfolgte unspektakulär. Aber aufkommender Wind und Regen bei Temperaturen wenig über dem Gefrierpunkt dämpften die Vorfreude auf das neue Unbekannte. Unser Schwesterschiff „Karl Marx“ hatte Schwierigkeiten mit dem Verdampfer, mußte mit der Fahrt zurückgehen. Wir hatten die Aufgabe, maximal Speisewasser zu erzeugen und bei erster sich bietender Gelegenheit zu übergeben. Wegen der rauen See war das aber nicht möglich. Die Situation auf der „Karl Marx“ verschlechterte sich zusehends und wir mußten sie wegen Kondensatmangel in Schlepp nehmen. Zweimal brach die Schlepptrosse und das Abschleppen wurde daraufhin von dem uns begleitenden Hochseeschlepper „Wismar“ übernommen. Wetterbedingt sank die Schleppgeschwindigkeit zeitweilig bis auf einen Knoten. Starker anlandiger Wind und die zu geringe Maschinenkraft des Schleppers trieben beide Schiffe immer mehr auf die sowjetische Küste

zu. Ein daraufhin unternommener dritter Schleppversuch unseres Schiffes war erfolgreich und die Fahrt in Richtung Kronstadt wurde fortgesetzt. Erst wenige Stunden vor dem Einlaufen konnte die „Karl Marx“ mit eigener Kraft wieder Fahrt aufnehmen. Die Insel Kotlin war schon in Sicht, da kam von der „Karl Marx“, auf der sich der Brigadechef Thomas befand, die Weisung: „BCH an K, folgen Sie mir in Kiellinie!“ Wir stoppten, die „Karl Marx“ zog an uns vorbei und nichts erinnerte mehr an ihre Beschwerden während der Überfahrt. Mit sowjetischen Lotsen an Bord liefen wir in den Hafen von Kronstadt ein und machten neben dem Kreuzer „Kirow“, dem damaligen Flaggschiff der Baltischen Rotbannerflotte fest. An irgendein Begrüßungszeremoniell kann ich mich nicht mehr erinnern. Ich weiß nur noch, dass durch die unplanmäßig lange Überfahrt auf beiden Schiffen die Verpflegung knapp geworden war und wir ein ordentliches Abendessen bis zum Eintreffen eines russischen Versorgungsfahrzeuges verschieben mußten. Nach 20 Uhr waren dann alle satt, zufrieden und gespannt, was uns die kommenden Tage bringen würden.

Am nächsten Morgen konnten wir feststellen, daß im Hafen nicht nur Marinefahrzeuge am Kai lagen. Fast mehr noch als der Kreuzer „Kirow“ erweckte das Walfangschiff „Juri Dolgoruki“ unser Interesse, da es in Wismar gebaut bzw. wiederaufgebaut worden war. Aus der 1949 vor Saßnitz gehobenen „Hamburg“ war in Wismar zuerst ein Fahrgastschiff entstanden, aber kurz vor Fertigstellung zu einem modernen Walfangmutterschiff umgebaut und in Dienst gestellt worden. Viel Zeit zum Umschauen blieb uns nicht. Am Vormittag kam der Hauptingenieur der Werft, Ofsjannikow, ein Oberstleutnant der Reserve, mit seinen zuständigen Reparaturleitern an Bord. Nach kurzer Vorstellung zogen sich die einzelnen Arbeitsgruppen mit ihren umfangreichen Werftlisten in verschiedenen Räume zurück und der Werftalltag unterschied sich nur durch gelegentlich auftretende Verständigungsschwierigkeiten von den Anlaufberatungen in unserer heimatlichen Neptunwerft in Rostock.

Am Abend waren beide Besatzungen in die ehemalige Kathedrale der zaristischen Marine, die als Zweigstelle des Hauses der Offiziere (Dom offizerow) umfunktioniert worden war, eingeladen. Wir wurden offiziell vom Stadtparlament und vom Festungskommandanten Admiral Maschkanzew als erste Vertreter der DDR, die den Boden von Kronstadt betreten hatten, begrüßt. Nach mehreren Reden und einem Kulturprogramm wurde für die geladenen Kronstädter und unsere Besatzungsmitglieder noch ein Film gezeigt und ausgewählte Offiziere zu einem Empfang geladen. Charakteristisch für den Empfang erschien mir die persönliche Bemerkung eines sowjetischen Marineoffiziers, die er mir gegenüber äußerte: „Was Hitler nicht geschafft hat, hat Ulbricht mit seinen roten Matrosen zustande gebracht: Die Deutschen haben Kronstadt betreten. Aber es ist gut so, denn es dient dem Frieden“.

Brigadechef Thomas mit seinem Stab sowie das für die Überfahrt benötigte Zusatzpersonal machte sich klar für die Heimreise, die schon in den nächsten Tagen mit dem Schlepper „Wismar“ erfolgte.

Nach Reparaturablaufplan war mit Beginn der Werftarbeiten eine schnelle Überführung der Schiffe ins nahegelegene Trockendock, welches noch aus Zeiten Peter des Großen stammte, vorgesehen. Die ersten Tage blieben die Schiffe noch im Hafen. Geschütze, Torpedorohrsatz, Turbinenläufer, Hilfsmaschinen, Antennenmast und weitere Großgeräte wurden demontiert und mit Schwimmkran zur Werft transportiert. Die anschließende Überführung der Schiffe ins Trockendock verzögerte sich, da sich dort noch kleinere Schiffe in Reparatur befanden. Die Temperaturen im Dezember lagen bei durchschnittlich 12 Grad minus und den Hafen bedeckte eine 10 cm starke Eisschicht. Täglich wuchs die Gefahr, dass die Schiffe nicht mehr ins Dock geschleppt werden konnten. Überraschend kam dann eines Morgens, wenige Tage vor dem Weihnachtsfest, die Aufforderung, die Schiffe bis 10 Uhr für die Überführung vorzubereiten. Alles weitere vollzog sich schnell, aber ohne Zwischenfälle und als es gegen 15 Uhr dunkel wurde, saßen wir wirklich auf dem „Trockenen“. Das ca. 400m lange Trockendock am Stadtrand von Kronstadt war für die nächsten Monate unsere Heimat geworden. Außer unseren Schiffen lagen im Dock noch zwei U-Boote und 6 – 8 Hilfsschiffe.

Mit Ausnahme einiger Offiziere, die weiterhin an Bord wohnten, wurden alle Matrosen, Maate und Meister zunächst kaserniert untergebracht. Die Teilnahme an der Gemeinschafts-Verpflegung in der russischen Ausbildungskaserne gehörte für unsere Matrosen und Maate zu den härtesten Tagen des gesamten Kronstadt-Aufenthaltes, währte aber nur kurze Zeit, da nach ca. sechs Wochen der sowjetischen Seite das Zugeständnis abgerungen werden konnte, in der Kaserne unser Personal selbst zu beköstigen. Eine eigene Kombüse, Zusatzeinkäufe (das Grundsortiment entstammte der sowjetischen Verpflegung) und unsere Köche produzierten magenverträgliche Mahlzeiten für alle. Über die Verpflegungsrubel wachten die Leutnante Naumann und Sperling. Offiziere und Unteroffiziere erhielten die Genehmigung zur Teil-Selbstversorgung. Sie mußten nur am

gemeinschaftlichen Mittagessen teilnehmen, wofür monatlich 30 Rubel zu zahlen waren. Das hatte den Vorteil, daß bei sparsamen Wirtschaften ein Teil des Verpflegungsgeldes für den übrigen Lebensunterhalt abgezweigt werden konnte. Vom Ministerium der NVA war festgelegt, daß ca. 10 % unseres Gehaltes monatlich in Rubel ausgezahlt wurden. Somit erhielten Matrosen und Maate 25 – 30 Rubel, Meister und Offiziere 60 – 70 Rubel. Der Verpflegungssatz betrug einheitlich 60 Rubel. Damit hatte ein Offizier – nach Abzug der 30 Rubel für das Mittagessen - rund 100 Rubel zur Verfügung. Insgesamt entsprach unsere Vergütung etwa der von Studenten, die in Leningrad oder Moskau studierten. Man konnte davon leben, mußte sich aber auf die Ländersituation einstellen. So zählten eben Kartoffeln zum Gemüse und waren im Winter Mangelware. Eier gab es im Winter gar nicht und außer Äpfel kein anderes Obst zu kaufen. Die Vitamine bezogen wir aus Sauerkraut, Salzgurken und eingelegten grünen Tomaten. Der Smutje hatte für die Gemeinschaftsverpflegung bald alles im Griff und auch die Offiziere und Unteroffiziere erzielten bei der Selbstversorgung immer bessere Resultate.

Die kaserniert untergebrachten Besatzungsangehörigen pendelten zweimal täglich zwischen Kaserne und Dock, um auf dem Schiff zu arbeiten. Ständig an Bord waren außer den Offizieren nur eine Sicherheitswache, insgesamt nicht mehr als 10 Personen. Toiletten (Holzhäuschen) befanden sich außerhalb des Docks. Damit der Schlüssel, der sich im Wachstand befand, nicht so leicht verschwinden konnte, war er mit einem 2 kg schweren Kugellager verschweißt. Damit hatte jeder mindestens einen schweren Gang am Tag zu erledigen. Da die Schiffsheizung ausgebaut war, mußten Offiziersmesse und die bewohnten Kammern provisorisch elektrisch beheizt werden. In den kalten Januartagen bei Temperaturen bis minus 30°C waren da nicht immer Wohlfühltemperaturen zu erreichen. Trinkwasser konnte ebenfalls nur an ausgewählten Stellen an Bord entnommen werden. Dadurch wurde die tägliche Körperpflege für die ständig an Bord Wohnenden problematisch. Mit Unterstützung unseres Bauleiters Dimitri Gridnjew bauten wir uns auf dem Oberdeck in Höhe Flakstand eine provisorische Dusche, zu der uns der Oberbootsmann eine große Persenning als Duschvorhang spendierte. Die Dusche wurde eifrig in Anspruch genommen und sogar zum Wäschewaschen benutzt. Einfälle und Tricks waren gefragt und halfen uns über die kritischen Monate, wo fast alles aus dem Schiff ausgebaut war, hinweg.

Von den Besatzungen waren während der Werftliegezeit vorrangig nachstehende Aufgaben zu erfüllen:

- Durchführung sämtlicher Entrostungs- und Konservierungsarbeiten am und im Schiffskörper (Unterwasseranstrich, Bilgenkonservierung, Oberdecks- und Aufbautenanstriche),
- Reinigung und Konservierung von Bunkern und Zellen (mit Spaten und Spachtel, die Masutbunker wurden außerdem mit Dampf gereinigt und waren dazu so angebohrt, dass die Masutbrühe in eine Rinne des Docks abfließen konnte),
- Mithilfe bei Demontage- und Montagearbeiten einzelner Anlagenteile auch zur Erhöhung des fachlichen Wissens,
- Sicherung der Einzelerprobungen und der komplexen Funktionsproben aller Anlagenteile in den einzelnen Gefechtsabschnitten,
- Überwachung der Brandschutz- und technischen Sicherheit während der Werftarbeiten.

Die militärische Ausbildung der Besatzung mußte bei dem Umfang der vorgenannten Aufgaben zwangsläufig in den Hintergrund treten. Trotzdem stand außer Politunterricht auch gelegentlich Dienstkunde, Exerzieren und einmal auch Schießen auf dem Programm. Zum Wochenprogramm aller Besatzungsmitglieder gehörten auf Befehl des Chefs der VM auch zwei Std. Russischunterricht. Dieser sollte von Abiturienten unter Aufsicht des jeweils verantwortlichen Abschnittskommandeurs durchgeführt werden. Bessere Ergebnisse wurden jedoch erzielt, wenn der verantwortliche Offizier – so er gut russisch sprach - selbst diesen Unterricht durchführte. Mir persönlich hat es jedenfalls Freude gemacht, meinen Maschinisten nicht nur die russischen Ausdrücke für alle an Bord benötigten Werkzeuge, Farben und Ersatzteile beizubringen, sondern ihnen auch sprachliches Rüstzeug für Landgang und Rendezvous zu vermitteln. Im letzten Drittel der Werftzeit mußte in den Abschnitten, wo neue Technik eingebaut wurde, zusätzlich Zeit zum Kennenlernen und Beherrschen der neuen Anlagen eingeordnet werden. Hier hatten es die verantwortlichen Offiziere am schwersten, da das neue Wissen fast nur im Selbststudium erworben werden konnte und dann an die Unteroffiziere und Matrosen weitergegeben werden mußte.

Bei allem schweren Dienst kam auch die Freizeit nicht zu kurz. Zwischen dem Chef der VM und dem Festungskommandanten von Kronstadt war vereinbart worden, daß die deutschen Marineangehörigen während ihres Aufenthaltes auf der Insel die hier geltenden (d. h. sowjetischen) Dienstvorschriften einzuhalten haben. Danach konnten sich Offiziere und Meister nach Dienst ungehindert in der Stadt bewegen. Kino, Sauna, Gaststättenbesuch und Tanzveranstaltungen im „Kulturni dom“ waren kein

Problem und wurden rege genutzt. Alle „Ex-Kragenträger“, d.h. die Dienstgrade Matrose bis Obermaat, hatten ungeachtet ihrer Dienststellung nur Dienstag und Donnerstag die Möglichkeit zu einem individuellen Landgang. Diese Tage wurden in der Bevölkerung als „Trockene Tage“ bezeichnet, denn es wurden in keinem Geschäft alkoholische Getränke verkauft. Auch in Gaststätten war es den Matrosen nicht gestattet, Alkohol zu trinken. In der Praxis gab es allerdings immer Möglichkeiten, um Bier, Sekt oder stärkere Getränke zu genießen. Aber jeder, der mit einer „Fahne“ einer Militärstreife in die Hände fiel, wurde ohne Pardon zur Einheit zurückgebracht. Verständlich, dass von der Besatzung kein Anlaß versäumt wurde, um wesentlich gefahrloser an Bord zu feiern. Dazu wurde unter Leitung eines Offiziers die benötigte Menge Alkohol verschiedener Spezies eingekauft und nach getaner Arbeit an Bord ein „fröhliches Jugendlieben“ entfaltet.

Um die Anzahl der Landgänge zu vergrößern, ging es oft in kleinen Gruppen unter Leitung eines Offiziers oder Meisters ins Kino, Kulturhaus oder zu Sportveranstaltungen. Dies war jederzeit möglich und wurde auch von den für die „Exkursion“ Verantwortlichen nicht als zusätzliche Belastung empfunden.

Die freie Zeit an Bord bzw. in der Kaserne unterschied sich wenig von der in der Heimat. Karten- oder Schachspiel wurde ergänzt durch das bei den Werftarbeitern beliebte Domino-Spiel, welches unser Personal bald ebenso perfekt beherrschte wie die Einheimischen. Nicht unerwähnt bleiben darf der Radioempfang. Keine Gelegenheit blieb ungenutzt, deutsche Sender zu hören, um Neuigkeiten aus der Heimat zu erfahren. Wir bekamen zwar auch Zeitungen aus der DDR zugeschickt, erhielten diese aber stets mit mehrtägiger Verspätung.

Die sportliche Betätigung unserer Besatzungsmitglieder war vielseitig. Im Gegensatz zum unbeliebten Frühsport auf dem Kasernengelände oder später an Bord, der sich im wesentlichen auf morgendliche Gymnastik beschränkte, zeigte man bei der freiwilligen sportlichen Betätigung nach getaner Arbeit wesentlich mehr Interesse. Das am Oberdeck aufgebaute Reck und die daneben liegende 50kg-Hantel wurden täglich für individuelle Wettbewerbe „Klimmzüge“ oder „Hantelstrecken“ benutzt und nicht selten wurden die jungen Werftarbeiter zum Duell herausgefordert. An zwei Abenden in der Woche stand uns eine Turnhalle zur Verfügung und egal, ob Hallenfußball, Handball, Geräteturnen oder Völkerball auf dem Programm standen, es war immer etwas los. Im Winter konnte man auf dem Sportplatz Schlittschuhlaufen, für uns eine völlig neue Sache. Bei entsprechend niedrigen Außentemperaturen wurden zwei Sportplätze der Stadt kräftig mit Wasser besprüht und das „Katok“ (Eislaufstadion) war fertig. Wer - wie wir - keine Schlittschuhe hatte, konnte sie für wenige Kopeken samt zugehörigem Schuhwerk ausleihen. Da wir auch in der Heimat noch im Marinebestand geführt wurden, mußten wir regelmäßig melden, wie viele Besatzungsangehörige die Bedingungen für das Sportabzeichen abgelegt hatten. Hier konnten wir ohne spitzen Bleistift stolze Ergebnisse melden. Unsere sportlichen Aktivitäten blieben den Kronstädtern nicht verborgen und eines Tages wurden wir zu einem Fußballspiel gegen die Mannschaft der Marinewerft eingeladen. Zur Erläuterung muß man sagen, dass die Werft der führende Industriebetrieb der Insel und die Mannschaft eigentlich die Fußballmannschaft der Stadt Kronstadt (damals 13000 Einwohner) darstellte. Die Niederlage war vorprogrammiert. Es war für uns ein kleiner Trost, daß das Torergebnis einstellig blieb und unsere Mannschaft wenigstens ein Ehrentor erzielen konnten.

Während der Werftliegezeit war nur einmal Heimaturlaub vorgesehen. Vom Kommandanten der Festungsstadt wurde jedoch auf Antrag ein zeitweiliges Verlassen der Insel erlaubt. Das bedeutete für Offiziere und Meister möglichen Wochenendurlaub in Leningrad. Die Übernachtung war in einem Hotel für sowjetische Armeeangehörige im Zentrum der Stadt möglich und auch finanziell zu verkraften. Die Wochenenden in der herrlichen Stadt an der Newa gehören zu meinen schönsten Erinnerungen. Ob Admiralsgebäude, Newski-Prospekt, Anitschkowbrücke, Reiterdenkmal, Isaak-Kathedrale, Peter-Pauls-Festung oder Smolny, kein international bekanntes Kunstwerk blieb unbesichtigt. Als Marineangehörige interessierte uns natürlich auch besonders der legendäre Kreuzer „Aurora“, das Marinemuseum und das militärhistorische Museum der Artillerie. Aber ein Besuch der Ermitage gehörte zweifellos zu den Höhepunkten eines Wochenendurlaubes. In netter Erinnerung sind mir auch die erholsamen Spaziergänge durch die großzügig gestalteten Parkanlagen der Stadt oder ein Besuch des zentralen Kultur-und-Erholungsparkes (Kirow-Park) geblieben. Besonders an den Sommerabenden, den sogenannten „Hellen Nächten“, war dort überall ein fröhliches Treiben, Musik und Gesang und das alles ohne geöffnete Gaststätten oder Biergärten.

An diesen äußerst angenehmen Seiten unseres Auslandsaufenthaltes auch unsere Matrosen und Maate teilhaben zu lassen, diesem Anliegen entzog sich kein Offizier. Es verging fast kein Wochenende, an dem nicht eine „Exkursion“ nach Leningrad stattfand. Mit 8-10 Matrosen im Gefolge,

ging es unter Leitung eines Offiziers zum Hafen und nach Prüfung des Passierscheines, der uns zum Verlassen der Insel berechnete, bedurfte es einer 20-minütigen Überfahrt mit der Fähre und anschließend einer halbstündigen Fahrt mit der S-Bahn von Oranienbaum bis ins Zentrum von Leningrad. Da die kollektiven Landgänge mit Ankunft der letzten Fähre um 23 Uhr beendet sein mußten, wurde der Sonnabenddienst für die Exkursionsteilnehmer vorverlegt, so daß uns an diesen Tagen ebensoviel Zeit für die „Kulturausflüge“ blieb wie an Sonntagen. Diese Art Wochenendbeschäftigung war allseits beliebt und wurde, so oft es ging, wahrgenommen. Das hohe Interesse hatte auch zur Folge, daß es dabei stets diszipliniert zugeht und es zu keinen „besonderen Vorkommnissen“ kam. Nicht jeder wollte aber seinen Sonntagsausflug unbedingt nur zur Weiterbildung nutzen. So gab es Besatzungsangehörige, die meldeten ihre Teilnahme nur an Tagen, an denen unser LI nicht „Museumsführer“ war. Der hatte nämlich den Ehrgeiz, den Teilnehmenden möglichst an einem einzigen Tag alle Sehenswürdigkeiten der Stadt zu zeigen. Doch nicht jeder hatte die Konstitution wie der frühere Sportoffizier und mochte die Höhen der Kultur lieber gemächlich angehen, anstatt sie zu erstürmen.

Zur Stimulierung des täglichen Dienstes wurde auch fernab der Heimat der Wettbewerb um die Auszeichnungen als „Bester“ und „Bestes Kollektiv“ geführt. Für den Abschluß hatten sich die Kommandanten etwas besonderes einfallen lassen. Mit Unterstützung der Werftleitung und des Festungskommandanten gab es für die Sieger eine mehrtägige Fahrt an den Ladogasee. Zeltplanen und Verpflegung wurde zusammengepackt und mit einem von der Werft bereitgestellten, nicht mehr ganz neuen Bus ging es unter Leitung von Leutnant Fritz Naumann auf Entdeckungsfahrt abseits der zivilisierten Welt. Ziel war das ca. 100 km entfernte Dorf Kirikowo, wo unsere Ausgezeichneten für drei Tage Gast eines großen Kolchos waren. Noch nach Jahren berichteten die Teilnehmer begeistert von der Gastfreundschaft der dortigen Landbevölkerung.

Besondere Mühen machten wir uns auch bei allen fern der Heimat zu verbringenden Feiertagen. Fast jeder bemühte sich dann, seinen Teil zur Vorbereitung beizutragen. Besonders zu Weihnachten sollte kein zu großes Heimweh aufkommen. Zum Tag der Nationalen Volksarmee am 1. März und zum Tag der Republik am 7. Oktober hatten wir stets auch Werftarbeiter und Vertreter der Rotbannerflotte eingeladen, um gemeinsam zu feiern und auch die Beförderten und Ausgezeichneten zu beglückwünschen. Ich erinnere mich dabei, dass unser gerade vom Obermaat zum Meister beförderten E-Spezialist in arge Verlegenheit geriet. Hatte er sich doch vorschriftsgemäß unmittelbar nach seiner Beförderung in entsprechender Uniform und den zugehörigen Rangabzeichen beim Vorgesetzten zu melden. Das Dumme war nur, dass das Versorgungsschiff aus Rostock, auf dem sich auch die neue Uniform befand, wegen Eisgangs noch nicht in Kronstadt eingetroffen war. Von allen Meistern wurde spontan eine Kleidersammlung organisiert und Meister Dünkels erster Rapport beim Kommandanten verlief zu dessen vollster Zufriedenheit.

Heute kaum noch vorstellbar, lebten wir in Kronstadt doch recht abgeschnitten vom Geschehen in der Heimat. Für die gesamte Werftliegezeit war nur einmal Urlaub vorgesehen, der jeweils für 50 % der Besatzung in die Monate Juli und August fiel. Der Transport in und aus dem Urlaub erfolgte mit dem Kümo „Hydrograph“, einem ausgesprochen langsamen Hilfsschiff der Volksmarine. So dauerten alleine die Überfahrten zweieinhalb Tage.

Während unseres Aufenthaltes auf der Insel erhielten wir außer den schon erwähnten und zwei bis drei Tage alten Tageszeitungen („Neues Deutschland“ und „Junge Welt“) regelmäßig die Armeezeitschriften „Volksarmee“ und „Flottenecho“. Deutsche Rundfunksender waren besonders tagsüber schlecht zu empfangen. Über Langdrahtantenne konnten abends der Deutsche Freiheitssenders 904 und der Deutsche Soldatensender abgehört werden. Beide Sender wurden im Rahmen der Spezialpropaganda von der DDR mit Ausrichtung West betrieben. Auch deutschsprachige Sendungen des finnischen Rundfunks wurden gehört. An Fernsehen war gar nicht zu denken. Alle wichtigen Ereignisse waren nur über Radio Moskau oder aus russischen Tageszeitungen in der Landessprache zu erfahren. Private Telefonate in die Heimat über das öffentliche Telefonnetz waren nicht möglich. Nur der amtierende Abteilungschef war wöchentlich mit der heimatlichen Dienststelle telefonisch in Verbindung, um den Stand der Arbeiten zu melden und danach die neuesten Aufgaben und Befehle entgegen zu nehmen. Zur persönlichen schnellen Kommunikation mit den Familienangehörigen blieb nur der Telegrammaustausch über das Postamt der Stadt. Es ist deshalb nicht verwunderlich, daß Briefeschreiben zur festen Freizeitbeschäftigung gehörte und für jeden der Erhalt eines Grußes aus der Heimat immer etwas Besonderes war. Ein noch größeres Ereignis war der Empfang eines Päckchens. Doch obwohl vereinbart war, daß jeder in Kronstadt stationierte Deutsche pro Quartal ein zollfreies Päckchen empfangen durfte, trafen die ersten Weihnachtsgeschenke erst Ende Januar ein. Nach unseren Protesten hatte sich St. Bürokratie

auf die neuen Anweisungen eingestellt und es gab keine weiteren Probleme. Durch das rege Briefschreiben merkten wir auch schnell, daß auf der Post die schönen und in kurzer Folge erscheinenden Sondermarken immer schnell vergriffen waren. Aber die freundliche Postangestellte schaffte es immer wieder, ihre „Nemzis“ mit den begehrten Marken zu versorgen.

Die freundliche Postangestellte war kein Einzelfall. Unser Aufenthalt in Kronstadt hatte sich schnell herumgesprochen. Durch unsere Marineuniform für jedermann erkennbar, spürten wir nicht nur im öffentlichen Leben die Sympathie der Bevölkerung. Wir waren überall gern gesehene Gäste und jeder bemühte sich, uns bei der Eingewöhnung in das neue Umfeld zu helfen. Gleichzeitig zeigte man reges Interesse an den Lebensverhältnissen im östlichen Teil Deutschlands. Von den Werftarbeitern wurde immer wieder die Frage nach den Ursachen für die Spaltung Deutschlands gestellt und wir hatten große Mühe mit unseren geringen Russischkenntnissen dies allgemeinverständlich zu erläutern. Auch wurde das gute handwerkliche Können unserer Matrosen gelobt und ihre gute Disziplin. Etwas erstaunt war man über das fast familiäre Verhältnis zwischen unseren Matrosen, Maaten, Meistern und Offizieren. Man wollte uns nicht recht glauben, dass dies die normalen Umgangsformen innerhalb der Volksmarine seien. Unter den deutschen Offizieren entstand der Eindruck, daß gerade dieses Verhältnis zu unseren Unterstellten die Ursache für das manchmal reservierte Verhalten sowjetischer Offiziere gegenüber unserer Offiziersgruppe war.

Gern gesehen waren unsere jungen Matrosen und Maate bei den zahlreichen Tanzveranstaltungen im Kulturhaus der Stadt. Die Mädchen schätzten dabei nicht nur die gegenüber den einheimischen Jugendlichen überdurchschnittliche tänzerische Begabung unserer Marineangehörigen, sondern vor allem ihre Höflichkeiten gegenüber Mädchen. Die in Deutschland üblichen Sitten, eine Dame zum Tanz zu bitten und sie nach dem Tanz mit Händchenhalten oder Arm in Arm an ihren Platz zurückzuführen, waren in Kronstadt völlig unbekannt. Während unseres Aufenthaltes bahnten sich mehrere feste Beziehungen an und ein Obermeister heiratete sogar. Diese Beziehung wurde in den folgenden Jahren auf eine harte Probe gestellt. Die Ehe wurde zwar in Kronstadt unbürokratisch geschlossen, der Ehemann musste aber dann in der DDR fast zwei Jahre warten, bis von den sowjetischen Behörden seiner Frau die Ausreise bewilligt wurde.

Es gab auch unerwartete Alltagsprobleme. Entsprechend unserer Erziehung war jeder von uns voller Erwartung ins Land des „großen Bruders“ gekommen. Doch schon bei der Ankunft stellten wir fest, dass einiges nicht in das Bild paßte, das man uns von der Sowjetunion gemalt hatte. Als 1956 der Stalinismus als Diktatur erkannt und weltweit verurteilt wurde, waren über Nacht in der DDR alle Bilder Stalins verschwunden. Beim Pfortner am Werfteingang in Kronstadt jedoch hing noch ein großes Porträt von Väterchen Stalin und es war während unseres Aufenthaltes nicht das einzige Bild, was wir sahen. Die Stadt Kronstadt hatte erst seit 1956 ein Stadtparlament. Vorher hatte allein der Garnisons-Chief das Sagen. Trotzdem bestimmte auch während unseres Aufenthaltes ausschließlich ein Admiral Maschkanzew, wer von der Bevölkerung die Insel verlassen oder betreten durfte. Dass die Gleichberechtigung der Frau in Kronstadt soweit ging, dass Straßenbaubrigaden ausschließlich aus Frauen bestanden, die großes Kopfsteinpflaster ohne technische Hilfsmittel verlegten, war uns ebenfalls unverständlich. Die schon erwähnten „trockenen Tage“, an denen es für die gesamte Bevölkerung keinen Alkohol in der Stadt zu kaufen gab, nur weil die Matrosen Ausgang hatten, entsprachen ebenso wenig unserer Vorstellung von Demokratie wie die zahlreichen zivilen Sonderstreifen an Feiertagen, die immer auf der Jagd nach Betrunkenen waren und mit diesen, wenn sie gefaßt wurden, sehr rüde umgingen. Überhaupt schien mir die Bekämpfung des Alkoholproblems mit wenig wirksamen Mitteln zu erfolgen. So wurde ein Werftarbeiter, der betrunken während der Arbeitszeit aufgegriffen wurde, mit vier Wochen Arbeitsentzug bestraft. Ob das Konzept „Keine Arbeit - kein Geld - kein Wodka“ aufgegangen ist, darf bezweifelt werden. Bei besonderen Tanzveranstaltungen gab es in begrenztem Maß Bier und Wein. Wodka war dann aber prinzipiell verboten. Doch bei jeder Kellnerin konnte man gegen ein Trinkgeld eine „kräftige Limonade“ bestellen und erhielt prompt eine mit Wodka gefüllte Limonadenflasche.

Das Erbetteln von Geld, richtige Bettler auf der Straße, sah ich in meinem Leben zum ersten Mal in Leningrad. Ich war davon genau so schockiert, wie von einer alten Frau, die mich mit „Väterchen“ ansprach und darum bat, meine Schuhe putzen zu dürfen. Ich drückte der Frau einen Rubel in die Hand und lief davon. Ich hatte das Gefühl, vor Scham rot zu werden.

Aber es gab auch angenehmere Dinge, die uns in Staunen versetzten: So wurde z.B. der in der DDR gerade aufgekommene Modetanz „Lipsi“ überall gespielt und die Mädchen waren verwundert, dass keiner von uns diesen Tanz beherrschte.

Gerade wegen der Abgeschlossenheit Kronstadts, resultierend aus seiner geographischen Lage als Insel, war für uns die sichere und zuverlässige Verbindung zum Festland beeindruckend. Die Fähren fuhren stets pünktlich und war auf Grund der Wetterlage eine Fahrt mit dem sonst üblichen Tragflächenboot nicht möglich, wurden zusätzlich normale Schiffe eingesetzt. Für uns völlig neu war die Überfahrt im tiefsten Winter mit LKW. Dabei war die Fahrt übers Eis zwar nichts Besonderes, aber etwas mulmig wurde den meisten, als diese Lkws die ca. 20 m breite eisfreie Fahrrinne nach Leningrad auf Flößen überqueren mußten. Einfache Holzflöße lagen wie Pontons im Wasser und wurden, wenn sich ein großes Schiff näherte, einfach mit Traktoren aus dem Wasser gezogen.

Im Dezember 1962 ging unser Einsatz in Kronstadt zu Ende. Die Abnahmegruppen und die Überführungsbesatzungen waren bereits einige Zeit an Bord. Umrüstungen und Modernisierungen waren abgeschlossen und alle technischen Erprobungen erfolgreich beendet. Bei den letzten See-Erprobungen hatte jeder den nahenden harten Winter bereits verspürt. Wir mußten uns beeilen, um die Überfahrt ohne Eisberührung zu überstehen. Alle sehnten die Heimfahrt und den anschließenden Urlaub im Kreis ihrer Angehörigen herbei. Am 11. Dezember war es endlich soweit. Begleitet von den Klängen einer russischen Marinekapelle und dem Winken zahlreicher Werftarbeiter und Marineangehörigen verließen die Schiffe „Karl Marx“ und „Ernst Thälmann“ den Hafen von Kronstadt. Alle Offiziere und Meister trugen zur Feier des Tages und während der gesamten Überfahrt weißes Hemd zur Uniform. Nach 36 Stunden Überfahrt, die ohne Zwischenfälle verlief, erreichten wir die Reede von Saßnitz. Der größte bisherige Auslandsauftrag in der Geschichte der Volksmarine war erfüllt.

Anlage: Offiziere und Meister die ganzjährig in Kronstadt eingesetzt waren:

Schiff „Ernst Thälmann“				Schiff „Karl Marx“			
Dienstgrad	Vorname	Name	Dienststlg	Dienstgrad	Vorname	Name	Dienststlg
Ob.Ltn. z. See	Werner	Ebert	Kmdt.	Kpt.Ltn.	Günter	Schreiber	Kmdt. u. Vertr.BCH
Kpt.Ltn.	Manfred	Wiedner	Polit-Offz.	Kpt.Ltn.	Wolfgang	Baumgärtel	Polit-Offz. Abt. -PV
Leutn. z. See	Erwin	Kramer	Nav.-Offz. Dolmetscher	Ltn. z. See	Dieter	Sperling	1.WO und Nav.-Offz.
Ltn. z. See	Fritz	Naumann	WL-Offz.	Ob.Ltn. z. See	Manfred	Groß	WL-Offizier, Art.Offz.
Ltn. z. See	Peter	Lemke	Sperr-Offz	U.-Ltn. z. See	Jürgen	Radecki	Sperr-Offz.
Ob.Ltn. z. See	Max	Dietze	FT- Offz.	Ltn. z. See	Horst	Friesicke	FT- Offz.
Ob.Ltn. Ing.	Horst	Alex	Leit. Ing.	Ob.Ltn. Ing.	Jürgen	Rossack	Leit. Ing.
Leutn. Ing.	Lothar	Kolditz	Wach-Ing	Ltn. Ing.	Siegfried	Prinz	Wach-Ing
?	?	?	Feldscher				
				U.-Ltn. z. See	Gerd	Rohlof	Dolmetscher
Ob.-Meister	Siegfried	Röhl	Oberbootsmann/Oberstückmstr.	Ob.-Meister	Kurt	Kroh	Oberbootsmann
Ob.-Meister	Gerhard	Kramer	Obersteuermann	Obermaat	?	?	Obersteuermann
Ob.-Meister	Gerhard	Seidler	WL-Meister	?	?	?	WL-Meister
Obermaat	Horst	Plöger	Sperr-Meister	Ob.-Meister	Gerd	Loyeck	Sperr-Meister
Ob.-Meister	Hartmut	Schindler	FT-Meister	Ob.-Meister	Gottfr.	Müller	FT-Meister
Meister	Günter	Bischoff	Funkmeister	?	?	?	Funkmeister
Obermaat	Knut	König	Kesselstr.	Ob.-Meister	Günter	Portun	Kesselstr.
Ob.-Meister	Wolfgang	Deckert	Turbinenmstr.	Ob.-Meister	Bernd	Dölling	Turbinenmstr.
Meister	Helmut	Dünkel	E.-Meister	Meister	Heinz	Steinert	E.-Meister
Obermaat	Klaus	Huart	P.-Meister	Meister	Günter	Perkatz	P.-Meister
Maat		Wolf	Pumpenmaat				

Bei der Auffrischung meiner Erinnerungen vom Aufenthalt in Kronstadt haben mich ehemalige Marinekameraden unterstützt. Ich bedanke mich besonders bei Horst Alex, Max Dietze, Helmut Dünkel, Gerhard Kramer und Siegfried Prinz. Wie mir vom Vorstand unserer Kameradschaft mitgeteilt wurde, haben auch Wolfgang Baumgärtel, Fritz Naumann und Dieter Sperling bei der Vervollständigung meines Beitrages geholfen. Auch diesen Kameraden ein herzliches Dankeschön.

Ergänzende Erinnerungen von Fritz Naumann

Nachdem ich Gelegenheit bekam, die Kronstadtschilderung von Lothar Kolditz zu lesen, was mir ausgesprochen Spaß bereitet hat, möchte ich noch einige Episoden beisteuern:

Anfangs war unser Schul-Russisch ziemlich mies, was zu vielen Missverständnissen führte. Eine Episode bezieht sich auf die technischen Mängel auf der Überfahrt der „Karl Marx“, die Lothar Kolditz erwähnt. Schon lange vor Kronstadt hatte das Schiff technische Probleme, so dass es von der Besatzung der „Ernst Thälmann“ spöttisch „Karl Murks“ genannt wurde.

Es muß im Dezember oder Januar gewesen sein, als einige Offiziere der Thälmann bei „krepki limonad“ (Deckname für höherprozentige Getränke) mit sowjetischen Offizieren ins Gespräch kamen. In vorgerückter Stunde wurde auch der technische Zustand der Schiffe erörtert. Als junger Offizier versuchte ich mit meinem damals noch stümperhaften Russisch den sowjetischen Offizieren zu erklären, dass die „Karl Marx“ wegen einiger technischer Mängel von uns „Karl Murks“ genannt wird. Was aber hatten die sowjetischen Offiziere verstanden? Karl Marx ist politisch gesehen Karl Murks. Diese Abwertung des Begründers des Marxismus/Leninismus passte natürlich gar nicht ins Bild unserer sowjetischen Gäste und hatte offensichtlich eine Meldung an die zuständige Politabteilung der Baltischen Flotte zur Folge.

Ergebnis: Ich wurde auf die „Karl Marx“ befohlen. Anwesend waren KL Schreiber, KL Baumgärtel, KL Wiedner und zu meinem Glück auch OL zur See Evert als Kommandant der „Ernst Thälmann“. Vorwurf an den jungen Offizier: Verunglimpfung von Karl Marx als Sozialist, Verächtlichmachen des Schiffes „Karl Marx“ und seiner Besatzung im Ausland. Der amtierende BCH, KL Schreiber, hatte schon die Disziplinarvorschrift vor sich liegen. Erst nach energischer Intervention des Kommandanten der „Ernst Thälmann“, man solle doch die Kirche im Dorf lassen, nahm die Sache noch eine gute Wendung. Mit einer Ermahnung und der Auflage, mich mehr um fundierte Sprachkenntnisse in Russisch zu kümmern, kam ich davon. Später sickerte durch, dass im deutschen Führungskreis der Gruppe Kronstadt über den ganzen Vorfall herzlich gelacht wurde. Die Auflage aber habe ich ernst genommen. Durch fleißiges Training und kameradschaftliche Unterstützung wurde mein Russisch von Woche zu Woche besser.

Lothar Kolditz erwähnt auch die Möglichkeit der Übernachtung bei Kurzurlauben in einem Offizierswohnheim in Leningrad. Um das überhaupt zu organisieren, wurden vor der ersten Exkursion OL Groß und ich losgeschickt. Wir hatten Zivilkleidung an und als Ausweis einen sogenannten PM 12 (ein Stück deutsches Papier mit Passbild) sowie einen in Russisch abgefassten Marschbefehl mit großem Stempel und Unterschrift von Admiral Maschkanzew. Meine Russischkenntnisse waren noch die vor der Episode „Karl Murks“.

Die Administratorin des Heimes empfing uns überaus freundlich. Mehr schlecht als recht versuchten wir unser Anliegen klar zu machen. Befragt, wo wir eigentlich herkommen, löste unsere Antwort „Aus Kronstadt!“ und dazu noch unsere Nationalität zuerst einen mißtrauischen Blick und dann hektische Betriebsamkeit aus. Es begann ein fast eine Stunde andauerndes Telefonieren. Offensichtlich hatte Kronstadt vergessen, uns anzumelden. Aber dann war wohl alles geklärt und wieder freundlich wurden unsere Personalien aufgenommen.

Manne Groß war in Russisch noch weniger bewandert als ich. Auf die Frage, was wir seien, antwortete er, dass er ein Offizier und Kommandeur an Bord und dass ich auch ein Offizier sei. Ergebnis: Bei der Administratorin war Manne Kommandeur, also ein „großer“ Vorgesetzter und ich sein Adjutant. So wurden wir dann auch untergebracht, Manne im Generalsappartement und ich im Vorzimmer. Alles in allem haben wir die ersten Exkursionen unserer Gruppe aber ordentlich vorbereitet.

Gern erinnere ich mich auch an die lustigen Abende im Haus der Offiziere. Zum Beispiel an eine Dame (ich glaube, sie hieß Sina), die wir „Tanzbär“ nannten, weil sie durch die Herren der „Karl Marx“ beim Tanzen pausenlos frequentiert wurde. Oder an Annuschka, die freundliche Frau hinter dem Tresen, ein wahres Abfüllwunder. Es ist auch heute noch nicht zu begreifen, wie es ihr immer wieder gelang, selbst bei Anwesenheit von Streifen Wodka aus einem 10-Liter-Eimer in Limonadenflaschen abzufüllen.

In unseren Kronstadt-Aufenthalt fiel auch die Kuba-Krise im August 1962. Plötzlich herrschten auf der Insel kriegsähnliche Zustände. Kein Uniformierter, der nicht mit Schutzmaske und Stahlhelm am Mann unterwegs war. Wir nahmen das mit einiger Verwunderung wahr. Aus der Heimat flossen zur politischen Weltlage nur spärliche Informationen. Deshalb wussten auch unsere Politoffiziere nicht mehr als wir. Der Kreuzer „Kirow“ begann Munition zu übernehmen. Ein Spektakel für einen Artillerieoffizier, wie ich es war. Tagelang währten die Munitionstransporte auf das Schiff. Später legte der Kreuzer mit unbekanntem Ziel ab. Das Werftgeschehen um unsere Schiffe nahm trotz allem seinen gewohnten Lauf. Es gab allerdings erhöhte Sicherheitsmaßnahmen auf der gesamten Insel. Streifen waren allgegenwärtig. Hatte man seinen Werftfliegerausweis aus Versehen vergessen, hatte man schlechte Karten. Allerdings hatten wir einen guten Verbündeten, den Inselsheriff Korvettenkapitän Michailow, der uns öfter aus misslichen Lagen half. Und das nicht nur während der Kubakrise. Nach manch feuchtem Landgang hat er uns so an Bord geleitet, dass unser angeschlagener Zustand der Öffentlichkeit nicht auffiel.

Geschwaderstimmung

von Hans Steike

Turnusmäßig war im Jahr 1985 die polnische Seekriegsflotte (PSKF) mit der Planung und Durchführung des 6. Gemeinsamen Geschwaders der Verbündeten Ostseeflotten beauftragt. Mitte April begann die engere Vorbereitungsphase in Gdynia, an der auch kleine operative Gruppen der Baltischen Flotte (BF) und der Volksmarine (VM) teilnahmen. Wiedersehens-Freude bei der Begrüßung, denn wir kannten uns fast alle bereits von früheren Geschwadern. Besonders unter den wiederholt als Stabschefs des Verbandes oder als deren Stellvertreter eingesetzten Offizieren hatten sich die anfangs rein dienstlichen zu herzlich freundschaftlichen Beziehungen gewandelt. Mit Jan Sulek und Eugeniusz Mleczak von der PSKF oder Gaidis Seibots und Wassilij („Wassja“) Podeneschny von der BF hatte ich oft genug die Kammer geteilt und viele Stunden gemeinsame Seewache geschoben.

Nachdem uns Kapitän Gruchala, früherer Kommandant des Zerstörers „Warszawa“, jetzt Chef der Flottille in Gdynia und als Geschwaderchef vorgesehen, in Marschroute und Grobablauf eingewiesen hatte, ging es ans Detail. Episodenpläne waren zu erarbeiten, Formations- und Abwehrschemata zu bestimmen, Nachrichtenverbindungen festzulegen, Sicherstellungsmaßnahmen mit den nationalen Flotten abzustimmen, Luftdeckung für die Handlungen in der Ostsee zu organisieren, Ausbildungspläne für Seminare, Gruppenübungen und Kabinett Ausbildung anzufertigen und, und, und. Bewährtes aus früheren Geschwadern wurde übernommen. Nicht immer ging es ganz friedlich zu. Besonders wenn Schwachstellen erkannt waren, konnte es schon zum heftigen Meinungsstreit kommen, bis sich die beste Lösung am Schluß durchsetzte. War diese erst gefunden, war auch aller Streit vergessen. Da uns die gewohnten Arbeiten gut von der Hand gingen, konnten wir uns auch die eine oder andere gemeinsame Freizeitmaßnahme leisten: Einladungen von den Familien unserer polnischen Gastgeber, Exkursionen in die nähere Umgebung von Gdynia am Sonntag, ein abendlicher Plausch bei einem Gläschen Wodka oder Kognak. Anfang Mai ging es mit dem ruhigen Gewissen nach Hause, daß das Vereinte Geschwader von der PSKF organisatorisch gut vorbereitet ist.

Am 24. Mai war ich bereits wieder in Gdynia eingetroffen und hatte in meiner Funktion als Stellvertreter des Stabschefs des Geschwaders auf dem Zerstörer „Warszawa“ eine Kammer bezogen. Seit dem ersten Geschwader 1980 hatte sich in der Führungsorganisation bewährt, dem SC je einen Stellvertreter aus der BF, PSKF und VM zu unterstellen. In See teilten sich im Zwei-Wachsystem der Chef und sein Stabschef die Führung des Verbandes. Dabei wurden sie in ihrer Wache durch einen der Stellvertreter des Stabschefs, die sich ein weniger anstrengendes Dreiwach-System leisten konnten, unterstützt. Ein kleiner Wermutstropfen für mich: Anstelle meines ursprünglich avisierten Freundes Wassja reiste von der BF ein mir unbekannter Fregattenkapitän an, der noch nicht über Geschwadererfahrung verfügte und überhaupt etwas verklemmt wirkte.

Am 27. Mai ab 10 Uhr liefen die beteiligten sowjetischen und deutschen Einheiten in Gdynia ein: zwei KSS Projekt 1235 („Bodry“, „Drushny“), die Tanker „Scheksna“ und „Jachroma“, das KSS „Rostock“, die KSS Projekt 133 „Lübz“ und „Bützow“, der Tanker „Usedom“ und der Versorger „Kühlung“. Im Stützpunkt lagen bereits die Einheiten der PSKF: der Zerstörer „Warszawa“ als Führerschiff sowie die Hilfsschiffe „Piast“ (Bergungsschiff) und „Hydrograf“ (Aufklärer). Die Kommandanten und Kapitäne erhielten die Geschwaderdokumente ausgehändigt. Nach dem Begrüßungsmeeting, zu dem die Besatzungen auf der Pier angetreten waren, ging es sofort an das Studium der übergebenen Dokumentation, denn planmäßig begann am 28. vormittags die gemeinsame Hafenausbildung.

Diese Ausbildung fand an den folgenden vier Tagen in Form von Einweisungen, Gruppenübungen mit und ohne Nachrichtenmitteln oder als Überprüfungen statt. Die Ausbildungsteilnehmer wechselten je nach Thema. Während der Geschwaderchef mit den Kommandanten der Kampfschiffe und den Kommandeuren des GA-II und GA-III die Episoden mit Waffeneinsatz durcharbeitete, beschäftigten sich die Kapitäne der Hilfsschiffe mit den geplanten Versorgungsvarianten. Für die Durcharbeitung des gemeinsamen Verbandsfahrens hatten sich die Kommandanten und Kapitäne mit ihren Navigationsoffizieren bzw. Steuermännern verstärkt, koppelten in einem großen Saal an provisorisch zusammengestellten Arbeitstischen die einzelnen Manöver auf der Karte aus und demonstrierten vor dem kritischen Geschwaderkommandeur mit Modellschiffchen peinlich genau jede ihre Handlungen. Parallel liefen Funkübungen der Nachrichtenabschnitte im KW- und UKW-Bereich. Besonderer Wert wurde auf die Beherrschung der Sicherheitsbestimmungen beim Waffeneinsatz gelegt. Insgesamt schlugen sich auch die Kommandanten der erstmalig am Geschwader teilnehmenden KSS 133 in allen diesen Runden achtbar.

Da die zentralen Ausbildungsmaßnahmen vorrangig den Kommandeursbestand und die Nachrichtenabschnitte betrafen, blieb den Besatzungen neben Ausbildung an Bord und Wartung etwas Zeit für gegenseitige Schiffsbesichtigungen und organisierte Exkursionen in die Stadt.

An einem ausbildungsfreien Abend blies „Jurek“ (Jerczy Wojczyk, Kommandant der „Warszawa“) zum inoffiziellen Sammeln. Eingeladen waren alle Kommandanten, alte Geschwaderhasen aus der Hilfsschiffsabteilung sowie der Stabschef und seine Stellvertreter. Solche Abende als Ausgleich zum harten Ausbildungstag waren gute Tradition. Sie festigten alte Freundschaften und halfen den Neulingen - diesmal waren es die Kommandanten der „Lübz“ und „Bützow“ - Fuß zu fassen. Hatte man sich während der Ausbildung bereits vom fachlichen Können des anderen überzeugt, lernte man sich nun auch persönlich näher kennen. Erinnerungen, Neuigkeiten und kleine Geschenke wurden ausgetauscht. Alles Förmliche fiel ab. Je mehr das eine oder andere Gläschen die Sprachbarrieren lockerte, desto lustiger wurde es. Selbst Dietrich Widuckel, gestandener Kapitän des Volksmarine-Tankers „Usedom“ versuchte sich in Russisch. Das Wichtigste an solchen Treffen war wohl, daß sie mithalfen, Vertrauen zu schaffen, daß man sich menschlich näher kam und später – während der Handlungen in See - wußte, wer auf der Brücke des anderen Schiffes stand und daß auf ihn unbedingter Verlaß war.

Am 1. Juni früh ab 06.30 Uhr beginnt das Auslaufen der Einheiten hinter Räumgeleit und an den Flanken gesichert durch polnische U-Jäger. Eines der bundesdeutschen Aufklärungsschiffe erwartet uns bereits an der Grenze der polnischen Territorialgewässer. Kapitän Gruchala verbirgt seine nervöse Anspannung auf der Brücke hinter fast preußisch wirkendem militärischem Auftreten, denn das im Hafen theoretisch durchgearbeitete muß nun in der seemännischen Praxis bestätigt werden. Verbandsfahren der Kampf- und Hilfsschiffe, Geleitsicherungsformationen, Training der Versorgung mit den Hilfsschiffen in Fahrt und vor Anker, die Organisation der Beobachtung und Abwehr im Verband, Befehls und Meldesprache – alles kommt auf den Prüfstand. Polnische MIGs decken den Luftraum über dem Geschwader und greifen die „gegnerischen“ Jagdbomber der Zieldarstellung an. Gelingt denen der Durchbruch, befiehlt der Geschwaderkommandeur den imitierten zentralisierten oder – bei Angriffen aus mehreren Richtungen gleichzeitig – den dezentralisierten Einsatz der eigenen Bewaffnung. Gründliche Vorbereitung und intensive Hafenausbildung zahlen sich aus. Es gibt keine ernsthafte Panne.

Während bereits am Vorabend die Hilfsschiffe in Richtung Großer Belt abgelaufen sind, üben die Kampfschiffe am 3. Juni im Tauchgebiet 054 südlich von Bornholm das Entfallen von der Marsch- in die Suchformation und die U-Boots-Kontrollsuche. Mit einem polnischen U-Boot wird das Auffassen und Halten des Kontaktes, die Kontaktübergabe zwischen den Schiffen und der Einsatz der UAW-Bewaffnung trainiert. Die hydroakustischen Bedingungen sind mies. Die sich erwärmende Ostsee hat Sprungschichten gebildet. Trotz der Erfahrungen ihres Kommandanten, Fregattenkapitän Günter Senf,

hat die „Rostock“ schlechte Karten. Dem polnischen Zerstörer geht es nicht besser. Beide Schiffe verfügen über keine absenkbare Hydroanlage, die sich unter die Sprungschicht fahren ließe. Die beiden sowjetischen KSS nutzen ihren Vorteil. Im Gegensatz zu den beiden KSS Pr. 133 die dazu auf Stopp gehen müssen, können sie ihre absenkbaren Anlagen auch in Fahrt einsetzen. Alle ihre Übungswasserbomben werden vom U-Boot als Treffer registriert. Die „Rostock“ geht leer aus. Wer den Ehrgeiz des Kommandanten kennt, weiß, wie Günter Senf jetzt zumute ist. Hatte sein Schiff doch bei der letzten Geschwaderteilnahme 1983 den Pokal für das bestes UAW-Schiff gewonnen.

Neben diesem Pokal wurde im Geschwader der Wettbewerb um das „Beste Kampfschiff“, den Artilleriepokal und um das „Beste Hilfsschiff“ geführt. Die tägliche Auswertung des Wettbewerbes zwischen den Kampfschiffen war Stabschef-Sache. Noch in lustiger abendlicher Hafenrunde hatte Jan Sulek vorgeschlagen, die „Warszawa“ für den Artillerietitel von vornherein zu „setzen“, da sie ja mit 130 mm über das größte Kaliber verfügte. Dieser Vorschlag fand auf deutscher und sowjetischer Seite keine Anerkennung. Spaß beiseite! Das Geschwader bewies, daß Wettbewerb tatsächlich leben konnte, wenn man ihn vor Überladung, Formalismus und hohlen Losungen bewahrte. Da brachte jeder genügend schlechte nationale Erfahrungen mit und das lehrte uns, nur solche Kriterien in die Bewertung einzubeziehen, die trotz unterschiedlicher Technik und Bewaffnung der Schiffe abrechen- und vergleichbar waren und die deshalb von den Besatzungen auch angenommen wurden. Beim jedem faktischen Artillerieschießen waren die Zeit bis zur ersten Salve, der störungsfreie Ablauf, die Anzahl der Treffer oder die Ablagen der Salven am Ziel eindeutig zu ermitteln. Einschläge weitab vom Ziel und Verstöße gegen Sicherheitsbestimmungen ließen sich schlecht kaschieren, wenn Geschwaderführung und „Konkurrenz“ das schießende Schiff mit Argusaugen beobachteten. Nach jeder Artillerieaufgabe wurde den Besatzungen das Zwischenergebnis bekannt gegeben und am Ende des Geschwaders ergab sich das beste Artillerieschiff. Das wurde 1985 übrigens das KSS „Rostock“.

Für das „Beste Schiff“ zählten alle Noten der Aufgaben des faktischen Waffeneinsatzes, die Bewertung jeder einzelnen Geschwaderepisode, die Handlungen bei der Aufgabenerfüllung als Wachschiff des Verbandes, das Ausführen von Manövern und das Halten der genauen Position in der Verbandsformation, die Schnelligkeit der Herstellung der Schlepp- bzw. Schlauchverbindungen bei Versorgungsaufgaben mit den Hilfsschiffen oder die Erfüllung besonderer Aufgaben, zum Beispiel von Aufklärungseinsätzen, die den Schiffen befohlen werden konnten. Da bediente man als Stellvertreter des Stabschefs während der vierstündigen Seewache das UKW-Verbandsnetz, übermittelte die Befehle des Chefs oder Stabschefs an die Schiffe, überwachte deren Ausführung, nahm Meldungen entgegen, kontrollierte in unregelmäßigen Abständen das Einhalten der zugewiesenen Positionen im Verband und machte sich gleichzeitig seine Notizen, was zur morgentlichen Lage auszuwerten sei – auch in Richtung Wettbewerb. Eine Schande war, wenn unter Bereitschaftsstufe 2 das diensthabende Wachschiff ein Luftziel unbemerkt zum Verband durchbrechen ließ. Nach einer solchen Schlappe gab es kaum noch eine Chance für den Pokal des besten Kampfschiffes. Der „Rostock“ blieb diese Schmach zwar erspart, am Ende reichte es trotzdem „nur“ für Platz 2.

Jede Nacht spreche ich auf einem extra geschalteten, gedeckten Informationskanal die offiziellen Wertungen des Geschwaderchefs und meine eigenen Beobachtungen an den Führungspunkt unseres Brigadestabes durch, der von der Rostock aus die Volksmarineteilnehmer unterstützt. Von dort werden die Auswertungen an die Kommandanten weitergeleitet und diese informieren bei sich bietender Gelegenheit die Besatzungen. So und über Bordfunk oder Wandzeitung weiß jeder ziemlich genau, wo sein Schiff steht, welche Leistungen der Besatzung besondere Anerkennung fanden und was noch bemängelt werden mußte.

Nach Beendigung des UAW-Trainings passieren die Kampfschiffe am Abend des 4. Juni mit Westkurs das Bornholmsgat. Die „Lübz“ und die „Bützow“ laufen weit auseinandergezogen aber in sicherer UKW-Reichweite vor dem Verband Aufklärung. Vor dem Fehmarnbelt verabschieden sie sich. Sie werden erst am 16. Juni in der Mecklenburger Bucht wieder zu uns stoßen. Vor dem Großen Belt übernimmt eine dänische Fregatte unsere Begleitung. Am Abend des 5. Juni treffen wir auf der Versorgungsposition vor Skagen ein, wo uns die Hilfsschiffe bereits zur Treibstoffübergabe erwarten. Am 6. Juni läuft die Hilfsschiffsabteilung Richtung Shetlands ab. Weiter im Tagebuchstil:

07.06. 12.00 Uhr Ablaufen der Kampfschiffe und UAW-Kontrollsuche im Skagerak. Auf der Position, auf der im 2. Weltkrieg das polnische U-Boot „Orzel“ versenkt wurde, wird ein kleines Zeremoniell inszeniert. Die Schiffe nehmen engste Dwarlinie ein. Unter Abspielen der polnischen Nationalhymne wird der See ein Kranz zum Gedenken an die gefallenen Seeleute übergeben.

- 08.06. Marsch durch die Nordsee, U-Boot-Suche, Training verschiedener Abwehrformationen, imitierte Raketen- und Artillerieangriffe auf Bohrinseln. Da es Nacht ist und wir wenigstens 40 Kabel entfernt bleiben, dürften die Bohrinself-Besatzungen nichts von unseren bösen Absichten mitbekommen haben. Irgendwann verabschiedet sich unser dänischer Begleiter und übergibt an eine englische Fregatte. Jan Sulek macht mich auf einen Brauch aufmerksam, der auf der „Warszawa“ gepflegt wird: Heute sei deren „wöchentlicher Vitamintag“. Was sich dahinter verbirgt, klärt sich bald auf. Knoblauchzehen werden verteilt. Ein unverwechselbare Duft durchzieht das ganze Schiff. Da ich mich rausgehalten habe, spüre ich das besonders intensiv. Am schlimmsten ist es in der engen Vier-Mann-Kammer. Ich muß an die frische Luft. Schlußfolgerung: nächstes mal auch zufassen, obwohl ich nicht gerade ein Freund so konzentrierten Knoblauchverzehrs bin.
- 09.06. 09.15 Uhr Überlaufen des Nullmeridians, kleine Taufzeremonie auf den Schiffen. Gegen 12.00 Uhr Ankern bei den Shetlands. Die Hilfsschiffe erwarten uns bereits. Versorgung mit Treibstoff und Trinkwasser.
- 10.06. Nach der Passage Orkneys/Shetlands Seezielschießen. Dazu bringt die „Rostock“ die „Elefanteneier“ aus. Das sind aufblasbare Winkelreflektoren, tonnenähnliche Gebilde, die senkrecht im Wasser stehen. Bei Seegang ist das Auffassen mit Funkmeß nicht einfach, da die Reflektoren mehr zur Täuschung der Luftaufklärung dienen sollen und deshalb nach oben hin weit besser reflektieren als nach der Seite. Nacheinander setzt jedes Schiff zuerst die Hauptkaliber, dann die Flakwaffen ein. Die englische Fregatte – über UKW vor dem Waffeneinsatz gewarnt - hält sich diszipliniert abseits. Eine Lehre aus dem Vorjahr, als ein westdeutsches Begleitschiff trotz Warnung in den schießenden Verband einlief und einige Treffer abbekam? Nach Beendigung des Schießens prescht der Engländer mit voller Fahrt auf die Reflektoren zu. Er wird sie doch nicht klauen wollen? Mit einem klugen Manöver zwingt ihn die „Rostock“ zum Ausweichen und ist vor ihm da.
- 11.06. Gegen 00.30 Uhr nordöstlich der Faröer Luftzielschießen. Dazu nehmen die Schiffe eine Kiellinie mit 2 Kbl Abstand ein. Auf Befehl des Geschwaderchefs stellt die „Rostock“ eine Fallschirmleuchtrakete FLG-5000 so neben den Verband, daß alle Schiffe gleichzeitig das Feuer eröffnen können. Feuererlaubnis sowie die Rakete aufleuchtet. Die „Rostock“ ist am schnellsten. Die Salve liegt deckend. Dann brüllen die 30mm-Gatlings der sowjetischen KSS los und stellen eine leuchtende Eisenstange in den Himmel. Am langsamsten reagiert das Führerschiff. Kapitän Gruchala blafft auf polnisch Jurek an. Der steckt es weg. Was soll er auch tun? Nach dem Schießen entfalten wir uns in Suchformation und greifen aus zwei Richtungen unsere Hilfsschiff-Abteilung an, die jetzt ein „gegnerisches Geleit“ mimen muß.
- 12.06. 18.00 Ankern vor den Shetlands, Versorgung. Der Kapitän der „Scheksna“ lädt die Geschwaderführung in die Sauna des Tankers ein. Eine Wohltat, nachdem wir in den letzten Tagen kaum aus den Klamotten gekommen sind. Jan Sulek ist sauer, denn der Geschwaderchef läßt seinen Stabschef zur Aufrechterhaltung der Führung auf der „Warszawa“ zurück.
- 13.06. Gemeinsame Überfahrt mit der Hilfsschiffs-Abteilung durch die Nordsee Richtung Ost, Geleitsicherung, operativer Zick-Zack zum Ausweichen vor U-Booten, Angriffe durch raketentragende Fernfliegerkräfte der sowjetischen Nordflotte, verschiedene Einlagen an die Kampfschiffe zur Überprüfung der Abwehrbereitschaft.
- 14.06. 20.00 Ankern vor Skagen. Der Engländer läuft ab. Zwei dänische Raketenschnellboote inspizieren den Verband. Die Motorbarkasse der „Warszawa“ fährt unsere Schiffe ab und sammelt Gefechtsskizzen, Lagekarten und die Auswertung der Artillerieaufgaben ein. Wir machen uns sofort an die Analyse.
- 15.06. Versorgung. Zu einer Zwischenauswertung werden die Kommandanten zur „Warszawa“ befohlen. Viel Kritisches ist nicht zu sagen. Im Gegensatz zum Geschwaderbeginn hat sich der Chef in den letzten Tagen sichtlich entspannt, kann sogar scherzen. Wieder Vitamintag! Diesmal greife ich mir auch ein paar Zehen. Ich weiß zwar nicht, wie ich dufte, aber der Knoblauchgeruch auf dem Schiff und in der Kammer erscheint mir weniger störend als am ersten Vitamintag.

- 16.06. 12.00 Großer Belt einlaufend. Bei ruhiger See passieren wir diese Meerenge und den Fehmarnbelt. Die Bundesmarine übernimmt wieder unsere Begleitung.
- 17.06. 08.00 Ankerposition vor Swinoujscie. Die „Bützow“ und die „Lübz“ sind nachts beim Passieren von Warnemünde wieder zu uns gestoßen. Die Abschlußübung soll ihnen nicht erspart bleiben.
18. u. 19.06. Für die Abschlußübung haben die Polen alle Register gezogen. Es scheint, sie haben ihre gesamte Flotte und alles, was fliegen kann, mobilisiert. In Kurzform rollen die bisherigen Episoden nochmals ab: Fahren hinter Räumgeleit, Angriffe von Raketen- und Torpedo-Schnellbooten, UAW-Kontrollsuche, Bekämpfung eines U-Bootes mit Übungswasserbomben, Versorgung in Fahrt, Abwehr von Jagdbombern und Kampfhubschraubern. Zum Abschluß Artillerieschießen auf Luftsack. Ein vorgesehener Übungsanflug wird gestrichen. Feuererlaubnis beim ersten Anflug. Mit einem Bilderbuch-Schießen der 30mm sichert sich die „Rostock“ endgültig den Artilleriepokal.

Am 20.06. ab 13.30 Uhr laufen alle Einheiten wieder in Gdynia ein. Die Kommandanten liefern die Gefechtsskizzen der Abschlußübung ab. Erst einmal Ruhe für die Besatzungen aber Arbeitsspitze für den Geschwaderstab: Auswertung der Abschlußübung, Komplettierung der Lagekarten und Erarbeitung der Meldung des Geschwaderkommandeurs. Endlich, früh gegen 03.00 ist Kapitän Gruchala mit dem Ergebnis zufrieden und entläßt uns.

Der 21.06. steht ganz im Zeichen der Auswertung. Der Geschwaderchef meldet dem Chef der PSKF in Anwesenheit führender Vertreter der BF, der VM und des Vereinten Oberkommandos Ablauf und Ergebnisse des Geschwaders. Die deutsche Seite erntet Kritik wegen Mängeln bei der Luftdeckung während der Handlungen in der Verantwortungszone der Volksmarine. Ein Problem, das wir aus der täglichen Praxis kennen. Solange die Schiffe unter der Deckung der Fla-Raketen-Abteilungen handeln, klappt die Organisation. Für die Anforderung von Luftdeckung durch Jagdflieger sind die Dienstwege immer noch zu lang und zu holprig.

Am 22.06. vormittags dann Abschlußmusterung mit den Besatzungen. Die Wettbewerbspokale werden den Kommandanten überreicht. „Bestes Kampfschiff“ und „Bestes UAW-Schiff“ hat sich die BF gesichert. Der Artilleriepokal fährt für ein Jahr nach Warnemünde. Jureks „Warszawa“ geht leer aus. Wer es noch nicht bei früheren Geschwadern erhalten hat, nimmt das Abzeichen für Große Fahrt der PSKF in Empfang nehmen. Nicht wenige Angehörige unserer KSS-Brigade tragen mittlerweile stolz alle drei dieser begehrten Fernfahrer-Abzeichen: das der BF, der PSKF und das der Volksmarine. Ein letzter Empfang durch den Geschwaderchef im Klubhaus der Flottille, sein Dank an alle Teilnehmer, einige wenige Toaste und dann heißt es Abschied nehmen von guten Freunden.

In diesem Moment ahne ich noch nicht, daß meine Zeit der regelmäßigen jährlichen Geschwaderteilnahme abgelaufen ist. Mit der Übergabe der Funktion des Chefs der KSS-Brigade an meinen Stabschef und Übernahme einer Funktion im Flottillenstab, bin ich im Folgejahr erst einmal nur Mitplaner der Geschwaderhandlungen im Verantwortungsbereich der 4. Flottille. 1987- die Volksmarine führt wieder – freue ich mich, daß man mich zum Stabschef des Geschwaders „reaktiviert“ und ich so einige der mir in guter Erinnerung gebliebene Kommandanten, Kapitäne und Stabsarbeiter aus allen drei Flotten wiedertreffe.

Mein letzter Geschwaderkontakt 1990 ist weniger erfreulich. Die Ereignisse in der DDR und das Verlegenheitsgeschwader, das seine Handlungen auf die Ostsee beschränkt, sind keine guten Vorzeichen für zukünftige gemeinsame Handlungen. Als Verbindungsoffizier für den Kommandeur der nationalen Gruppe der BF muß ich an Bord eines sowjetischen KSS erleben, wie Abrüstungsminister Eppelmann ausgerechnet während der Abschlußübung in der Arkonasee nacheinander die Einheiten mit einem nicht angekündigten Besuch schockt. Wer hat ihm das bloß eingeblasen? Großreinschiff, Messingputz, Ehrengruppe, Seite pfeifen, Aktentaschenträger um den Minister, die Kommandanten als Bärenführer – mit einer Abschlußübung und dem alten Geschwadergeist hatte das alles schon nichts mehr zu tun.

Amüsantes

Mißverständnis

von Hans Steike

Das KSS „Karl Marx“ nimmt an einem gemeinsamen Flottenmanöver teil. Geleitsicherung am Tage ist angesagt. Vom Führerschiff aus beobachten hohe Stabsoffiziere mit Ferngläsern alle Übungsteilnehmer. Entsprechend nervös kontrolliert „Brummi“, wie der Kommandant von der Besatzung genannt wird, daß sein Schiff die zugewiesene Sicherungsposition genau einhält und der Maschinenabschnitt die Kessel rauchlos fährt. Die Sicht ist klar. Nicht das kleinste Rauchwölkchen am Himmel darf dem Übungsgegner vorzeitig die Geleitposition verraten.

Für die „Karl Marx“ ist noch eine Sonderaufgabe geplant. Auf das Stichwort „Atomschlag“ vom Führerschiff soll es einen Ausfall imitieren und die Hilfe anderer Schiffe für die Brand- und Leckbekämpfung und für die Bergung Geschädigter in Anspruch nehmen. Damit das ganze gefechtsnah aussieht, ist an Bord eine Kette von Einlagen vorgesehen. Schon äußerlich soll erkennbar sein, daß das KSS in Schwierigkeiten ist und seine Aufgabe nicht mehr erfüllen kann. Als Auslöser der Einlagen an Bord wird der LI auf das Stichwort „Atomschlag“ das Überdruckventil der Kessel und den Dampfheuler betätigen. Beide Geräusche sind schmerzhaft laut und auf dem gesamten Schiff nicht zu überhören.

Die Atmosphäre an Bord ist angespannt. Da der Auflösepunkt des Geleites bald erreicht ist, muß die Ausfallepisode unmittelbar bevorstehen. Die Einlagen sind an Bord x-mal durchgesprochen. Trotzdem will sich Brummi noch einmal überzeugen, daß alles gut vorbereitet ist und fragt die beteiligten Befehlsstände ab, zuletzt die Maschine. Die Verständigung läuft über ein Kurbeltelefon und ist wegen der Nebengeräusche im Turbinenraum wie immer ziemlich schwierig. Laut zählt der LI seine reihenfolgeichen Handlungen auf. Brummi ist zufrieden, begeht dann aber einen folgenschweren Fehler. Er beendet das Gespräch mit den Worten: „Diese Maßnahmen aber erst auf Stichwort Atomschlag!“ In dem Lärm auf dem BS-V versteht der LI nur noch eines: das lang erwartete Stichwort. Und damit nimmt das Unheil seinen Lauf.

Entsetzt und ohne zu ahnen, daß er selbst der Urheber ist, muß Brummi registrieren, was auf seinem Schiff noch während der Geleitsicherung innerhalb kürzester Zeit passiert: Mit ohrenbetäubendem Zischen bläst das Überdruckventil eine Dampfsäule hoch in den Himmel und macht jede Verständigung unmöglich. Damit ist das Brückenpersonal zur Tatenlosigkeit verdammt. Fetter, schwarzer Qualm rußt aus dem Schornstein. Dazwischen jault laut der Heuler. Auf diese Signale hat der Gehilfe des Kommandanten (I.WO), der sich bereits auf der Schanz aufhält, nur gewartet. Er zündet die Nebeltonnen und sofort zieht das Schiff außer der schwarzen noch eine dicke, weiße Rauchfahne hinter sich her. Wie eingewiesen, läßt der GA-II-Kommandeur die Stabilisation des „Wackeltoppes“ (Feuerleitstand über der Brücke) abschalten, worauf dieser schräg abkippt. Die 100mm-Geschütze fahren aus dem zugewiesenen Sicherungssektor. Unmilitärisch zeigen ihre Rohre in verschiedene Richtungen und Höhen. Überall auf dem Schiff liegen Besatzungsangehörige herum, die die Rolle von Geschädigten spielen und die vorher zugewiesenen Plätze eingenommen haben.

Auf dem Führerschiff scheint man erst einmal sprachlos zu sein. Brummi hat sich gefaßt und will das Tohuwabohu stoppen. Verzweifelt dreht er an der Kurbel des Telefons. Endlich meldet sich der LI. Bevor Brummi zum Sprechen ansetzen kann, zischt wieder gellend das Überdruckventil los. Verständigung unmöglich! Resigniert hängt der Kommandant das Telefon ein. Endlich gibt das Ventil Ruhe. Sofort hat der Kommandant den Hörer wieder in der Hand. Diesmal läßt der Heuler keine klare Verständigung zu. Brummi - immer noch in der irrigen Annahme, daß die Auslösung des Durcheinanders andere Ursachen haben muß - schreit in das Telefon: „Ist das nötig?“ Der LI glaubt, das Wort „möglich“ verstanden zu haben. Vermutlich will der Kommandant wissen, ob der GA-V die Einlagen durchhalten kann. Der LI brüllt zurück: „Ja, das ist möglich!“ Und erneut bläst das Überdruckventil Dampf ab, was das Gespräch abrupt beendet.

So hat die Brückenbesatzung ihren Kommandanten noch nie gesehen. Im seinem orangefarbenen Kampfanzug See, der ihn noch etwas fülliger macht, den Telefonhörer in der Hand, tanzt er wie Rumpelstilzchen auf der Stelle und kann nur stammeln: „Warum ich? Warum ausgerechnet ich?“

Stolz wie ein Spanier erscheint schließlich der LI auf der Brücke. Unterwegs konnte er sich schon davon überzeugen, daß an Oberdeck alle vorgesehenen Einlagen planmäßig ablaufen. Jetzt möchte er sich ein kleines Lob für die gute Ausführung des Startsignales sowie der Qualm-, Dampf- und Lärmspiele des GA-V einholen. Ein kurzer, heftiger Wortwechsel mit dem Kommandanten und blitzschnell verschwindet der LI wieder von der Brücke. Wenig später setzt das Schiff seine Sicherungsaufgaben im Geleit brav fort.

Große Belobigungen soll das KSS „Karl Marx“ aus diesem Manöver nicht eingeheimst haben.

Bieralarm

von Lothar Kolditz

Es war während unserer Werftliegezeit in Kronstadt. Nach einer Exkursion nach Leningrad mit einer Gruppe Matrosen fuhren wir wegen des schönen Wetters schon am Nachmittag zurück, um die herrlichen Parkanlagen von Peterhof zu genießen. Der Park war gut besucht und neben verschiedenen Kulturprogrammen konnte man auch auf einer großen Freitanzfläche das Tanzbein schwingen. Die vielen jungen Mädchen ließen keinen anderen Entschluß zu, als hier länger zu verweilen. Mit Einsetzen der Musik zum nächsten Tanz stand ich allein am Wegrand. Ich hatte keine Lust zum Tanzen und da es sehr warm war, bummelte ich durch die schattigen Parkwege und suchte einen Getränkestand. Eine Bierbude weckte meine Neugier, denn ich sah dort Flaschen mit einem mir unbekannten Etikett. Echtes tschechisches „Staropramen“ stand neben dem einheimischen Standardbier „Shigulewskoje“ und keiner riß sich danach. Mit Genuß leerte ich die erste Flasche und stellte dabei fest, daß der Vorrat des Verkäufers noch eine Weile reichen würde. Ich lief zur Tanzfläche zurück und teilte meine Entdeckung den tanzenden Matrosen mit. Ein Alarmruf meinerseits hätte nicht mehr bewirken können. Keiner der Matrosen tanzte weiter, alle stürmten in Richtung der von mir georteten Bierquelle davon.

Als ich dort wieder ankam, war meine gesamte Gruppe vollzählig und der Bierstand fest in deutscher Hand. Ein Abbruch des Umtrunkes nach der zweiten Flasche (manche hatten auch drei geschafft) blieb mir erspart, da die Importe aufgebraucht waren. Jetzt stellte auch plötzlich ein Matrose erschrocken fest, daß er seinen Fotoapparat an der Tanzfläche hatte liegenlassen. Er stürzte davon und ich bewegte mich mit der Gruppe ebenfalls in Richtung Tanzkapelle. Dort angekommen, sahen wir den vergeßlichen Matrosen bei einem Mädchen stehen, seinen Fotoapparat in der Hand. Die Hübsche hatte trotz unhöflicher Unterbrechung des Tanzes den Apparat an sich genommen und geduldig auf ihren verschwundenen Matrosen gewartet.

Der einsame Rufer

von Hans Steike

Während der Ausbildung des Kommandeursbestandes für die Projekte 1159 an der Höheren Offiziersschule in Baku, blieb uns als sogenannte „Ekipash“ (Besatzung) die Teilnahme an Dienststellenmusterungen natürlich nicht erspart. Das Vielvölkergemisch an dieser Schule erforderte zu solchen Anlässen immer besonders viele und intensive Trainings. Schließlich sollte zum Tag X dem Schulleiter oder hohen Gästen eine exakte militärische Organisation geboten werden.

Es war soweit! Die erste Musterung unter unserer Teilnahme stand bevor. Trainings-Maßnahmen wurden befohlen. Unser Abteilungs-Chef, so er es nicht hörte, von allen nur „Fritz“ genannt, wollte sich das nicht antun und beauftragte seinen Stabschef mit der Führung der Truppe. Beeindruckt nahmen wir unseren Stellplatz ein, denn es waren wohl an die 3000 Mann, die da bereits angetreten standen.

Es stellte sich heraus, daß wir Deutschen mit drei Schwierigkeiten zu kämpfen hatten. An die erste – die russischen Kommandos – konnten wir uns schnell gewöhnen. Die zweite Schwierigkeit war der Exerzierschritt. Nach sowjetischer Vorschrift war er viel schneller als unserer. Mit diesem Trippelschritt kamen wir absolut nicht klar. Nachdem wir bereits dreimal sehr unmilitärisch an der Tribüne vorbeigestolpert waren, hatte die Militärkapelle ein Einsehen. Sie verlangsamte deutlich den Takt, sowie wir in Tribünennähe anlangten. Zwar klang die Musik jetzt etwas eigenartig aber von unserem nun wieder exakten deutschen Exerzierschritt waren die Beobachter auf der Tribüne begeistert.

Blieb Schwierigkeit Nummer 3: die Begrüßung. Nach unserer Dienstvorschrift hatten wir sofort mit kräftigem Ton zu antworten, sowie der Vorgesetzte die Truppe begrüßt hatte. Laut sowjetischer

Vorschrift wurde nach dem „Guten Tag, Genossen!“ des Vorgesetzten erst einmal ganz, ganz, ganz tief Luft geholt. Damit entstand eine Pause und dann erst setzte die Antwort ein. Das wurde so oft trainiert, bis alle angetretenen Nationalitäten diese Besonderheit beherrschten und der Abnehmende des Trainings – mit der bewußten Pause – seinen Gruß einheitlich von den 3000 Mann erwidert bekam.

Der Tag der Musterung war da. Geschniegelt und gebügelt, in Paradeuniform marschierten wir auf. Natürlich ließ sich Fritz diesmal die Führung der Truppe nicht nehmen. Dann war es soweit. Der erwartete hohe Gast war eingetroffen, hatte die Front abgeschritten, die Tribüne bestiegen und begrüßte über Mikrofon die Truppe mit seinem russischen „Guten Tag, Genossen!“ Wie eingeübt, holten daraufhin 3000 Mann ganz, ganz, ganz tief Luft. Nur Fritz, der die Trainings ja geschwänzt hatte, schmetterte zum Entsetzen aller Vorgesetzten und zum Gaudi seiner Truppe sofort als einziger sein „Sdrawija shelaju, Towarisch Admiral!“ in die tiefe Stille auf dem Paradeplatz. Erst als sein Solo kläglich erstarb – Fritz hatte seinen peinlichen Irrtum bemerkt - setzte kraftvoll der Chor der 3000 ein.

Seit diesem Tag hat sich Fritz bei ähnlichen Anlässen schon immer früher in die zugehörigen Trainings eingeklinkt.

Gestörte Nachtruhe

von Lothar Kolditz

„Die Friedrich Engels“ lag in der Bucht von Gdansk vor Reede. Wir waren Gast der polnischen Marine zur „Woche des Meeres 1960“.

Nachdem ich vom Morgen an mit einer Gruppe Matrosen die schöne Altstadt von Danzig besichtigt hatte, konnte ich, nachdem ich meine Mannschaft am Nachmittag wieder wohlbehalten an Bord hatte, nochmals allein in die Stadt zurückkehren. Eingeladen bei einer polnischen Offiziersfamilie verging der Abend wie im Flug und ich mußte im Hafen auf das letzte Kurierboot warten. Kurz vor der dessen Ankunft legte unerwartet die Admiralsbarkasse an und der Chef der Volksmarine persönlich lud mich zur Rückfahrt ein. Nachdem die Barkasse am Schwesterschiff, welches ebenfalls auf Reede lag, angelegt hatte und der Admiral mit seiner Begleitung an Bord gegangen war, ging es weiter zur „Friedrich Engels“, um mich dort abzusetzen.

An Bord wurde ich vom Kommandanten persönlich empfangen und konnte mir zuerst den Grund dafür gar nicht erklären, denn ich war weder angetrunken, noch an Land irgendwie aufgefallen. Er machte eine Bemerkung von Flausen großkotziger Unterleutnants, die noch nicht mal richtige Offiziere seien und forderte mich grimmig auf, schnellstens unter Deck zu verschwinden.

Am nächsten Tag erfuhr ich dann den Grund für die schlechte Laune des „Alten“. Er hatte tagsüber mehrere anstrengende Empfänge an Bord gehabt und spätabends dem Diensthabenden Offizier den Befehl gegeben, ihn ungestört schlafen zu lassen, es sei denn, der Admiral käme an Bord. Trotz Dunkelheit hatte der Diensthabende die Admiralsbarkasse richtig erkannt und den Kommandanten geweckt. Woher sollte er auch wissen, daß deren Besatzung nur aus dem „Barkassenkutscher“ und einem Unterleutnant bestand.

Wie ein KSS zu einem Motorrad kam

von Hans Steike

Das Schiff „Ernst Thälmann“ liegt zur turnusmäßigen Großen Werftliegezeit in der Neptunwerft in Rostock. Wie üblich sind die Dienst- und Lebensbedingungen an Bord stark eingeschränkt. Große Teile der Besatzung arbeiten in den Gewerken der Werft unter fast zivilen Verhältnissen an der Wartung der ausgebauten Schiffstechnik mit. Die Arbeiten an Bord, beispielsweise das Entrosten des Schiffskörpers, sind auch nicht gerade das, was einen Seemann begeistert. So nach und nach geraten Disziplin und Ordnung in Gefahr. Wehret den Anfängen! Aber, was tun, um die Truppe bei Laune zu halten?

Der Kommandant beriet sich zuerst mit seinen GA-Kommandeuren und bezog dann die FDJ-Organisation des Schiffes in die Lösungssuche ein. Von dort kam dann auch ein brauchbarer Vorschlag: Die Neptunwerft verfügte über eigene Organisation der Gesellschaft für Sport und Technik (GST) und diese wiederum führte Fahrschul-Lehrgänge für Motorräder durch. Könnte man da nicht mitmachen? Die GST war auch sehr entgegenkommend und erklärte sich bereit, kostenlos Fahrlehrer,

Schulungsmaterial und -räume zur Verfügung zu stellen. Nur an das GST-eigene Motorrad war wegen der limitierten Km- und Spritzuweisung absolut kein Herankommen.

Ein eigenes Motorrad mußte her! Diese Aufgabe übernahm der Oberbootsmann, ein Schlitzohr wie die meisten seiner Gilde, die es gewohnt waren, mit allerlei Tricks dem semännisch-technischen Lager Ausrüstung und Verbrauchsmaterial über das eigentliche Soll hinaus zu entlocken. Als erstes begann der Schmadding Inserate in die Tagespresse zu setzen, in denen eine gebrauchte RT-125 gesucht wurde. Parallel beauftragte er einige Matrosen, auf diese Annoncen mit Billigangeboten zu antworten. Als er genügend echte und fingierte Angebote zusammen hatte, machte er sich auf den Weg zu den echten. Das lief dann in der Regel so ab:

Besichtigung des Motorrades. Wenn es den kritischen Prüfungen Stand hielt, wurde ein leichtes Interesse gezeigt. Man kam auf den Preis zu sprechen. Auf den echten Angebotspreis reagierte der Oberbootsmann mit dem Vorlegen einiger fingierter Angebote und der Bemerkung, daß der geforderte Preis doch erheblich über dem für so eine Maschine üblichen läge. Der Besitzer wurde verunsichert zurückgelassen und das nächste Angebot nach gleichem Muster geprüft. Zu guter letzt wurde dem schwächsten Kandidaten das Motorrad zu einem – heute würde man sagen - echten Preishammer abgekauft.

So kam das KSS zu seinem Motorrad und der Kommandant zu einem stabilisierenden Element für die Disziplin der Besatzung. Die knapp 50 Mann, die sich für die Fahrschule eingetragen hatten, waren über die Dauer des mehrwöchigen Lehrganges brav wie die Mäuschen. Denn eins mußte die FDJ dem Kommandanten versprechen: Wer in Sachen militärischer Disziplin und Ordnung über die Stränge schlägt, fliegt aus dem Fahrschulzirkel raus!

„Hermann Streckers Straßenbau“

Schöpfer der folgenden Verse waren Peter Dölling, der leider viel zu früh verstorbene, spätere Kommandant des Schiffes „Ernst Thälmann“ und Siegfried Prinz.

Zur Erklärung: Nach Verlegung der Schiffe von Saßnitz nach Warnemünde im Oktober 1965 war der Stab in einer Baracke am Seekanal untergebracht. Von dort bis zum Liegeplatz der Schiffe war ein knapper Kilometer zurückzulegen. Zwischen Stab und Liegeplatz existierte nur ein unbefestigter, unbeleuchteter Weg, der über ein busch- und rohrbewachsenes Spülfeld führte. Manch Diensthabender der Abteilung wurde bei seinen Kontrollgängen in den Dämmerstunden und nachts durch Wildschweine in die Flucht geschlagen. Für Fußgänger mit leichtem Schuhwerk gab es nach längeren Regenperioden kein Durchkommen. Dem ACH, Hermann Strecker, stand ein Dienstwagen zu. Den Umständen entsprechend wurde ihm ein robuster, aber sehr durstiger P-2-Kübel bewilligt. Selbst dieser geriet bei Schlechtwetter gelegentlich in Schwierigkeiten und mußte auf befestigte Umwege ausweichen. Diesem Zustand wollte der ACH ein Ende machen. Das gewaltige Projekt zog sich über mehrere FCH-Perioden (Bernig, Richter) hin und beschäftigte nacheinander auch zwei KSS-Stabschefs (Kremkau, Sperling).

Die folgenden Reime erheben keinen Anspruch auf einen Poesiepreis, schildern aber sehr drastisch den Ablauf des gewaltigen Projektes:

Wer möcht' heut nicht prognostisch denken und alles ökonomisch lenken.
Hermann Strecker – ei, ei, wie schlau - erfand deshalb den Straßenbau.

Denn das Limit für seinen Kübel, war das allerärgste Übel.
Um das Spülfeld zu umfahren, verbrauchte der den Sprit von Jahren.
Wollt der Stab mal zur Flottille, ging's nicht ohne Maulen ab.
Jeder war am Ende knille und das Schuhwerk wurde knapp.

„Also, Stabschef, leg mal los. Es geht um eine Straße bloß!“
Nach einem nicht vorhandenen Plan, zog Kremkaus Raupe nachts die Bahn.
Die stärksten Männer der Abteilung steckten Stöckchen hin – zur Peilung.
So schob die Raupe gar nicht leise erst mal eine lange Schneise.

„Hermann“, sprach der große Bernig, „Deine Straße die wird kernig.
Doch ich rate Dir, mein Bester, mach den Untergrund noch fester.“
Ein Jeder denkt, das ist nicht schwer. Splitt muß her. Nur Splitt muß her.
Da fuhr der liebe Weihnachtsmann aus Bentwisch kleine Steinchen an.

Trotz dieser großen Neuerung kam in die Sache noch kein Schwung,
denn die splittbeladnen Wagen konnt die Straße noch nicht tragen.
Schon an den allerersten Ecken blieb – oh Schreck – das Auto stecken.
Da halfen Schaufel nur und Spaten. Und KSS-Matrosen! Richtig erraten!

Damit die Straße wird erkannt, steckt Sperling Schilder in den Sand.
Die zeigen einem jeden an, daß man sie nicht benutzen kann.
Und wenn Du denkst, die Schilder lügen, wirst Du bald auf die Fresse fliegen.
Versuchst Du's gar mit Motorkraft, dann steckst Du fest im Spülfeldsaft.

So gehen Monate ins Land. Waldi Richter nimmt das Flottillenruder in die Hand.
Zusammen mit dem Käptn Kahnt hat er den Mißerfolg erahnt.
So sagt er dann betont und leise: „Was Ihr hier macht, ist große Sch...“.
Splitt alleine ist nicht richtig. Beton muß her! Das ist wichtig!“

Und weil man grade welche hatte, legt man Platte neben Platte.
Es blieb nicht nur beim bloßen Test. Die Trasse wurde breit und fest.
Auch Lampen wurden aufgestellt, was unsre Straße nun erhellt.
Man kann sie ständig jetzt benutzen und braucht kaum noch die Schuh zu putzen.

So wurde dann zu guter letzt ein Schlußpunkt unter das gesetzt,
was einst begann - ei, ei, wie schlau – als Hermann Streckers Straßenbau.

Ostseeland III

von Hans Steike

1971 liegt das Schiff „Ernst Thälmann“ in der Werft. Gerade unter Werftbedingungen darf die militärische Disziplin und Ordnung nicht leiden. Der sozialistische Wettbewerb zwischen den GA's muß weiterlaufen. Nur, wie motiviert man eine Besatzung in der Werft? Da hat der Kommandant eine Idee:

Das Schiff war ursprünglich mit einem sechsriemigen Kutter sowjetischer Bauart ausgerüstet. In der Werftliste steht, daß dieser durch einen K-10 deutscher Produktion auszuwechseln sei. Der Außenbordmotor hatte ebenfalls seine Nutzungsdauer überschritten und sollte verschrottet werden. Wenn man nun den Kutter umbaut in ein Kajütboot, den Motor gründlich überholt und die wochenbesten Besatzungsangehörigen mit einer Wochenendfahrt auf den inneren Gewässern „belobigt“?

Die Truppe ist begeistert und entwickelt Eigeninitiativen, von denen man sonst nur träumen kann. Das meiste des benötigten Materials liefern ausgesonderte Teile des eigenen Schiffes oder es wird aus Werftschrott regeneriert. Um das Wenige zu besorgen, was noch fehlt, ziehen die besten Organisatoren mit ein paar Flaschen privat gekauften Hochprozentigen in die interessierenden Gewerke der Werft. Keiner kehrt erfolglos zurück. Der Motor wird zerlegt, verschlissene Teile werden in der Bordwerkstatt oder in der Werft nachgefertigt. Nach dem Zusammenbau läuft er wieder wie ein Bienchen. Beruflich vorbelastete Besatzungsangehörige arbeiten in ihrer Freizeit am Boot. Allmählich entsteht etwas, was selbst die Anerkennung der Werftarbeiter findet. Sie bringen sich zuerst mit guten Ratschlägen, dann mit Handanlegen und schließlich mit kleinen Ausrüstungsspenden ein.

Dann endlich ist es soweit! In strahlendem Weiß liegt das schnucklige kleine Kajütboot am grauen KSS längsseits. Auch ein Name ist schnell gefunden, denn es gibt in der Volksmarine nur zwei vergleichbare Schiffe: die Staatsjachten „Ostseeland I“ und „Ostseeland II“. Schon prangt in Marineblau „Ostseeland III“ auf beiden Bordseiten. Nach der feierlichen Taufe hilft der am gegenüberliegenden Warnowufer befindliche GST-Stützpunkt bei der ordentlichen Zulassung des Bootes. Es ist eine Gegenleistung, denn vorher hatte das KSS die Signälerausbildung der GST-

Kameraden unterstützt. Einige Offiziere erwerben auf eigene Kosten die notwendigen Berechtigungen zum Befahren der inneren Gewässer.

In der Folgezeit erfüllt die „Ostseeland III“ die ihr ursprünglich zugeordneten Aufgaben. Die jeweils besten Matrosen und Unteroffiziere der Woche verbringen unter Führung eines Offiziers einen erlebnisreichen Sonnabend/Sonntag-Törn auf der Warnow. Wer einmal mitfahren durfte, strengte sich an, möglichst noch einmal in diesen Genuß zu kommen. Dann werden die Aufgaben um ökonomische Aspekte erweitert. Der I.WO fährt mit VS-Sachen und deshalb mit Pistole bewaffnet zur Wochenplanung nach Warnemünde. Andere Kurierfahrten folgen. Die dazu sonst benötigten PKW und deren Leerfahrten bleiben so dem KFZ-Dienst der Flottille erspart.

Doch eines Tages geschieht es dann: Wieder ist der I.WO auf Planungsfahrt, als ihm die „Ostseeland II“ entgegenkommt. Deren Kommandant schaut sich neugierig den schmucken Winzling, der auch die Dienstflagge der Volksmarine führt, mit dem Fernglas an und entdeckt dabei vermutlich den Namen. Er muß wohl einen Spaß verstehen, denn plötzlich tritt seine Besatzung an Backbord an, er pfeift Seite und legt die Hand an die Mütze. Da keine Trillerpfeife an Bord antwortet die „Ostseeland III“ mit dem Nebelhorn. Mit schneidiger Grußerweisung des I.WO rauschen die beiden ungleichen Schiffe aneinander vorbei.

Wahrscheinlich hat der Kommandant der Staatsjacht von diesem lustigen Zeremoniell auch im Kommando der Volksmarine erzählt. Allerdings muß es dabei auch jemandem zu Ohren gekommen sein, der weniger Spaß verstand und die Dienstmühle in Gang setzte.

Eine Untersuchungskommission des Abteilungsstabes fällt in der Werft über Schiff und Kommandant her. Und ab hier ist es dann gar nicht mehr lustig! Als man Veruntreuung von Volkseigentum („zweckentfremdete Verwendung von Material“) nicht nachweisen kann, wird das ganze politisch aufgeblasen: Verhöhnepiepelung der Staatsjachten, Eigenmächtigkeit, Anmassung und was nicht noch alles im Abschlußbericht steht. Keine Bemerkung über den guten Zweck, kein Wort über die sinnvolle Freizeitbeschäftigung für viele Angehörige der Besatzung. Was vorher von oben wohlwollend geduldet wurde, wird auf einmal verdammt. Der Kommandant bekommt „eine drüber“ und die „Ostseeland III“ muß nach Überpönen des Namens im Stützpunkt Warnemünde der Verschrottung zugeführt werden.

Selbst als Werftangehörige bis zu 30.000 Mark für den Kauf des Bootes bieten, bleibt die Volksmarine hartleibig. Eine solche Transaktion war in den Dienstvorschriften wohl nicht vorgesehen und wo und wie hätte die Unterabteilung Finanzökonomie diese Einnahme auch verbuchen sollen?

Taucheinsatz im „geheimen“ Auftrag

von Lothar Kolditz

Unser Schiff lag in Saßnitz. Terminarbeiten zur Pflege der Technik stand auf dem Dienstplan und ein geschäftiges Treiben herrschte an Oberdeck. An BB-Seite in Höhe des Reservebefehlsstandes diskutierte ein Geschützmaat aufgeregt mit zwei Matrosen. Ehe ich die Ursache dafür ergründen konnte, wurde ich zum Kommandanten gerufen.

„LI, laß sofort die Tauchgruppe klarmachen, aber ohne großes Aufsehen. Dem Flak-Personal ist bei Montagearbeiten eine Rückholfeder ins Wasser gefallen. Du mußt sie unbedingt finden, ehe der Stab davon Wind bekommt.“ Begeistert war ich nicht, denn es war Anfang Januar und außerdem war das Wasser am Liegeplatz alles andere als sauber. Mein bester Taucher war in Urlaub und so blieb mir nichts anderes übrig, als den delikaten Befehl selbst auszuführen.

Ich stand schon an der Taucherleiter, als ein Kesselgast mir unbedingt und sofort eine vertrauliche Meldung machen wollte. Er gestand mir, daß er am Silvesterabend eine nicht genehmigte Flasche Wodka zur Kühlung und zum Verbergen vor dem I.WO an einer Schnur aus dem Bulley gehängt hatte. Sein Heizerwuhlingstek hatte aber nicht gehalten. Der Knoten hatte sich gelöst. Die Flasche lag also außenbords drei Meter unter dem Kiel und er meinte, daß es doch schade sei, wenn sie dort liegen bliebe. Seine Offenheit gefiel mir und ich versprach, mal nach der Flasche zu sehen.

Durch einen zweiten Taucher an Oberdeck gesichert, begann ich meinen Tauchgang. Durch die scheinende Mittagssonne hatte ich einigermmaßen Sicht unter Wasser und nach wenigen Minuten die

beiden vermißten Gegenstände gefunden. Unauffällig wurden Feder und Flasche an Oberdeck und zum Kommandanten gebracht. Ich berichtete zum Sachverhalt.

Mit dem Hinweis auf das bestehende Alkoholverbot behielt er den Wodka ein und beorderte mich, den zweiten Taucher und den Eigentümer der Flasche nach dem Abendessen zum Rapport. Es wurde ein sehr gemütlicher Abend.

Die Strandbeölung

von Siegfried Prinz

Es war an einem wunderschönen Herbsttag. Zwei Schiffe unserer Abteilung liefen aus nach Tarnewitz. Handfeuerwaffenschießen war angesagt. Wir hatten die Mole auslaufend passiert und die Maschinenanlage lief wie ein Uhrwerk. Doch die Normalität sollte bald ein Ende haben. Ich wollte gerade vom BS/V aus meinen Kontrollgang durch den GA-V antreten, als folgende Schreckensmeldung von der GGS-1/V eintraf: „Heizöl in der Kesselraumbilge, höchste Brandgefahr!“ Mit einem Sprung an das Geländer des Niederganges zum Kesselraum und nach kurzem Rutsch drei Meter abwärts war ich vor Ort. Dickes schwarzes Heizöl schwabberte unter den Flurplatten und darüber entwickelte sich gefährlich ein bläulicher Dunst. Stechender Geruch erschwerte das Atmen, obwohl alle Lüfter in Betrieb waren.

Trotz gewissenhafter Suche fanden wir die Ursache nicht. Ein Brand im Kesselraum hätte sich zu einer Katastrophe für das gesamte Schiff ausweiten können. Mir blieb nichts anderes übrig, als den Befehl zu geben, die 100t-Ejektoren in Betrieb zu nehmen und die Bilge zu lenzen. Schnell war die Bilge leer, die Brandgefahr gebannt und endlich konnte man auch wieder normal atmen. Auch die Störungsursache, ein Riß in der Bunkerdecke des Bunkers 4 direkt unter dem Bb-Kessel, war schnell gefunden. Der Bunker wurde auf ca. 60% entleert und der Riß mit Leckwehrmaterial abgedichtet. Erleichterung! Alles klar, die Fahrt konnte weitergehen. Doch kurz vor Tarnewitz kam überraschend nur für unser Schiff der Befehl zur sofortigen Rückkehr in den Stützpunkt Warnemünde.

Dort angekommen, erwartete uns nach dem Festmachen ein uns unerklärliches, großes Aufgebot an hochkarätigen Dienstgraden. Der Havariekommissar, der Schiffstechnische Dienst des Kommandos und der Flottille, FCH, ACH, Abteilungsing. und weitere Persönlichkeiten nahmen uns in Empfang und unterzogen mich einer hochnotpeinlichen Befragung. Was war passiert? Mein Befehl zum Lenzen der Kesselraumbilge hatte bewirkt, daß etwa 2 t Heizöl außenbords gepumpt wurden. Durch den auflandigen Wind trieb der doch recht beachtliche Ölteppich auf den Strand von Warnemünde zu. Die Wellen sorgten dafür, daß sich schwappweise das Öl über den Strand verteilte und dieser bald mit schwarz bis bunt schillernden Flecken übersät war - und das auch noch unter den Terrassen des Nobelhotels "Neptun". So verging nur kurze Zeit, bis Gäste und Spaziergänger dieses Ereignis zur Meldung brachten und so die Dienstmühle in Gang setzten.

Für mich als LI standen die Aktien schlecht. Ich sah schon in kürzester Zeit eine Veränderung im Dienstgrad und Regreßmaßnahmen auf mich zu kommen. Rettung kam durch den AI, unseren guten "Papa Wehrend" und den ACH, Fregattenkapitän Strecker. Ihnen gelang es, das Aufgebot an hohen Offizieren zu überzeugen, daß wohl ein brennendes Schiff mit über 150 Mann Besatzung ein größeres Übel gewesen wäre, als 2000m mit Ölflecken belegter Strand und wenn in Verantwortung der KSS-Abteilung die Ölflecken vom Strand beraumt würden, wäre der Schaden ja behoben. Nach einer Anfrage beim Umweltamt, wurde diese Verfahrensweise auch genehmigt. Das Schiff 123, das mit EKZ-4 im Hafen lag, erhielt den Auftrag zur Beseitigung des Prinz'schen Ölteppichs am Warnemünder Strand und wir liefen wieder mit Kurs Tarnewitz aus.

Die Besatzung der 123 war von dieser Aufgabe sicher nicht begeistert war, aber ihre Leistung war beispielhaft. Mehrere Hundert LKW-Ladungen mit ölverschmutzten Sand wurden im gerade im Bau befindlichen Stadtteil Lütten Klein zum Straßenbau angefahren. Die Besatzung erhielt für ihren Einsatz vom ACH eine Kollektivprämie, während ich meinen Anteil in Form von höherprozentigen Flüssigkeitsprodukten beizusteuern hatte. Schwein gehabt!!!

Wie ich später erfuhr, hatten einige der Matrosen der 123 mit den Urlaubern noch ihren Spaß getrieben. Ganz Neugierige wollten nämlich wissen, was denn mit dem Sand gemacht wird, den die Marine da auf LKW's auflädt. Da gab es dann solche Antworten wie: „Der wird nach Afrika exportiert zum Aufschütten der Sahara“ oder „In Babelsberg wird ein neuer Sandmann-Film gedreht und die DEFA braucht dazu jede Menge feinen Sand. Den gibt es nur hier an der Ostsee.“

Große Werftliegezeit für KSS Projekt 50. Um die 150 Mann Besatzung wenigstens etwas im Griff zu behalten, ordnete der Kommandant intensive Kontrollen der Dienstorganisation durch alle Offiziere und Meister (Fähnriche gab es noch nicht) in ihren Abschnitten an. Das Betreten der beiden Messen in der Dienstzeit war nur zur Erfüllung dienstlicher Aufgaben gestattet. Das Einschalten des Fernsehers während der Arbeitszeit der Besatzung galt fast als Todsünde.

Eines Vormittags begab sich der Parteisekretär des Schiffes, Stabsobermeister Gr., in die O-Messe, um seinen Parteihaushalt in Form von zwei dicken - natürlich roten - Büchern auf Vordermann zu bringen. Kaum hat er seine Arbeit begonnen, da raschelte es hinter dem Fernseher, der auf einem Podest an der Backbordseite der Messe stand. Irritiert schaut Gr. hoch - aber es mußte wohl eine Täuschung gewesen sein.

Da raschelt es schon wieder. Es raschelte aber nicht nur, sondern der Fernseher kippelte etwas nach vorn, um dann gleich wieder in seine Ausgangsposition zurückzufallen. Noch ehe der verblüffte Parteisekretär diesen Vorgang verkraftet hat, raschelt es ein drittesmal. Der Fernseher kippt jetzt ganz schnell nach vorn, fällt vom Podest und zerbricht mit lautem Knall auf dem Messe-Fußboden. Die Fachleute nennen das wohl implodieren. „Was hier passiert ist, glaubt dir kein Mensch“, durchzuckte es Gr. In Panik raffte er seine Dokumente zusammen und wollte sich aus der Messe stehlen.

Zu spät! Der Politstellvertreter des Schiffes, kam bereits den Niedergang vom Offiziersdeck heraufgehastet: „Genosse Gr., haben Sie auch diesen fürchterlichen Krach gehört? Es klang, als sei in der O-Messe etwas umgefallen!“ „Ja-ja-ja,“ stottert Gr., „das war der Fernseher und er ist von ganz alleine heruntergefallen.“ Der PV reißt die Tür zur Messe auf und schaut entsetzt auf die Bescherung. Was da in Trümmern und Scherben am Boden lag, war immerhin Polittechnik - seine Technik!

Ganz bleich dreht er sich um, hebt die Augenbrauen und fragt dann mit merkwürdig spitzer Stimme: „Der Fernseher ist also von ganz alleine heruntergefallen, ja? Und Sie waren auch ganz alleine in der Messe und haben denn Fernseher überhaupt nicht angefaßt?“ Hochrot im Gesicht und mit dicken Schweißtropfen auf der Stirn kann Gr. nur noch nicken. Da platzt dem PV der Kragen: „Genosse Gr., gerade von Ihnen hatte ich etwas mehr A..... in der Hose erwartet. Jeder kann mal einen Fehler machen, aber dann muß man auch dazu stehen! Und eine dämlichere Ausrede ist Ihnen nicht eingefallen? Es ist Ihnen doch sicher klar, daß diese Sache ein Nachspiel hat!“ Natürlich verbreitete sich der Vorfall in Windeseile und mit entsprechenden Ausschmückungen in der Besatzung.

Das Nachspiel hieß erst einmal „Melde- und Untersuchungsordnung“ - kurz MUO genannt. Da der entstandene Schaden einen in besagter Vorschrift festgelegten finanziellen Grenzwert beträchtlich überstieg, mußte der Vorgang als „Besonderes Vorkommnis“ behandelt und eine Untersuchung eingeleitet werden. Während also der eilig eingesetzte Ermittlungsoffizier zuerst freundschaftlich dann immer ungeduldiger und schließlich entnervt den störrischen Parteisekretär zu einem Geständnis oder aber wenigstens zu einer glaubhafteren Ausrede bewegen wollte, klopfte es zaghaft an die Tür der PV-Kammer.

Der Funkmaat und ein „Puster“ (Funker) traten ein. „Wir...ich...wir müssen eine Meldung machen!“ Da es ja selten Wunder gibt, ahnt man schon, daß die Meldung irgendwie mit dem verrückten Fernseher zu tun haben wird.

Um den folgenden Bericht der Funker besser zu verstehen, eine kurze Erläuterung zur Unterbringung des Fernsehers in der O-Messe: Wie schon erwähnt, stand er auf einem Podest. Beim Seeklarmachen verkeilte der PV ihn immer durch geeignete Werke der Klassiker des Marxismus/Leninismus mit der Decke der O-Messe. Mit solch gewichtigen Argumenten von Marx, Engels und Lenin versehen, hatte der Fernseher bisher jedem Seegang getrotzt. Aber in der Werft war diese Sicherung ja nicht notwendig. Hinter dem Fernseher lief ein wetterfestes Fernseekabel nach oben - diese Richtung wird für die weitere Untersuchung von wesentlicher Bedeutung sein - und durch eine spezielle Öffnung in der Außenhaut der Messe weiter zur Fernsehantenne an der Backbord-Seite der Brücke. Das Kabel lag in einer kurzen Schleife hinter dem Fernseher und war mit robusten Bananensteckern mit diesem verbunden. Die heutigen zierlichen Eurostecker waren noch nicht bekannt. Höchstens im sogenannten NSW (Nichtsozialistisches Wirtschaftsgebiet).

Den Rest ist kurz erzählt: Im Funkabschnitt war Wartung aller Antennenanlagen im Bereich der Brücke befohlen. Um es besonders gut zu machen, wollte man dazu die Fernsehantenne

demontieren. Da das Kabel zu straff war, sollte die notwendige Lose von unten besorgt werden. Vorsichtig zog der Funker am Kabel und siehe da, es gab ganz leicht nach (erstes Rascheln - die Schleife hinter dem Fernseher strafft sich). Da es aber nicht ganz reichte, wurde etwas stärker gezogen (zweites Rascheln und das Kippen des Fernsehers). Weil nun Widerstand zu spüren war, wurde eine kurze Kampfberatung abgehalten. Wozu ist Widerstand da? Um ihn zu überwinden! Mit einem kräftigen Ruck wurde das Kabel „befreit“, ohne dabei auch nur zu vermuten, daß man damit den Fernseher der O-Messe von seinem Podest gestürzt hatte.

Die Untersuchung der Sache mit dem verrückten Fernseher fand also eine ganz natürliche Erklärung, die O-Messe erhielt wenig später einen neuen Fernseher - sogar mit Farbe!- und das untadelige Ansehen des Parteisekretärs war wieder hergestellt. Nur die beiden Funker waren sauer: Regreß! Und die Moral von der Geschichte? Zieh an Fernsehkabeln nicht!

Vorbeugende Instandsetzung von Elektromotoren

von Lothar Kolditz

Unser Schiff lag an der Pier in der Neptunwerft. Das Maschinenpersonal war zum Frühsport auf dem Achterdeck angetreten, als die Katastrophenmeldung ankam: „Wassereinbruch im Hilfsmaschinenraum!“

Der Leitende Ingenieur hatte als Erster die Situation richtig erkannt und sprang, in Hemd und Hose, mit einem Leckkeil in der Hand, über Bord, um das Austrittsrohr von der Lenzanlage zu verschließen. Der Lenzejektor war noch ausgebaut und die offene Leitung die Ursache für das Eindringen des Wassers. Durch die oberflächlich durchgeführten Kontrollen des diensthabenden Maschinisten war der Hilfsmaschinenraum erst langsam und dann immer schneller vollgelaufen.

Der entstandene Schaden war glücklicherweise gering und konnte mit eigenen Mitteln behoben werden. Insgesamt 12 verschiedene E-Motoren mußten vollständig demontiert, getrocknet und wieder zusammengebaut werden. Das aber wurde vom Maschinenpersonal offiziell als vorbeugende Instandsetzung deklariert um die kollektive Fehlhandlung nicht wettbewerbswirksam werden zu lassen.

Als am nächsten Tag der Abteilungs-Chef, von Beruf Elektriker, zufällig auf dem Oberdeck die dort zum Trocknen lagernden zerlegten Motoren sah und vom E-Meister fachkundig über die „Vorbeugende Instandsetzung“ informiert wurde, sparte er nicht mit Lob und regte an, diese Initiative zur Erhöhung der Einsatzbereitschaft doch auf allen Schiffen der Abteilung durchzusetzen.

Wasser oder Wodka – das war hier die Frage

von Rudolf Schweda

Flottenbesuch in Gdynia. Um in der etwas leichtlebigen Stadt die sozialistische Moral nicht zu gefährden, gibt es auch für die Berufssoldaten normalerweise nur bis 24 Uhr Landgang. Der 2.WI hat hier Verwandte, in deren Familie eine Hochzeit gefeiert wird. Auf dem Dienstweg reicht man die Bitte der Hochzeiter, dem jungen Offizier für die Teilnahme an der Feier verlängerten Landgang zu gewähren, hoch bis zum Chef der Volksmarine, unter dessen Führung der Flottenbesuch steht. Admiral Ehm hat nichts dagegen.

Als der 2.WI etwas bleich und abgekämpft von der Feier zurückkehrt, bringt er als Abschiedsgeschenk seiner Verwandten zwei Flaschen guten polnischen Wodkas mit. Da seine Kammer während des Flottenbesuches von höheren Dienstgraden konfisziert ist, bringt er die beiden Flaschen erst einmal beim Feldscher unter. Tage später erzählt er in der O-Messe von der Feier und bemerkt ganz beiläufig, daß er eine der beiden Flaschen Admiral Ehm als Dankeschön überreicht hat. Niemand bemerkt in diesem Augenblick, daß sich der Feldscher und ein Offiziersschüler im letzten Lehrjahr, der als Maschinen-Praktikant an Bord war, entsetzt anschauen und unauffällig die Messe verlassen. Was war geschehen?

Vom Mini-Landgang in Gdynia waren beide noch unternehmungslustig vor allem aber durstig zurück gekehrt. Da fielen Ihnen die eingelagerten Wodka-Buddeln des 2.WI ein. Eine der Flaschen auszutrinken und mit Wasser aufzufüllen war kein Problem. Schwieriger war es schon, sie so

fachkundig wieder zu verschließen, daß der Frevel nicht bemerkt wurde. Schließlich stellte man die geschändete Flasche wieder zu der anderen zurück und freute sich diebisch über diesen Streich.

Die Freude schlug in blankes Entsetzen um, als klar wurde, daß eine der beiden Flaschen bei Admiral Ehm gelandet war, von dem man wußte, daß der gegen einen guten, kühlen Wodka auch nichts einzuwenden hatte. Nicht auszudenken, wenn er in Erwartung eines genüsslichen Tropfens den Feind jedes Seemanns – das blanke Wasser – im Glas feststellen muß. In welchem Licht steht dann der arme 2.WI da? Er wird sich rechtfertigen müssen. Vielleicht gibt es eine Untersuchung! Ob es besser ist zu beichten? Die härteste Strafe für die beiden Sünder war aber die andauernde Ungewißheit. Die Schiffe lagen längst wieder in Warnemünde und noch immer war nicht klar, ob die (Wasser)-Bombe beim Admiral oder beim Leutnant platzt.

Nach Tagen endlich die Erlösung. Über betrügerische Polen schimpfend, die seinen Verwandten Wasser statt Wodka angedreht hatten, kam der 2.WI an Bord. Ausgerechnet zu Hause vor geladenen Gästen, hatte er zu fortgeschrittener Stunde nach feierlicher Ankündigung als besonderen Höhepunkt den „wertvollen Tropfen“ kredenzt. Die Reaktion der Gäste und den blamierten Gastgeber kann man sich gut vorstellen. Sogar bei diesem Vorfall bestätigt sich das Sprichwort, daß die Hunde immer den Kleinen beißen. Admiral Ehm hatte seine Flasche sicher längst mit Hochgenuß geleert.

Die beiden Frevler waren erst einmal erleichtert, daß das kleinere Übel eingetreten war. Da der 2.WI aber so wütend war, beschlossen sie, weiter zu schweigen. Sie offenbarten sich erst, als Gras über die Sache gewachsen war und der 2.WI selbst über das besondere Vorkommnis mit seinen Gästen schon wieder lachen konnte. Woher ich das alles so genau weiß? Der beteiligte Feldscher war ich selbst, der andere Sünder Fritze Schmökel, später ein gestandener LI auf dem KSS „Rostock“.

Anhang 1: Taktisch-technische Daten und Bewaffnung (ergänzt)

Angaben		KSS Projekt 50	KSS Projekt1159	KSS Projekt 133.1
Besatzung		147	110	59
Deplacment	normal	1128t	1518t	792t 854t
	voll	1149t	1596t	
	maximal	1600t	1820t	
Länge über alles		91,62m	96,50m	75,2m
Breite über alles		10,15m	12,70m	9,8m
Höhe Wasserlinie - Mastspitze		26,10m	26,10m	21,25m
Tiefgang	vorn	2,73m	3,05m	2,87m
	achtern	2,80m	3,14m	2,75m
Geschwindigkeit	maximal	29 Kn	30,1Kn	24,5Kn
	ökonomisch	15 Kn	14,6Kn	12Kn
Fahrstrecke		2500sm bei 15Kn	4700sm bei 14,6Kn	2500 bei 12Kn
Antriebsanlage		Dampfturbinenanlage 2x 10000PS	Dieselantrieb 2x 8000PS Gasturbine 20000 PS	Dieselantrieb 3x 4750PS
Anzahl Propeller		2	3	3 (1 Verstellpropeller)
Schiffbau		12 wasserdichte Abteilungen	9 wasserdichte Abteilungen	10 wasserdichte Abteilungen
Bewaffnung	Raketen	-	1x Zwillingstarter RZ-13	2x Starter FASTA-4
	Artillerie	3x 100mm B-34 USMA 2x 37mm W-11-M Zwillingrohrsatz (533mm)	2x 76mm AK-726 2x 30mm AK-230	1x 57mm AK-725 1x 30mm AK-230
	Torpedo	4x reakt. Werfer RBU-1200	-	4x UAW-Torpedorohre OTA-40
	UAW	4x Werfer BMB-2 2x Ablaufgerüst	2x reakt. Werfer RBU-6000 2x Ablaufgerüst	2x reakt. Werfer RBU-6000 2x Ablaufgerüst
	Minen	Minenschienen	Minenschienen für 14 Minen	Minenschienen
Sonstiges			Schlingerdämpfungsanlage UKA Nachrüstung Düppelwerfer PK-16	Nachrüstung Düppelwerfer PK-16

Angaben zur Bewaffnung

Waffensystem	Ziel	Rohre/ Kaliber	Reichweite/V0	Kadenz	Geschoßart
OSA-M	Luftziele Nahbereich	Zwillingsstarter ZIF-122	2000-12000m		Feststoff-Rakete RZ-13, Mach 2
FASTA-4	Luftziele Nahbereich	Vierlingsstarter	3600m		tragbare Rakete „Strela“, Mach 1,5
B-34 USMA	See-, Luft- u. Land-ziele	1 Rohr/ 100mm	124 Kbl (ca. 23km)	15 Schuß/min	Splitterspreng- und Panzergranatpatronen
AK-726	See- und Luftziele	2 Rohre/ 76mm	15500m/ 980m/s	90 Schuß/min/Rohr	Splittergranatpatronen
AK-725	See- und Luftziele	2 Rohre/ 57mm	13500m/ 1020m/s	180 Schuß/min/Rohr	Splittergranatpatronen
W-11-M	See- und Luftziele	2 Rohre/ 37mm	9500m/ 880m/s	180 Schuß/ min/Rohr	Splitterspreng- und Pan- zerbrandgranatpatronen
AK-230	See- und Luftziele	2 Rohre/ 30mm	4000m/ 1050m/s	1000 Schuß/min/Rohr	Splitterspreng- und Pan- zergranatpatronen
Torpedo 53-39 PM	Überwasserschiffe	Zwillingsrohrsatz/ 533mm	8000m bei 39Kn 4000m bei 51Kn		Dampfgastorpedo, Ladungsgewicht 317 kg
UAW-Torpedo SÄT-40 UA	U-Boote (Distanz)	Einzelrohr OTA-40/ 400mm	7500m/ 29Kn		Zielsuchender E- Torpedo, Einsatztiefe 20- 200m
RBU-6000	U-Boote (Distanz)	12 Rohre/ 213mm	5500m		Reaktive Wasserbombe RGB-60
RBU-1200	U-Boote (Distanz)	5 Rohre/ 213mm	1200m		Reaktive Wasserbombe RGB-12
Wasserbombenwerfer BMB-2	U-Boote (Überlauf)	1 Rohr	40-120m		Wasserbombe WB-1

Anhang 2: BCH's, ACH's, Kommandanten (Pr. 50 und 1159)

Mit Indienststellung 1956 unterstanden die Besatzungen der beiden ersten KSS direkt dem Chef der damals sich formierenden 6. Flottille, Korvettenkapitän Schneider, Alfred. Diese Flottille wurde im Dezember 1959 aufgelöst. Zum gleichen Zeitpunkt wurde mit Ministerbefehl die KSS-Brigade gebildet, anfänglich durch die Verwaltung/das Kommando der Seestreitkräfte und später durch die 1. Flottille geführt. Im Januar 1961 wurde aus der Brigade eine selbständige Abteilung. Mit der erneuten Bildung einer 6. Flottille als Verband der Stoßkräfte im Jahre 1963 wechselte die Führung der KSS von der 1. auf diese Flottille. Mit Verlegung der Abteilung nach Warnemünde im Oktober 1965 erfolgte die Unterstellung unter die 4. Flottille. Später wurde die selbständige Abteilung in 4. KSSA umbenannt. Aus dieser Abteilung wurde im Mai 1984 die 4. KSS-Brigade, die in dieser Struktur bis zum 3. Oktober 1990 bestand.

von	bis	DG bei Übernahme, Name	Bemerkung
<u>1. Brigade- bzw. Abteilungschefs</u>			
1959	1962	Fregattenkapitän Thomas, Gerhard	
1962 (Jan. bis Nov.)		Korvettenkapitän Berger, Helmut	
1962	1966	Kapitänleutnant Kretzschmar, Manfred	
1966	1972	Korvettenkapitän Strecker, Hermann	verstorben 28.6.97
1972	1980	Fregattenkapitän Naumann, Fritz	
1980	1985	Fregattenkapitän Steike, Hans	
1985	1990	Fregattenkapitän Zumkeller, Ulrich	

2. Kommandanten Projekt 50

Wegen der oft wechselnden Bordnummern werden die Schiffe von Indienststellung an mit den am 16.01.1961 verliehenen Schiffsnamen bezeichnet.

Schiff „Ernst Thälmann“

1956	1958	Korvettenkapitän Hollatz, Kurt	verstorben 1968
1958	1961	Kapitänleutnant Strecker, Hermann	verstorben 28.6.97
1961	1965	Kapitänleutnant Ebert, Werner	
1965	1966	Korvettenkapitän Kremkau, Karl-Heinz	
1966	1970	Kapitänleutnant Dölling, Peter	verstorben 11.5.00
1970	1976	Kapitänleutnant Kühn, Peter	
1976	1977	Kapitänleutnant Eisenhut, Manfred	

Schiff „Karl Marx“

1956	1957	Oberleutnant zur See Berger, Helmut	
1957	1959	Oberleutnant zur See Kretzschmar, Manfred	
1959	1964	Oberleutnant zur See Schreiber, Günther	
1964	1967	Kapitänleutnant Fröhlich, Dieter	
1967	1975	Kapitänleutnant Winter, Lothar	
1975	1976	Korvettenkapitän Senf, Günter	

Schiff „Karl Liebknecht“

1959	1960	Kapitänleutnant Kretzschmar, Manfred	
1960	1961	Kapitänleutnant Wittrien, Eckhard	
1961	1964	Kapitänleutnant Dorn, Fritz	
1964	1966	Kapitänleutnant Kremkau, Karl-Heinz	
1966	1967	Korvettenkapitän Urmoneit, Kurt	
1967	1968	Kapitänleutnant Naumann, Fritz	

Schiff „Friedrich Engels“

1959	1961	Kapitänleutnant Dembiany, Dietrich
1961	1963	Kapitänleutnant Korn, Ulrich
1963	1966	Kapitänleutnant Urmoneit, Kurt
1966	1967	Kapitänleutnant Winter, Lothar
1967	1969	Kapitänleutnant Sperling, Dieter

3. Kommandanten Projekt 1159

Schiff „Rostock“

1978	1983	Korvettenkapitän Senf, Günter
1983	1989	Kapitänleutnant Niehusen, Klaus
1989	1990	Kapitänleutnant Lettau, Andreas

Schiff „Berlin – Hauptstadt der DDR“

1979	1980	Korvettenkapitän Kulbe, Bernd	verstorben 12.8.00
1980	1988	Korvettenkapitän Dziuballe, Dieter	
1988	1990	Kapitänleutnant Lepke, Roland	

Schiff Halle

1986	1991	Korvettenkapitän Lukoschat, Werner
------	------	------------------------------------

Anhang 3: Offiziersbesetzung bei Indienststellung (Pr. 50 und 1159)

Leider übersteigt das Zusammenstellen vollständiger Besatzungslisten für den Zeitpunkt der Indienststellung bei weitem die Möglichkeiten unseres Vereines und das Erinnerungsvermögen der ehemaligen Besatzungsangehörigen, die uns bei diesen Recherchen geholfen haben. So haben wir uns auf die Besetzung der Offiziersdienststellungen beschränken müssen. Für die Projekte 133 sind wir selbst bei diesen Angaben überfordert. In den folgenden Aufstellungen sind Fehler nicht ausgeschlossen. Wir freuen uns über jeden Hinweis, der solche Fehler beseitigt und noch vorhandene Lücken schließt. Die ***kursiv gedruckten*** ehemaligen KSSler sind entweder Mitglied unserer Kameradschaft, wir halten zu ihnen Verbindung oder ihre Anschrift ist uns bekannt.

1-61 (später „Ernst Thälmann“), Indienststellung: 15.12.1956

Dienststellung	Dienstgrad bei Indienststellung	Name, Vorname
Kommandant	Kapitänleutnant	Hollatz, Kurt
Geh. des Kmdt.	Oberleutnant zur See	Strecker, Hermann
Geh. des Kmdt. für PA	Kapitänleutnant	Sieg, Rolf
Sekr. GO FDJ	Leutnant zur See	Heitmann, Günter
Kdr. GA-I	Leutnant zur See	Hoffmann, Jürgen
Kdr. GA-II	Oberleutnant zur See	Dembiany, Dietrich
Feuerleitoffizier	Leutnant KD	Loleit, Manfred
Kdr. GA-III	Oberleutnant zur See	Schulz, Kurt
Kdr. GA-IV (NO)	Leutnant zur See	Bossow, Gerd
Leiter FTD	Leutnant zur See	Hahn, Karl
LI	Oberleutnant Ing.	Mädel, Ulrich
I.WI	Oberleutnant Ing.	Hermann, Roland
II.WI	Unterleutnant Ing.	Gerlach, Jochen
Leiter VD	Leutnant	Voigt, Martin
Leiter Med. Dienst	Leutnant med.	Ertel, Peter

1-62 (später „Karl Marx“), Indienststellung: 15.12.1956

Dienststellung	Dienstgrad bei Indienststellung	Name, Vorname
Kommandant	Oberleutnant zur See	Berger, Helmut
Geh. des Kmdt.	Oberleutnant zur See	Kretzschmar, Manfred
Geh. des Kmdt. für PA	Oberleutnant zur See	Zawichowski, Max
Sekr. GO FDJ	Unterleutnant	Müller, Robert
Kdr. GA-I	Leutnant zur See	Reichenbecher, Horst
Kdr. GA-II	Leutnant zur See	Lehmann, Rudolf
Feuerleitoffizier	Oberleutnant KD	Nahlik, Gerhard
Kdr. GA-III	Leutnant zur See	Seegert, Horst
Kdr. GA-IV (NO)	Leutnant zur See	Leder, Alfred
Leiter FTD	Leutnant zur See	Reuter, Helmut
LI	Oberleutnant Ing.	Julius, Ernst
I. TO	Leutnant Ing.	Backofen, Rolf
II. TO	Leutnant Ing.	Kliebes, ???
	<i>Wenige Wochen später ersetzt durch:</i>	
	Unterleutnant Ing.	Grütz, Werner
Leiter VD	Leutnant VD	Schläger, Willi
Leiter Med. Dienst	Leutnant med.	Ludwig, Walter

502 (später „Karl Liebknecht“), Indienststellung: 10.10.1959

Dienststellung	Dienstgrad bei Indienststellung	Name, Vorname
Kommandant	Kapitänleutnant	Kretzschmar, Manfred
Geh. des Kmdt.	Kapitänleutnant	Knobloch, Günter
Geh. des Kmdt. für PA	Oberleutnant zur See	Kühn, Klaus
Sekr. GO FDJ	Unterleutnant zur See	Najork, Heinz
Kdr. GA-I	Oberleutnant zur See	Ebert, Werner
Kdr. GA-II	Oberleutnant zur See	Lötzsch, Rolf
Feuerleitoffizier	Unterleutnant zur See	Diedrich, Dieter
Kdr. GA-III	Oberleutnant zur See	Seegert, Horst
Kdr. GA-IV (NO)	Leutnant zur See	Tschöpel, Manfred
FTO	Oberleutnant zur See	Ebert, Dieter
LI	Oberleutnant Ing.	Backofen, Rolf
I.WI	Oberleutnant Ing.	Pohl, Karl-Heinz
II.WI	Unterleutnant Ing.	Rossack, Jürgen
Versorgungsoffz.	Leutnant	Lohmer, Rudi
Arzt/Feldscher	Oberleutnant med.	Kunath, ???

702 (später „Friedrich Engels“), Indienststellung: 10.10.1959

Dienststellung	Dienstgrad bei Indienststellung	Name, Vorname
Kommandant	Kapitänleutnant	Dembiany, Dietrich
Geh. d. Kmdt.	Oberleutnant zur See	Dittel, Reinhold
Geh. des Kmdt. für PA	Oberleutnant zur See	Becker, Wolfgang
FDJ	Unterleutnant zur See	Seidel, Wolfgang
Kdr. GA-I	Oberleutnant zur See	Hoffmann, Jürgen
Kdr. GA-II	Oberleutnant zur See	Tandetzki, Paul
Feuerleitoffizier	Leutnant zur See	Escher, Dietmar
Kdr. GA-III	Leutnant zur See	Dölling, Peter
Kdr. GA-IV (NO)	Leutnant zur See	Liebenau, Dieter
FTO	Oberleutnant zur See	Hahn, Karl
LI	Oberleutnant Ing.	Wehrend, Gerhard
I.WI	Oberleutnant Ing.	Gollaneck, Horst
II.WI	Oberleutnant Ing.	Kolditz, Lothar
Versorgungsoffz.	Obermeister	Zeglat, Otto (Einsatz ab Febr. 1960)
Arzt/Feldscher	Unterleutnant med.	Solbrig, ???

141 „Rostock“, Indienststellung: 25.07.1978

Dienststellung	Dienstgrad bei Indienststellung	Name, Vorname
Kommandant	Korvettenkapitän	Senf, Günter
I.WO	Kapitänleutnant	Sauskat, Hans-Jürgen
PV	Oberleutnant zur See	Müller, Peter
Kdr. GA-I	Oberleutnant zur See	Klaus, Achim
Kdr. GA-II	Oberleutnant zur See	Pospischil, Reinhard
Rak.-Waffenleitoffz.	Oberleutnant zur See	Block, Rolf
Kdr. GA-III	Oberleutnant zur See	Mähne, Wolfgang
Kdr. GA-IV	Oberleutnant zur See	Martin, Klaus
LI	Kapitänleutnant	Schmökel, Fritz
I.WI	Oberleutnant Ing.	Krügel, Willi

142 „Berlin-Hauptstadt der DDR“, Indienststellung: 10.05.1979

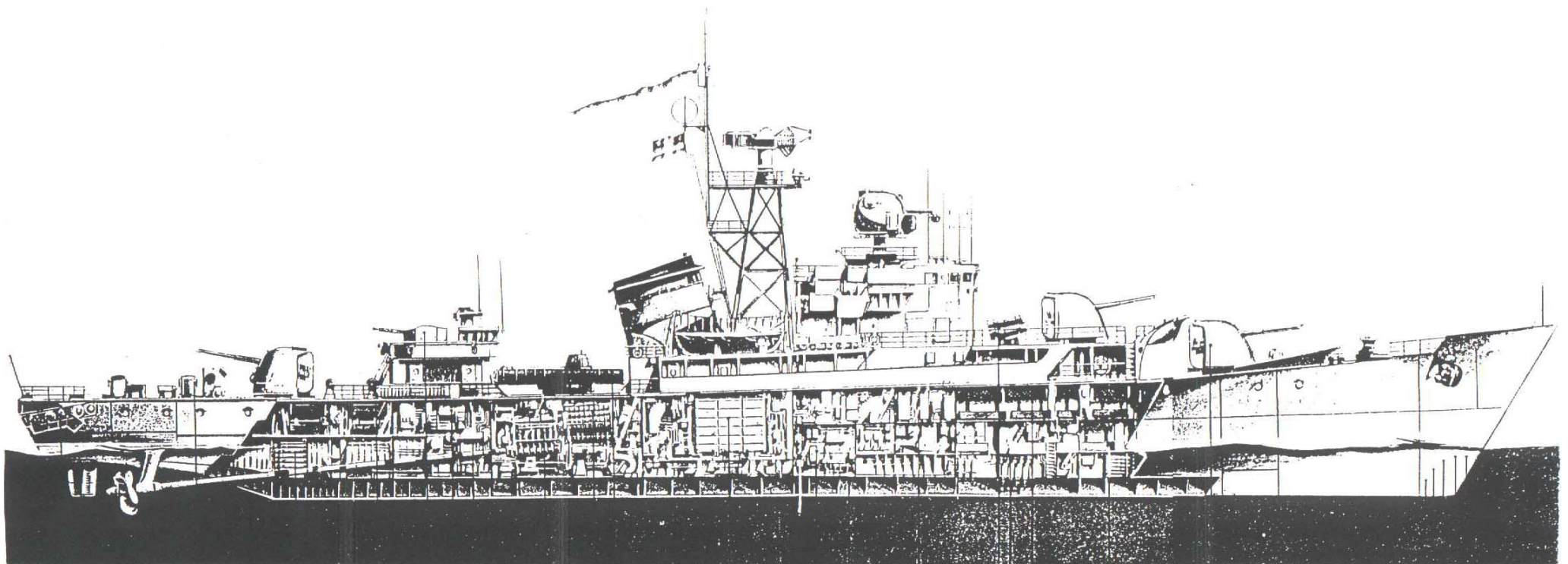
Dienststellung	Dienstgrad bei Indienststellung	Name, Vorname
Kommandant	Korvettenkapitän	Kulbe, Bernd
I.WO	Korvettenkapitän	Dziuballe, Dieter
PV	Kapitänleutnant	Geruschke, Klaus
Kdr. GA-I	Kapitänleutnant	Stemke, Wolfgang
Kdr. GA-II	Oberleutnant zur See	Lukoschat, Werner
Rak.-WL-Offz.	Oberleutnant zur See	Frommelt, Dieter
Kdr. GA-III	Oberleutnant zur See	Schmieder, Wolfgang
Kdr. GA-IV	Oberleutnant zur See	Rose, Joachim
LI	Kapitänleutnant Ing.	Sikorski, Joachim
I.WI	Oberleutnant Ing.	Teske, Karl-Heinz

143 „Halle“, Indienststellung: 28.01.1986

Dienststellung	Dienstgrad bei Indienststellung	Name, Vorname
Kommandant	Korvettenkapitän	Lukoschat, Werner
I.WO	Kapitänleutnant	Rempfer, Udo
PV	Oberleutnant zur See	Beyer, Bernhard
Kdr. GA-I	Oberleutnant zur See	Schütze, Gunter
Kdr. GA-II	Oberleutnant zur See	Mann, Eckhardt
Rak.-Waffenleitoffz.	Oberleutnant zur See	Henke, Olaf
Kdr. GA-III	Oberleutnant zur See	Wittmann, Ingo
Kdr. GA-IV	Oberleutnant zur See	Rockenschuh, Thomas
LI	Kapitänleutnant Ing.	Tischmacher, Hans
I.WI	Leutnant Ing.	Mokros, Ralf

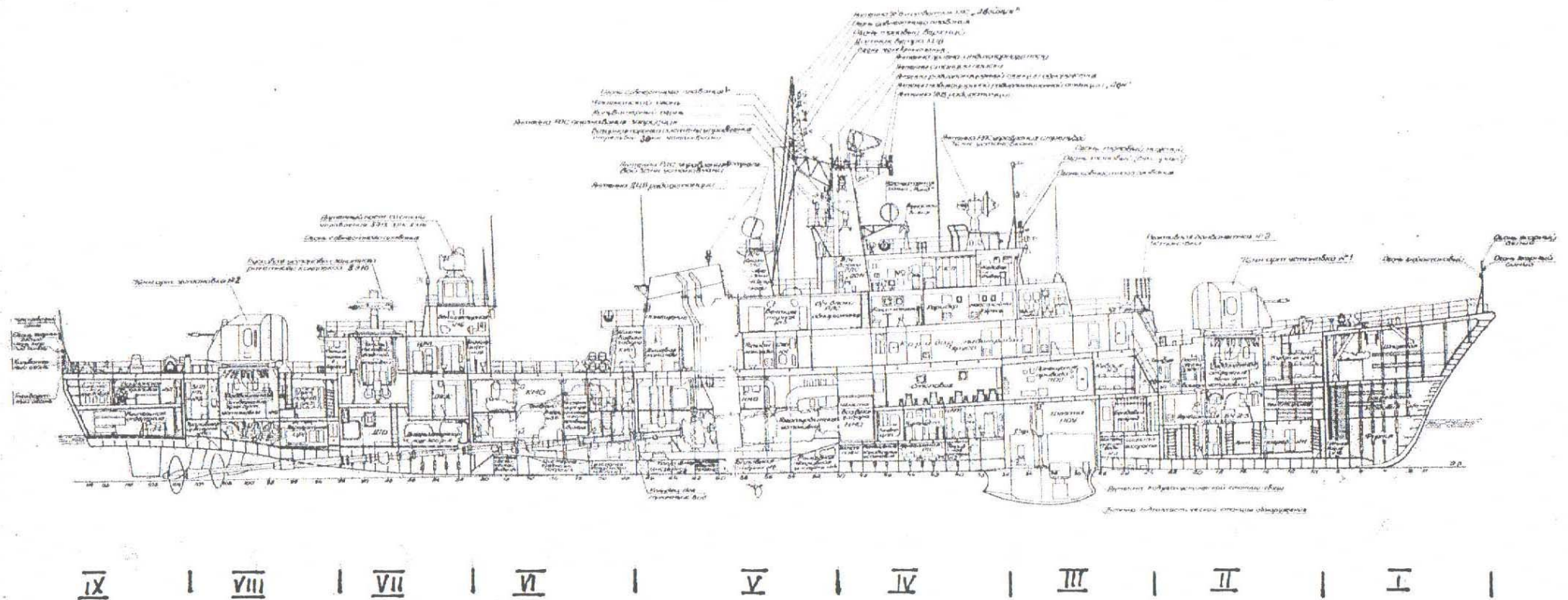
Anhang 4: Seitenrisse KSS Projekt 50, 1159,133.1

KSS Projekt 50

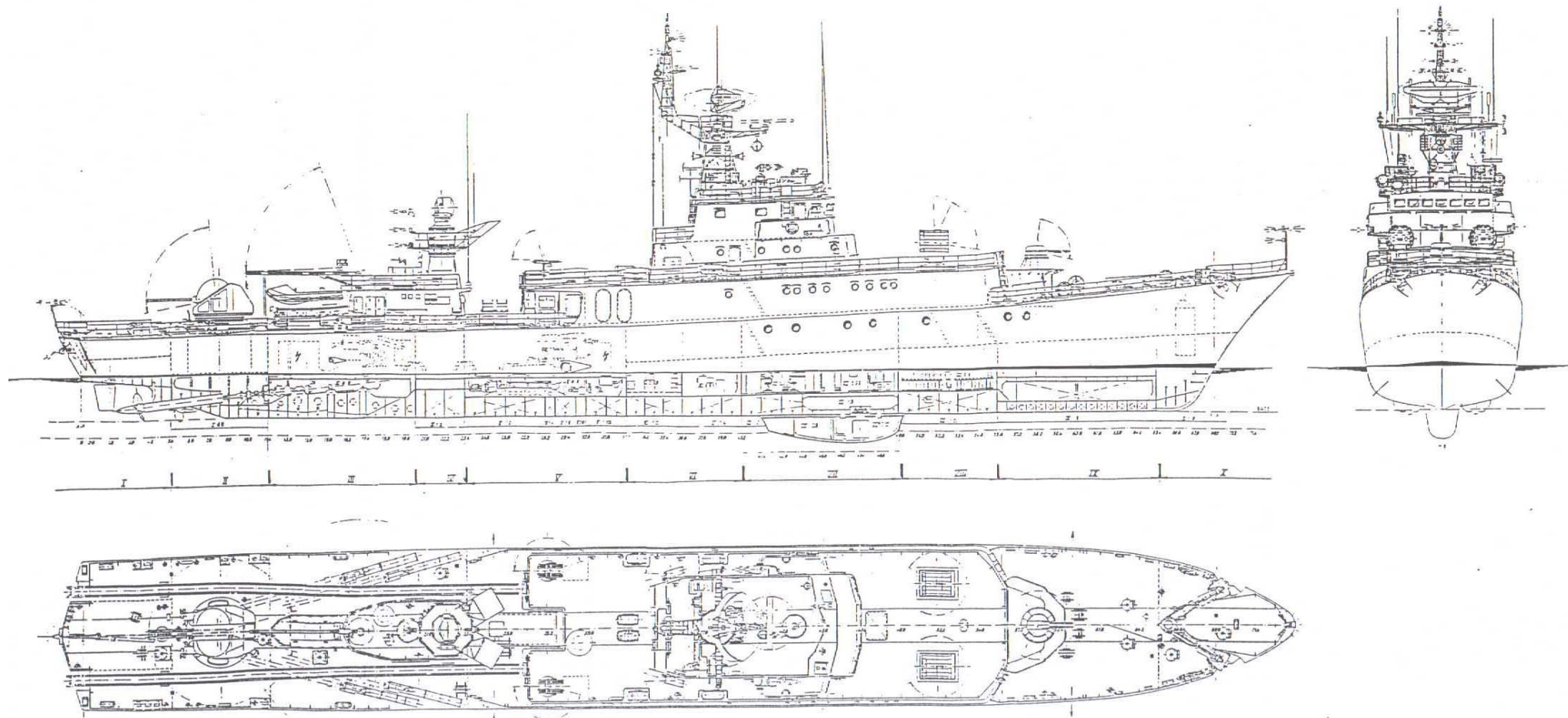


I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | XI | XII

KSS Projekt 1159



KSS Projekt 133.1



Anhang 5: KSS Pr. 50 (Aufbau, Gefechtsorganisation)

1. Aufbau des Schiffes

Abt.	Spant	Inhalt
I		<u>Oberdeck</u> : Wasserbomben-Ablaufgerüste, <u>unter Deck</u> : Rudermaschinenraum, Notruderstand, Nebelkammer, Hellegatt für Schutzausrüstung, Heizölbunker 17 und 18 im Doppelboden.
II		<u>Oberdeck</u> : Wasserbombenwerfer BMB-2 mit Ladeeinrichtung, 100mm-Geschütz GS-7/II auf Schottwand zw. Abt. II und III, <u>unter Deck</u> : Meisterwohndeck und -messe, Schiffslazarett, Apotheke, Muniraum 6 und Luftanlage für GS-7/II, Verpflegungslast, achtere Bootsmannslast, Sperr- und Torpedolast, Schmutzwasserzelle, Lüfterraum, Heizölbunker 14, 15 und 16 im Doppelboden.
III		<u>Oberdeck</u> : 100mm-Geschütz, Niedergang des Flakstandes, <u>unter Deck</u> : Wohndeck 6 (Maschinen-Personal), Munitionsraum 5 und Aufzug für GS-7/II, Munitionsraum 4 für 37mm-Flak, Wellentunnel, 2 Wellenhosen, Kofferdamm, im Doppelboden: Dieselmotor und Heizölbunker 12 und 13.
IV		<u>Oberdeck</u> : Flakstand und RGS, Schornsteindeck für Hilfskessel, Waschraum und Toiletten für Deck 6, Schaltraum für Kommandoanlage Kaschtan gleichzeitig Raum für den Diensthabenden des Schiffes (DdS), Wachstand, <u>unter Deck</u> : Hilfskesselraum, Verdampfer, E-Werk I mit zwei TurboGeneratoren und Hauptschalttafel, Kompressor, Werkstatt, im Wallgang: Heizölbunker 11 und 12, Kondensatbunker- und Turbinenöl-Reservetank.
V		<u>Oberdeck</u> : Torpedorohrsatz <u>unter Deck</u> : BS-V, Turbinenraum mit Hauptturbinen und Getriebe, Kondensatoren für Turbinenabampf, Hilfspumpen für Hauptturbinen, im Doppelboden: Heizölbunker 7,8 und 9, im Wallgang: Kondensatzellen 1 und 2, Turbinenöl-Bunker.
VI		<u>Oberdeck</u> : Bootsdeck mit Back- und Stb-Kutter und –aussetz-Vorrichtung, Mast mit Antennenanlagen und Positionslichtern, Schornstein, Kesselgebläse, Gasfeuerlöschanlage, Labor, <u>unter Deck</u> : 2 Hauptkessel, Kesselfahrstand, Hilfspumpen für Kesselspeisung, Kesselspeisewasser-Aufbereitung, Turbofeuerlösch-Pumpen, im Doppelboden: Heizölbunker 4,5 und 6, im Wallgang: Kondensatzellen 3 und 4.
VII		<u>Oberdeck</u> : HBS, Feuerleitstand, Signaldeck, Ruderraum, Kartenraum, Bisanraum, Funk- und Chiffrierraum, FM-Raum (BS-IV), Richt- und Leitstand RBU-1200, Aggregate- und Lüfterraum, Kombüse, Kommandantenkammer, Pantry <u>unter Deck</u> : Offiziersdeck, VS-Stelle, Kreiselraum, Rechenstelle GA-II mit Art.-Kreiselraum, Art.-FM-Station Jakor, E-Werk II mit Diesel, im Doppelboden: Heizölbunker 1,2 und 3.
VIII		<u>Oberdeck</u> : Bootsdeck, RBU-1200, 100mm-Geschütz GS-6/II auf Schottwand zw. Abt. VIII und IX, O-Messe, Brotlast, Gasschutz-Hellegatt,

Abt.	Spant	Inhalt
		<u>unter Deck</u> : Wohndecks 3 und 5, Muniraum 2 für 100mm, Muniraum 3 für Wasserbomben RGB-12, Aufzüge für 100mm und Wasserbomben, Trinkwasserzellen im Wallgang BB und StB.
IX		<u>Oberdeck</u> : Schreibstube, Wäschelast, 100mm-Geschütz GS-5/II auf Schottwand zw. Abt. IX und X, Handfeuerwaffenhellegatt, <u>unter Deck</u> : Wohndecks 2 und 4, Muniraum 1, Aufzug und Luftstation für 100mm.
X		<u>Oberdeck</u> : Wellenbrecher, Schaltstand für Ankerspill, <u>unter Deck</u> : Waschraum, Toiletten, Duschaum, Wohndeck 1, Vibrator und Stabilisatorraum der Hydroanlage, Schuhmacherei, Kühllast.
XI		<u>Oberdeck</u> : Ankerspill, <u>unter Deck</u> : E-Last, Kettenkasten.
XII		<u>außenbords</u> : BB- und StB-Anker, <u>unter Deck</u> : Bootsmannslast, Segelmacherlast, Farblast, Kollisionsschutzraum.

2. Gefechtsorganisation

GA	Bezeichnung	Aufgabe	Lage
	HBS	Schiffsführung	Offene Brücke
	RGS	Reserve bei Ausfall des HBS	vorlieher Bereich Flakstand
I	BS/I	Führung des GA-I	Kartenraum
	GS-1/I	Kartenraum	Brückenaufbauten
	GS-2/I	Ruderstand	Ruderraum vor HBS
	GS-3/I	Kreiselkompaß	Abt. VII, unter Deck
	GS-4/I	Notruderstand	Abt. I, unter Deck
II	BS/II	Führung des GA-II	Feuerleitstand
	RS-II	Reserve-WL-Gerät 1-NM	HBS
	GS-1/II	Feuerleitstand	Abt. VII, über Aufbauten
	GS-2/II	StB- und BB- Zielgeber	Signaldeck
	GS-3/II	Artillerie-FM-Station Jakor	Abt. VII, unter Deck Bb (tägl. Dienst: beim GA-IV)
	GS-4/II	Rechenstelle (Rechengerät REG-1UM, Art.-Kreisel „Komponent“)	Abt. VII, unter Deck
	GS-5/II	100mm-Geschütz	Back
	GS-6/II	100mm-Geschütz	Bootsdeck
	GS-7/II	100mm-Geschütz	Schanz

GA	Bezeichnung	Aufgabe	Lage
	GG-1/II	Flakstand	achtere Aufbauten
	GS-8/II	BB-37mm-Flak	achtere Aufbauten, Bb
	GS-9/II	StB-37mm-Flak	achtere Aufbauten, Stb
III	BS/III	Führung des GA-III	Brücke StB-Seite
	GS-1/III	Urogan	Abt. VII, Höhe Bootsdeck
	GS-2/III	Munitionslast und Aufzug für Wasserbomben RGB-12	Abt. VIII, unter Deck
	GS-3/III	Werfer RBU-1200	Bootsdeck, vor Brücke
	GS-4/III	Torpedorohrsatz	mittschiffs, zw. Aufbauten
	GS-5/III	Ablaufgerüste, Werfer BMB-2	Schanz
IV	BS/IV	Fut-Raum	Abt. VII, Höhe Oberdeck
	RS/IV	Radioraum	Abt. IV, Aufbauten, Bb
	GS-1/IV	Navigations-FM-Anlage Don	Ruderraum Bb-Seite)
	GS-2/IV	Signalabschnitt	Signaldeck
	GS-3/IV	Funkraum	Abt. VII, Höhe Bootsdeck
	GS-4/IV	FM-Aufklärungsanlage Bisan-4	Abt. VII, Höhe Bootsdeck
	GS-5/IV	Hydroak. Anlage Pegas-2M	Abt. VII, Höhe Bootsdeck
	GS-6/IV	Luft- und Seeraumbeobachtungs FM-Anlage Fut-N	Abt. VII, Höhe oberdeck
	GS-7/IV	Radioraum	Abt. IV, Aufbauten, Bb
V	BS/V	Führung des GA-V	Fahrstand Turbinenraum
	GS-1/V	Vordere Schiffssicherungsgruppe	Verkehrsgang
	GS-2/V	Pumpenabschnitt	
	GG-1/V	Kesselabschnitt	
	GS-4/V	Bb-Kessel	Abt. VI, unter Deck
	GS-5/V	Stb-Kessel	Abt. VI, unter Deck
	GS-6/V	Labor	Abt. VI Stb, Oberdeck
	GG-2/V	Turbinenabschnitt	
	GS-7/V	Stb-Turbine	Abt. V, unter Deck
	GS-8/V	Bb-Turbine	Abt. V, unter Deck
	GS-9/V	Welle	Abt. III, Deck 6

GA	Bezeichnung	Aufgabe	Lage
	GG-3/V	E-Abschnitt	
	GS-3/V	E-Werk 2	Abt. VII, unter Deck, Bb
	GS-10/V	E-Werk 1	Abt. IV, unter Deck
	GS-12/V	Rudermaschine	Abt. I
	GS-11/V	Achtere Schiffsicherungsgruppe	Achtere Aufbauten
BK/D	BS/M	BS des Medizinischen Dienstes	O-Messe

Anhang 6: KSS Pr. 1159 (Aufbau, Gefechtsorganisation)

1. Aufbau des Schiffes

Abt.	Spant	Inhalt
I	0 - 9	<u>Oberdeck</u> : Flaggstock, Spill, Ankereinrichtung, <u>unter Deck</u> : Bootsmannslast Nr. 1, Kettenkasten, Vorpik (Kollisions-Schutzraum).
II	9 – 23	<u>Oberdeck</u> : Wellenbrecher, vorderes 76mm-Geschütz AK-726, <u>unter Deck</u> : Wohndeck 1 (28 Plätze), BA-Last, Munibunker 1 und Aufzug für 76mm (Kampfsatz: 1000 Schuß), Aggregate- raum für GA-II und GA-III.
III	23 – 36	<u>Oberdeck</u> : Reakt. Wasserbombenwerfer RBU-6000 Stb und Bb, Funkraum, Chiffrierraum, Richtstände für RBU-6000 Stb und Bb, Offiziers- und Meisterkammern 3-7, Ambulanz, <u>unter Deck</u> : Wohndeck 2 (12 Plätze), Wohndeck 3 (22 Plätze), Hydroraum, Last und Aufzüge für Wasserbomben RGB-60 (Kampfsatz: 120 Stück), Hydroakustische Anlage MG-322T (Schacht, Ausfahr-Einrichtung, Aggregateraum, Antennenblock), Antenne für MG-69 (Unterwassertelefonie), Echolotschacht, Trinkwasserzellen 1 und 2, Dieselm bunker 1 und 2.
IV	36 – 50	<u>Oberdeck</u> : Mast mit Antennenanlagen, Lichterführung und Flaggleinen, Antenne und Visiersäule FUT-B, Visiersäule MR- 104, Zielgeber, Brücke, HBS mit BS/I bis BS/IV, Kartenraum, Hochfrequenzraum FM-Station Don, Kammer 1 (Kommandant), Schreibstube, Kammer 2 (I.WO), Pantry, Offiziersmesse, Hochfrequenzraum MR-302, Kammern 8-11, Offiziersdusche und - WC, VS-Stelle, Kombüse, Funkmeßraum MR-302, Ventilatorraum, <u>unter Deck</u> : Mannschaftsmesse (64 Plätze), Wohndeck 4 (16 Plätze), Wohndeck 5 (16 Plätze), Kreiselraum, FM-WL-Raum für FUT-B und MR-104, UAW-WL-Raum (Burja-1159), Aggregateraum für FM- und FM-WL-Technik, Verpflegungs- und Kühllast, Kühlaggregateraum, Echolotschacht, Dieselm bunker 3.
V	50 – 67	<u>Oberdeck</u> : Antennenanlage MR-104, 30mm-Geschütze AK-230 Stb und Bb mit Barbetten (Kampfsatz: je 1000 Schuß pro Geschütz); Schornstein, Verkehrsboot, Rettungskutter, Ventilatorräume, Mannschafts-Waschraum und –Toiletten, <u>unter Deck</u> : Maschinenraum 1 mit Gasturbine M8G, Dieseldene- rator ASDG-500 und Hilfskessel, Werkstatt GA-V, Schlingerdämpfungsanlage UKA-135, Reservebefehlsstand des Schiffes, Dieselm bunker 4-6, Schmutzwasserzelle, Turbinenölbunker.
VI	67 – 81	<u>Oberdeck</u> : Rettungsflöße, Wachraum für den Diensthabenden des Schiffes, Schaltraum für Kommandoanlage Kaschtan, <u>unter Deck</u> : Maschinenraum 2 mit Stb und Bb-Hauptmaschine (Dieselmotoren 68B), Dieseldenerator ASDG-500, Motorenöl- Bunker, Kondensatzellen 3 und 4.
VII	81 – 92	<u>Oberdeck</u> : Antennenblock 8Ä13 der Raketen-WL-Anlage 8Ä10, Raketen-Startanlage ZIF-122, Raketenbunker (Kampfsatz: 20 Raketen RZ-13), Raketen-WL-Raum, Minenschienen, <u>unter Deck</u> : Raketenbunker, Maschinenfahrstand (BS/V), Maschinenraum 3 mit E-Werk, Dieseldenerator ASDG-500 und Kondensatoren, Dieselm bunker 7 und 8.

VIII	92 – 105	<u>Oberdeck</u> : achteres 76mm-Geschütz AK-726, Minenschienen, <u>unter Deck</u> : Munibunker 2 und Aufzug für 76mm (Kampfsatz: 1000 Schuß), Ventilatorraum, Ersatzteillasten GA-II, FTD und GA-V, Med.- Last, Zünderlast GA-III, Handfeuerwaffenhellegat, Auswerteraum für ABC-Aufklärung, Dieselmotor 9 und 10.
IX	105 – Heck	<u>Oberdeck</u> : Torpedotäuschgerät BOKA-DU, Wasserbombenab- laufgerüst Stb und Bb für je 6 WB-1, Minenschienen, Achter- spill, Flagstock, <u>unter Deck</u> : Bootsmannslast Nr. 2, Lasten für chem. Dienst, Signalabschnitt und für Schiffssicherungsmaterial, Ruderma- schine.

2. Gefechtsorganisation

GA	Bezeichnung	Aufgabe	Lage
	HBS	Schiffsführung, Waffeneinsatz	Brücke und Raum dahinter
I	BS/I	Führung des GA-I	Kartenraum, HBS, Bb
	GS-1/I	Kartenraum	HBS, Bb
	GS-2/I	Ruderstand	Brücke
	GS-3/I	Kreiselraum	Abt. IV, unter Deck
	GS-4/I	Notruderstand	Abt. IX, unter Deck
II	BS/II	Führung des GA-II	HBS, achtern, Bb
	GS-1/II	76mm-Geschütz AK-726	Abt. II, Back
	GS-2/II	Zielgeber/Visiersäule für FUT-B	Signaldeck
	GS-3/II	Zielzuweisungsgerät MPZ-301	HBS, achtern, Bb
	GS-4/II	WL-Anlage MR-104 für AK-230 FFK-Anlage Nickel-K	Abt. IV; unter Deck, Bb
	GS-5/II	WL-Anlage FUT-B für AK-726	Abt. IV, unter Deck, Stb
	GS-6/II	Artilleriekomplex 30mm AK-230	Abt. V, Oberdeck
	GS-7/II	Raketenkomplex OSA-M	Abt. VII,
	GS-8/II	76mm-Geschütz AK-726	Abt. VIII, Schanz
III	BS/III	Führung des GA-III	HBS, vorn, Stb
	GS-1/III	Richtstand mit Stb-Werfer RBU-6000	Abt. III, Oberdeck, Stb
	GS-2/III	Richtstand mit Bb-Werfer RBU-6000	Abt. III, Oberdeck, Bb
	GS-3/III	Wasserbomben-Last	Abt. III, unter Deck,
	GS-4/III	UAW-WL-Anlage „Burja-1159“	Abt. IV, unter Deck, Stb
	GS-5/III	Ablaufgerüste, Torpedotäusch- gerät BOKA-DU	Abt. IX, Schanz

IV	BS/IV	Führung des GA-IV	HBS, Mitte, Stb
	GS-1/IV	Signalabschnitt	Signaldeck
	GS-2/IV	Navigations-FM-Anlage „Don“	HBS, achtern, Bb
	GS-3/IV	Gefechtsinformationsstand	HBS, Mitte (Planchett)
	GS-4/IV	Funkraum	Abt. III, Oberdeck
	GS-5/IV	Funkmeßraum mit MR-302, „Nich-rom“ und „Bisan 4B“	Abt. IV, Oberdeck, Bb
	GS-6/IV	Hydroraum mit MG-322, MG-69 (UW-Telefon), MG 409 K	Abt. III, unter Deck, Bb
	GS-7/IV	Ausfahrbare Antennenanlage der MG-322	Abt. III, unter Deck

V Leider gelang es nicht, die Nummerierung der GS des GA-V eindeutig zu recherchieren. Nach jetzigem Erkenntnisstand ergibt sich:

BS-V	Fahrstand, Führung des GA-V	Abt. VII
GS-1/V	Schiffssicherungsgruppe	Abt. IV, Deck 5
GS-2/V	Maschinenraum 1	Abt. V
GS-3/V	Maschinenraum 2	Abt. VI
GS-4/V	Maschinenraum 3	Abt. VII
GS-5/V	Rudermaschine	Abt. IX

Anhang 7: KSS Pr.133.1 (Aufbau, Gefechtsorganisation)

1. Aufbau des Schiffes

Abt./Deck	Spant	Inhalt
I		Rudermaschinenraum, Bb- und StB-Wasserbombenablaufgerüst.
II		Ballastwasserzellen, Leerzelle, Magazin- und Aggregateraum AK-725, Art.-Hellegat, Wasserbombenlast 2, Sperrlast, Vorraum 3.
III		Motöl-Vorratstank, Motöl-Umlauftank, Diesel-Verbrauchsbunker, Maschinenraum 1, E-Werk 1.
IV		Dieselm bunker, Dieselüberlaufbunker, BS-V, Werkstatt, Chem. Gerätelast; Art.-Waffenleit-Zentrale.
V		2 Dieselm bunker, Entwässerungszelle, 2 Frisch-Kühlwasserzellen 2 Motöl-Vorratstanks, Leerzelle, Bilgenwasserzelle (Havarie-Öltank), Schmutzwasserzelle, Fäkalienzelle, 2 Motöl-Umlauftanks, Diesel-Verbrauchsbunker, Maschinenraum 2, E-Werk 2.
VI		4 Dieselm bunker, Echolot-Zelle, Fahrtmeß-Zelle, Kreiselraum, Ersatzteillast GA-V, Geräteraum 1.
VII		2 Ballastwasserzellen, 2 Leerzellen, Gerätezelle, UAW-Rechenstelle, Hydro-Betriebsraum, Hydro-Geräteraum 1, Offiziers- und Fähnrichskammern, Dusche und WC, Vorraum, Verkehrsgang.
VIII		2 Frischwasserzellen, Wasserbombenlast 1, 8- und 6-Mann-Deck für Unteroffiziere, Vorraum.
IX		2 Ballastwasserzellen, Proviantlast 1, Kartoffel- und Gemüselast, Brotlast, Lüftermaschinenraum, Vorraum, Lüftermaschinenraum, 2 15-Mann-Wohndecks für Matrosen, Mannschaftsmesse.
X		Bootsmanns-Last 1 und 2, Kettenkasten.
A-Deck (Deckshaus Oberdeck)		Ansaugraum 1, Lüftermaschinenraum 1 und 2, Torpedo-Bedienraum, Vorraum 6, Hochfrequenz-Geräteraum 1, Reservefunkraum, Nischen für Bezüge, Flaschen und Feuerlösch-Mittel, Ansaugraum 3 und 4, Lüftermaschinenraum 3 und 4, Schleuse, Strahlungskontrollraum, Batterieraum, Hydroakustik-Geräteraum 2, Wasch- und Duschaum, Ankleide- und Kontrollraum, Umformerraum 1, WC, Lüftermaschinenraum 5, Wäscherei, Luftausblaskammer, Trockenraum, Waffenhellegat, Wachraum, SND-Raum, VS-Stelle, Kombüse, Pantry, Hauptverkehrsgang, Offiziersmesse, Proviantlast 2, Unteroffiziersmesse, RBU-Bedienräume Bb- und Stb-Werfer, Vorraum 7, Aggregateraum AK-230, Umformerraum 2, Nischen für Übergaben/Übernahmen, Feuerlösch-, Rettungs- und Leckwehrmittel und Farben.
B-Deck (Deckshaus Bootsdeck)		Munilast GA-II, Lüftermaschinen- und Geräteraum, Kommandanten-WC, Luftansaugkammer, Hochfrequenz-Geräteraum 2, Vorräume 4 und 5, Kommandantenkammer, Kommandantendusche, Funkraum, Bereitschaftsspindel 1 und 2.

C-Deck

HBS (Gefechtsführungszentrale, Schiffsführungszentrale [Brücke]).

(Deckshaus Brückendeck)

2. Gefechtsorganisation

GA	Bezeichnung	Aufgabe	Lage
I	BS/I	Führung des GA-I	Brücke, Stb
	GS-1/I	Ruderstand	Brücke
	GS-3/I	Kartenraum	HBS
	GS-5/I	Seelage-Planschett	HBS
	GS-7/I	Kreiselraum	Abt. VI
	GS-8/I	Notruder	Abt. I
II	BS/II	Führung des GA-II	Brücke, Stb, achtern
	GS-1/II	Richtsäule AK-230	Peildeck
	GS-3/II	Art.-Elektrik AK-725	Abt. II
	GS-4/II	MR-103	Abt. VI, Bb-Seite
	GS-6/II	Düppelwerfer PK-16	Bootsdeck Stb und Bb
	GS-7/II	FASTA-4 StB	Bootsdeck, Stb achtern
	GS-8/II	FASTA-4 BB	Bootsdeck, Bb achtern
	GS-10/II	Richtsäule AK-725	achteres Deckshaus
III	BS/III	Führung des GA-III	Brücke, BB
	GS-1/III	Richtstand StB-Werfer	A-Deck, Stb vorn
	GS-2/III	Richtstand BB-Werfer	A-Deck, Bb vorn
	GS-3/III	Wasserbombenlast 1, Förderung	Abt. VIII
	GS-5/III	UAW-WL-Anlage	Abt. VII
	GS-6/III	Torpedobedienraum	A-Deck, achtern
	GS-7/III	Ablaufgerüst Stb	Abt. I, unter Deck, Stb
	GS-8/III	Ablaufgerüst Bb	Abt. I, unter Deck, Bb
IV	BS/IV	Führung des GA-IV	Brücke, BB,
	GS-1/IV	Funkraum	B-Deck, vorn

	GS-2/IV	Geräteraum, Imitator MG-322T	Abt. VII
	GS-3/IV	TSR-333	Brücke
	GS-4/IV	SND-Raum	A-Deck
	GS-6/IV	MG-322T	Abt. VII
	GS-8/IV	MG-329M (Bedienung)	Abt. VII
	GS-10/IV	MG-16, MG-409K	Abt. VII
	GS-12/IV	Signalpersonal	Signaldeck
	GS-13/IV	Luftlageplanchett	HBS
	GS-15/IV	MR-302	Abt. VI, Zw.-Deck Stb
	GS-17/IV	BISAN	Abt. VI, Zw.-Deck
	GS-19/IV	Aussetzvorrichtung MG-329	Oberdeck Stb
	GS-20/IV	Notfunkraum	A-Deck, achtern
V	BS/V		
	GS-2/V	Fernbedienungsanlage ORION II	Brücke
	GS-3/V	Schiffssicherungsgruppe	Hauptverkehrsgang
	GS-4/V	E-Werk II	Abt. V
	GS-5/V	StB-Maschine	Abt. V, Masch.-Raum 2,
	GS-6/V	Bb-Hauptmaschine	Abt. V, Masch.-Raum 2
	GS-7/V	Mittelmaschine	Abt. III, Masch.-Raum 1
	GS-8/V	E-Werk 1	Abt. III
D	GS-1/CH	ABC-Aufklärungsanlage	Wachstand
	GS-2/CH	Schleuse	A-Deck achtern
	GS-1/Med	Lazarett	A-Deck, U-Messe
	GS-2/VD	Kombüse	A-Deck

Anhang 8: Kommandotabellen für den Waffeneinsatz

1. Einsatz der Artillerie

1.1. Projekt 50, 100mm, Seeziel-Schießen (Hauptverfahren)

Ausgangslage: Schiff läuft unter Bereitschaftsstufe I im Landungsgeleit. Der Chef des Geleites gibt an das KSS den Befehl zur Bekämpfung eines gegnerischen Minenlegers. HBS gibt Zielzuweisung an BS/II.

HBS an BS/II: „Minenleger StB-90, Entfernung 60, Ziel auffassen!“

BS/II an GS-1/II und 3/II: „StB-90, Entfernung 60, Minenleger, Ziel auffassen!“

Seiten- und Höhenrichtgast im Feuerleitstand fassen das Ziel optisch auf. Die Artillerie-Funkmeßstation (AFMS) „Jakor-2M“ erfaßt bei 60 Kabel das Ziel nach Entfernung. Beide GS melden „Ziel aufgefaßt!“ an BS/II. BS/II meldet an HBS.

HBS an GS-2/IV: „Nordpol – halb!“

Das Flaggensignal N (Nordpol) war nach dem Signaltab der VOF das Signal für Artillerieschießen.

HBS an BS/II: „Auf Minenleger Steuerbord 90, Entfernung 60!“

BS/II schaltet die direkte Lautsprecherverbindung zu den am Schießen beteiligten Gefechtsstationen GS-1/II, 3/II, 4/II, 5/II, 6/II und 7/II zu.

BS/II an GA-II:

„Seeziel!“

Recheng Gerät REG-1UM schaltet auf Methode Seeziel

„Gemischte Methode“

Seite wird durch GS-1/II und Entfernung durch die AFMS in das Recheng Gerät eingespeist, welches Kurs und Geschwindigkeit des Zieles bestimmt. Unter Berücksichtigung verschiedener Korrekturgrößen wie Windrichtung und –geschwindigkeit oder Ladungstemperatur wird der volle vertikale und horizontale Richtwinkel ermittelt und über ein Folgezeigersystem an die Geschütze übertragen. Die Artillerie-Kreiselanlage stabilisiert Feuerleitstand und Geschütze gegen das Schlingern und Stampfen des Schiffes.

„StB 90, Entfernung 60, auf Minenleger, zentral - Hand!“

Auf „Hand“ fahren Seiten- und Höhenrichtkanonier der 100mm-Geschütze das Folgezeigersystem per Hand ab und richten damit die 100mm-Geschütze auf das Ziel. Alternative: „Zentral-Fern!“ Auf „Fern“ wurde die Fernsteuerung in den Geschützen zugeschaltet. Die Richtwinkel wurden dann automatisch abgefahren.

„Geschütze laden!“

GS-5, 6 und 7/II werden geladen. Geschützführer melden an GS-4/II. Eine Kontroll-Leuchte für jedes Geschütz zeigt auf GS-4/II den Ladezustand zusätzlich optisch an. GS-4/II an BS-II: „Batterie geladen!“

BS/II an HBS: „Batterie feuerbereit!“

HBS an BS/II: „Feuererlaubnis!“

HBS an GS-2/IV: „Nordpol - vor!“

BS/II an GA-II:

„Nach beobachteten Werten!“

Dieses Kommando legt fest, nach welcher Methode die Abweichungen der Einschießsalven zum Ziel zu bestimmen sind. Hier beobachtet der Kdr. GA-II auf einem Tochttersichtgerät der AFMS im Feuerleitstand die Einschläge und legt danach die Korrekturen fest. Alternativ konnte er sich

	„Nach gemessenen Ablagen“ die Abweichungen auch vom E-Meß-Maat und/oder der AFMS melden lassen.
„Einschießen – Tempo 10, 2 Salven!“	Das Einschießen soll hier im 10-Sekunden-Takt erfolgen. Die erste Salve dient vorrangig der Rohrerwärmung, da die Rohrtemperatur Einfluß auf die Flugbahn der Granate hat. Die zweite Salve ist die eigentliche Meßsalve.
„Salve – Feuer!“	Die Abfeuerung der beiden Salven erfolgt zentral von der GS-4/II aus gleichzeitig für alle Geschütze.
„Halt!“	Die Rohre bleiben nach Seite und Höhe auf das Ziel gerichtet. Die Geschützführer melden an die GS-4/II „Rohr frei!“ GS-4/II meldet an BS-II: „Batterie – Rohr frei!“
„Geschütze laden!“	Da je nach Entfernung die Salven 20-30 Sekunden in der Luft blieben, konnten die Geschütze bereits für das Wirkungsfeuer geladen werden. Meldung GS-4/II an BS/II: „Batterie geladen!“
„Links 15 (=TD), mehr ½ (=Kabel)“	Nach den gemessenen Einschlägen der letzten Einschieß-Salve werden die Seiten- und Entfernungskorrekturen vom Kdr. GA-II befohlen. Die Maßeinheit TD (tausendstel der Distanz) für die Seitenverbesserung war ein spezielles Winkelmaß, das den Vollkreis in 6000 TD aufteilte. Ein Grad entsprach somit gerundet 16,7 TD. Die Seitenablage konnte an der AFMS, deren Tochtergerät im Feuerleitstand als auch vom E-Meßgerät DMS-3 in TD abgelesen werden. Die Entfernungsverbesserung konnte alternativ auch als Korrektur in die Anfangsgeschwindigkeit Vo eingegeben werden („In die Vo mehr“). Nach Einleitung der Korrekturen meldet GS-4/II: „Korrektur steht!“
„Wirkungsfeuer, Tempo 6!“	Das Wirkungsfeuer soll mit einem Salventakt von 6 Sekunden (15 Schuß pro Minute) erfolgen.
„Salve – Feuer!“	Die Abfeuerung jeder Salve erfolgt im 6-Sekunden-Takt wiederum zentral von GS-4/II aus
HBS an BS/II: „Halt!“ an GS-2/VI: „Nordpol - halb!“ Schießen soll beendet oder unterbrochen werden.	
BS/II an GA-II: „Halt!“	Die Rohre bleiben wieder nach Seite und Höhe gerichtet! Nach Rohrfrei-Meldung der Geschützführer meldet die GS-4/II an BS-II: „Batterie – Rohr frei!“ BS/II meldet weiter an HBS
HBS an BS/II: „Batterie-halt!“ HBS an GS-2/VI: „Nordpol – nieder!“	
BS/II an GA-II: „Batterie - halt!“	Auf „Halt“ fahren Seiten- und Höhenrichtkanonier das Geschütz per Hand in Nullstellung.

1.2. Projekt 1159, 76mm, Seeziel-Schießen (Hauptverfahren)

Ausgangslage: Schiff in Bereitschaftsstufe 1. Die See- und Luftraumbeobachtungsstation MR-302 (GS-5/IV) hat ein Seeziel ohne Kennung aufgefaßt. Brücke hat das Ziel als „Gegner“ identifiziert und gibt Zielzuweisung an den BS/II.

Brücke an BS/II: **„140 Grad (Schiffspeilung), Entfernung 45 (Kbl), Seeziel. Zielzuweisung an GS-5/II, 1/II , 8/II!“**

Kommandeur GA-II wiederholt Befehl. Operator am MPZ-301 faßt Ziel auf.

BS/II an GS-5/II: **„Elektronische Zielzuweisung von GS-3/II, 140 Grad, Entfernung 45, Seeziel!“**

Operator am MPZ-301 drückt den Knopf „Zielzuweisung“, GS-5/II richtet Fut-B-Antenne nach Zielzuweisung aus und faßt Ziel auf. GS-5/II meldet an BS-II: „Ziel aufgefaßt, 140 Grad, Entfernung 45“.

BS/II an Brücke: **„5/II Ziel aufgefaßt, 140 Grad, Entfernung 45“**

Brücke an BS/II: **„Ziel verfolgen!“**

BS/II an GS-5/II: **„Ziel verfolgen!“**

Die Waffenleitanlage wird auf „Zielverfolgung“ geschaltet. Der volle horizontale und vertikale Richtwinkel wird unter Berücksichtigung der verschiedenen Korrekturen automatisch ermittelt. GS-5/II meldet an BS/II: „Ziel wird verfolgt, Stb 60, Entfernung 45“.

BS/II an Brücke: **„Ziel wird verfolgt, 140 Grad, Entfernung 45!“**

Brücke an BS/II: **„Geschütze laden!“**

BS/II an GS-1/II, 8/II: **„Geschütze laden!“**

Die Geschütze werden mit Hilfe der Elevatoren und der hydraulischen Ladeeinrichtung geladen. GS-1/II und 8/II melden an BS/II: „Geschütz geladen!“

BS/II an Brücke: **„Geschütze geladen , GS 1/II und 8/II im Hauptverfahren feuerbereit!“**

Brücke an BS/II: **„140 Grad, Entfernung 45, auf Seeziel, Feuererlaubnis!“**

BS/II an GS-5/II, 1/II, 8/II: **„Zentral fern !“**

Kommandeur GA-II schaltet auf dem BS/II auf die Richtmethode „Zentral - fern“ (DU). Die Richtkanoniere legen die Schalter für den Seiten- und Höhenrichtantrieb auf „Zentral - fern“. Die Geschütze fahren automatisch den vollen horizontalen und vertikalen Richtwinkel ab.

BS/II an GS-5/II, 1/II, 8/II: **„Nach gemessenen Ablagen! Salve – Feuer!“**

Kommandeur GA-II feuert 1 Granate pro Rohr ab. GS-5/II bestimmt die Ablagen und meldet an BS/II: „Links 10 (TD), mehr 2 (Kbl)!“

BS/II an GS-5/II: **„Rechts 10, weniger 2!“**

An der Waffenleitanlage werden die Korrekturen eingestellt. GS-5/II meldet an BS/II: „Korrektur steht!“

BS-II an GS-1/II, 8/II: **„Salve - Feuer!“**

Feuerkorrektur wird mit Einzelschuß bis zum Erhalt einer Deckendlage wiederholt , danach Übergang zum Wirkungsschießen mit Salvenfeuer.

Brücke an BS/II: **„Halt!“**

Das Kommando „Halt!“ ist der Befehl zur Unterbrechung des Schießens. Danach kann das Schießen mit erneuter Feuererlaubnis fortgesetzt oder beendet werden.

BS/II an GS-1/II, 8/II: **„Halt!“**

Die Geschütze bleiben nach Höhe und Seite gerichtet.

Brücke an BS/II: **„Halt! Nicht beobachten , Sicherheit überprüfen!“**

BS/II an GS-5/II, 1/II, 8/II: **„Halt! Nicht beobachten , Sicherheit überprüfen!“**

GS-5/II schaltet „Zentral fern“ ab. Geschützführer überprüfen die Sicherheit/Rohrfreiheit und melden an BS/II: „Rohre frei, Sicherheit hergestellt!“

BS/II an Brücke: „*GS-1/II und 8/II Sicherheit hergestellt , Rohre frei!*“

Brücke an BS/II: „*Batterie - halt!*“

BS/II an GS-5/II, 1/II , 8/II: „*Batterie - halt!*“

GS-1/II und GS-8/II fahren nach Seite und Höhe in die Nullstellung. GS-5/II geht auf befohlenes Arbeitsregime über.

Anmerkung:

Das Schießen auf Luftziele erfolgte ähnlich. Wichtigste Unterschiede: Die Zielzuweisung war gleichzeitig die Feuererlaubnis. Es erfolgte kein Einschießen mit Feuerkorrektur.

1.3. Projekt 1159, 76mm, Luftziel-Schießen (Geschützführermethode)

Ausgangslage: Schiff in Bereitschaftsstufe 1. Die See- und Luftraumbeobachtungsstation MR-302 und die Funkmeßstation Fut-B sind ausgefallen. Der Geschützführer (GF) hat am Visier „Prisma“ eingestellt: 2-fache Vergrößerung, Aufsatz „0“, Entfernung 17 kbl. Durch den Signalgast wurde ein „gegnerisches“ Flugzeug ausgemacht und der Brücke gemeldet.

Brücke an BS/II: „*Auf Jagdbomber, Bb 45, hoch 20, GF-Methode!*“

Beim Schießen auf Luftziele beinhaltet die Zielzuweisung gleichzeitig die Feuererlaubnis.

BS/II an GS-1/II, 8/II: „*GF-Methode, auf Jagdbomber, Bb 45, hoch 20!*“

GF an Bedienung: „*Auf Luftziel, GF-Methode, Fernsteuerung!*“

Die Schalter 10ZN und ZS werden auf „Geschütz“ gelegt. Dadurch werden die Richtwerte vom „Prisma“ an die Geräte der Richtkanoniere geleitet. Der GF faßt mit dem optischen Visier das Ziel auf und verfolgt es. Er drückt das Pedal 63D und richtet dadurch das Geschütz automatisch auf das Ziel. GF bestimmt den Zielpunkt, hält das Ziel im Visier, legt den Schalter 16 auf „Salve“ und eröffnet mit dem Pedal 34 das Dauerfeuer.

Brücke an BS/II „*Halt!*“

Weiterer Ablauf: sh. Seezielschießen im Hauptverfahren. Lediglich die GS-5/II ist aus den weiteren Kommandos ausgespart.

2. Einsatz der UAW-Bewaffnung

2.1. Projekt 1159, RBU-6000, U-Jagd-Bugangriff

Ausgangslage: Schiff bei Geleitsicherung unter Bereitschaftsstufe I frei manövrierend in einem zugewiesenen Sicherungssektor. Beide Bugwerfer RBU-6000 geladen mit je 12 reaktiven Wasserbomben RGB-60. Hydroakustische Wache ist im Regime Echopeilung (Panoramabetrieb) eröffnet. Der Geleitbefehl legt fest, daß im Sicherungssektor des Schiffes ausgemachte U-Boote selbständig zu bekämpfen sind.

GS-6/IV (Hydrostation) an HBS: „*Kontakt 325 Grad, 32 Kbl*“

Kommandant läßt Überwasserlage prüfen; im angegebenen Bereich kein Überwasserziel.

Kommandant an GS-6/IV: „*Kontakt klassifizieren!*“

Zur Kontaktklassifizierung stehen dem Hydroakustiker verschiedene Merkmale zur Verfügung, z. B.:

- Zielbewegung (Peilungs- bzw. Kurswinkelveränderungen)
- Geräusche vorhanden ja/nein: Dazu wurde die Hydroanlage kurz auf Geräuschpeilung geschaltet, um Motoren- oder Propellergeräusche des U-Bootes zu registrieren.
- horizontale Zielausdehnung
- Charakter des Echos: Größere Ziele wie U-Boote lieferten meist einen härteren Klang als kleine Ziele (Treibgut, Bojen) oder hydroakustische Störungen.
- Echotonhöhe: Der Klang des gesendeten hydroakustischen Signales wurde durch den Zustand des Schallmediums Wasser (Temperatur, Salz- und Planktonkonzentration) bestimmt und als Reverberationston bezeichnet. Durch den Dopplereffekt war der Echoton eines

anlaufenden U-Bootes höher und der eines ablaufenden U-Bootes tiefer als der Reverberationston.

- Recorderaufzeichnungen vorhanden ja/nein, Trassenbild und Qualität der Aufzeichnungen: Der Recorder war ein Gerät, das reflektierte hydroakustische Signale in grafische Aufzeichnungen umwandelte.

Zusätzlich dienen dem Kommandanten die durch den BS/I bestimmten Bewegungselemente des Zieles (Kurs, Geschwindigkeit) als Merkmal, ob es sich bei dem Kontakt um ein U-Boot handeln könnte.

GS-6/IV an HBS: „Kontakt klassifiziert! 330 Grad, 30 Kabel. Peilungsauswanderung nach Backbord, Zielausdehnung 5 Grad, metallischer Klang, Geräusch vorhanden, Echoton höher, Recorderaufzeichnungen vorhanden, vermute Kontakt mit U-Boot.“

Kommandant an GS-6/IV: „Bestätige Kontakt mit U-Boot, Kontakt halten!“

Kommandant an HBS: „U-Boots-Alarm! Blau – weiß vor!“

HBS löst U-Boots-Alarm aus und läßt Signal „Blau-weiß vor“ setzen. Das UKW- und Flaggensignal Blau-Weiß war nach dem Signalbuch der VOF das Signal für U-Boot-Kontakt. Mit zwei nachfolgenden Zahlengruppen wurde der Verband über Peilung und Entfernung zum U-Boot informiert. Waren Kurs und Geschwindigkeit des U-Bootes bekannt, folgten zwei weitere Zahlengruppen. GS-4/III schaltet UAW-Waffenleitsystem „Burja 1159“ zu (Bereitschaftszeit 1 min). „Burja 1159“ bestimmt ständig die Bewegungselemente des U-Bootes (Anzeige am Gerät 98 auf dem BS/III) und den vollen vertikalen und horizontalen Richtwinkel beider Werfer. BS/I und BS/III melden ihre Abschnitte klar zur U-Jagd.

Kommandant an BS/I: Bewegungselemente bestimmen!“

BS/I berechnet nach Peilungs- und Entfernungsveränderungen des Kontaktes ebenfalls die Bewegungselemente. BS/I an Kommandant: „U-Boot-Kurs 193 Grad, Geschwindigkeit 6 Knoten.“

Kommandant an BS/III: „Frage: Kurs, Geschwindigkeit des U-Bootes?“

BS-III meldet Werte von Burja-1159 an Kommandant: „U-Boot-Kurs 181 Grad, Geschwindigkeit 6 Knoten.“ Nach Vergleich der GA-I und der Burja-Werte legt der Kommandant einen Mittelwert fest oder entscheidet sich für einen der beiden gemeldeten Werte.

Kommandant an BS-III: „Bestätige Kurs 185 Grad, Geschwindigkeit 6 Knoten.“

Kursveränderung wird in „Burja 1159“ eingestellt. HBS meldet dem Geleit Peilung, Distanz, Kurs und Geschwindigkeit des U-Bootes.

Kommandant an HBS: „Signal Nordpol/Nordpol – halb!“

Das Signal Nordpol/Nordpol war nach dem Signalbuch der VOF eigentlich das Signal für einen Raketenangriff. Da für den UAW-Bugangriff ein spezielles Signal nicht existierte, kam bei den U-Jagd-Kräften unter Berücksichtigung des reaktiven Antriebes der Bomben dieses Signal zur Anwendung.

Kommandant an BS/III und GS-6/IV: „Angriff auf U-Boot nach Werten der Hydrostation. Steuerbordwerfer klarmachen zum Einsatz! GS-6/IV ständig Entfernung melden!“

Kommandant legt Schiff auf einen für den Einsatzsektor des Steuerbordwerfers günstigen Annäherungskurs. Da die Werfer bereits geladen sind, meldet BS/III den Steuerbordwerfer klar zum Einsatz. GS-6/IV meldet in kurzen Abständen die sich verringende Entfernung zum U-Boot.

Kommandant an BS/III: „Wassertiefe 50m, Detonationstiefe 40m, Salve aus 12, Steuerbordwerfer klar zur Salve!“

Kommandeur GA-III gibt Befehl „Steuerbordwerfer klar zur Salve“ an GS-1/III (Richtstand) weiter, gibt über das Gerät 28A die Detonationstiefe in die Zünder der RGB-60 ein, stellt am Gerät 1RB eine volle Salve ein und schaltet den Schießstromkreis zu. GS-1/III schaltet den Richtantrieb des Steuerbordwerfers zu und meldet an BS/III „Werfer gerichtet.“ Über ein Folgezeigersystem auf dem BS/III kontrolliert der Kommandeur GA-III den Richtvorgang und meldet an HBS: „Steuerbordwerfer ist klar zur Salve!“

Kommandant an HBS: „Signal Nordpol/Nordpol –vor!“

Kommandant an BS-III: „Achtung – Salve!“

Kommandeur GA-III löst am Gerät 1RB die Salve aus. Schiff wechselt die Peilung zum U-Boot so, daß sofort der Backbordwerfer zum Einsatz kommen könnte. Auf Befehl des HBS wird der Steuerbordwerfer automatisch nachgeladen. Durch die detonierenden Wasserbomben geht der

Kontakt kurzzeitig verloren. Nach Wiederherstellung und Auswertung des Kontaktes entscheidet der Kommandant, ob ein Wiederholungsangriff notwendig ist.

HBS: „Signal Nordpol/Nordpol – nieder!“

Bemerkung:

Im Gegensatz zu den KSS-Projekt 50 war der Überlauf des U-Bootes (Heckangriff bei Einsatz des Wasserbomben-Ablaufgerüsts) nach erfolgtem Bugangriff nicht typisch für die KSS 1159. Die größere Reichweite der Hydrostation und der Bugwerfer sowie die kurze Nachladezeit gestattete es, auf größerer Distanz zum Gegner zu bleiben. Der Heckangriff war vorgesehen, wenn als Folge des Bugangriffes aus den Manövern des U-Bootes Einschränkungen seiner Gefechtsmöglichkeiten vermutet wurden und das U-Boot sicher vernichtet werden sollte.

Im Beispiel wird der Angriff „nach Werten der Hydrostation“ durchgeführt. Als eine Reservevariante war auch der Angriff „nach Werten des BS/I“ möglich. Dabei koppelte der GA-I einen fremden Kontakthalter und dessen Angaben mit und bestimmte ständig die eigene Peilung und Entfernung zum U-Boot. Diese Werte wurden in die UAW-Waffenleitanlage „Burja“ eingestellt und nach den Angaben des BS/I laufend präzisiert. Nach diesen Einstellungen war der Bugangriff möglich, ohne daß das Schiff selbst Kontakt zum U-Boot hatte.

„Burja 1159“ verarbeitete folgende Daten: Angaben der Hydrostation (Peilung, Entfernung zum Kontakt), Kurs, Geschwindigkeit, Schlinger- und Stampfwinkel des eigenen Schiffes. Damit wurden permanent die Bewegungselemente des U-Bootes und die vollen horizontalen und vertikalen Richtwinkel für beide Werfer bestimmt. Da durch die Bombensinkzeit die Salve einen Vorhalt erforderte, korrigierte die Anlage nach Eingabe der Detonationstiefe automatisch die Richtwinkel der Werfer. Für jeden Werfer konnte vom BS/III aus die Anzahl der einzusetzenden Bomben eingegeben werden: Einzelschuß, Salven aus 4, 8 oder 12 Rohren. „Burja 1159“ arbeitete innerhalb folgende Parameter:

Entfernung zum Kontakt. bis 80 Kbl

Tauchtiefe des U-Bootes: bis 300 m

Eigene Geschwindigkeit: bis 45 Knoten

U-Boots-Geschwindigkeit: bis 35 Knoten

Die UAW-Waffenleitanlage war außerdem zur Torpedoabwehr und zur automatischen Zielverfolgung bei zeitweiligem Kontaktverlust ausgelegt.

2.2. Projekt 50, BMB-2 und Ablaufgerüste, U-Jagd-Heckangriff

Ausgangslage: Schiff hat bei 6 Kbl Entfernung und 12 Kn Geschwindigkeit Bug-Angriff mit RBU-1200 durchgeführt. Kommandant entschließt sich, den Angriff sofort mit Wasserbomben der Heckgruppe (Werfer BMB-2 und Ablaufgerüste) fortzusetzen.

Kmdt an BS/I und GS-2/1: „Ruder Bb 5, 140 Grad steuern!“

Mit einer Kursänderung nach dem Bugangriff leitet der Kommandant die Annäherungsphase des Heck-Angriffes ein und will eine stehende Peilung zum U-Boot erreichen.

Kommandant an BS/I , BS/III, GS-2/IV: „Heckangriff auf U-Boot, Detonationstiefe 50 m, Serie aus 6 endgültig klarmachen zum Wurf, gehe auf Annäherungskurs! Emil – halb!“

Kommandeur GA-III befiehlt die Anzahl der Bomben und das Einstellen der Detonationstiefe an die GS-5/III und ermittelt aus der Peilung zum U-Boot und dessen Kurs ständig den Gegnerkurswinkel qk. Das Flaggen- und UKW-Signal „Emil“ war lt. Signaltuch der VOF (Verbündete Ostseeflotten) das Signal für den Angriff auf ein U-Boot mit Wasserbomben.

Kommandant an GS-5/IV: „Ständig Peilung und Entfernung zum U-Boot melden!“

Mit dem verkürzten Melderythmus wird kontrolliert, ob die Peilung zum U-Boot steht und wie schnell sich die Geschwindigkeit zum U-Boot verringert. Die Annäherungsgeschwindigkeit beeinflusst die Auswahl der Ausgangsdistanz zur Einnahme des Gefechtskurses (=Angriffsdistanz). Peilungsveränderungen machen eine Korrektur des Annäherungskurses erforderlich.

BS/I an Kommandant: „Peilung wandert nach achtern aus, schlage Kursverbesserung auf 135 Grad vor.“

Kommandant an GS-2/I: „135 Grad steuern!“

Mit dieser Kursänderung erreicht das Schiff wieder eine stehende Peilung zum U-Boot. Die Entfernung zum U-Boot hat sich auf 5 Kbl verringert.

Kommandant an BS/III: „Angriffsdistanz 4 Kbl, Angriffsgeschwindigkeit 18 Kn, Frage ϕ (Vorhaltewinkel ϕ) und tb (Bombenwurfzeit)?“

Kommandeur GA-III bestimmt aus einer Tabelle nach erforderlichen Ausgangswerten (Gegnerkurswinkel, Angriffsdistanz, Angriffsgeschwindigkeit und Bombensinkzeit) die vom Kommandanten angeforderten Werte.

BS/III an Kommandant: „ ϕ minus 25 Grad, tb 55 Sekunden. Serie aus sechs ist endgültig klar zum Wurf!“

Kommandant an BS/IV: „Beide Maschinen Große Fahrt voraus!“

Der Befehl wird so rechtzeitig gegeben, daß bei der Angriffsdistanz von 4 Kbl diese Geschwindigkeit bereits eingenommen ist.

Kommandant an BS/I, BS/III und GS-2/I: „Gehe auf Gefechtskurs, Achtung – Null. 145 Grad steuern, GS-5/III klar zum Wurf! Emil – vor!“

Diese Befehle gibt der Kommandant als sich die Distanz zum U-Boot auf 4 Kbl verringert hat. I.WO und Kommandeur GA-III setzen auf „Achtung – Null!“ die Stoppuhren in Gang. Bei der Annäherung beobachtet der Kommandant, ob die Peilung weiter steht oder ob Peilungsveränderungen auf Ausweichmanöver des U-Bootes hinweisen. GS-5/IV meldet weiter ständig die Peilung und Entfernung zum U-Boot.

GS-5/IV an Brücke: „Peilung 170 Grad, Entfernung 1,2 Kbl, Kontakt verloren!“

Das U-Boot befindet sich in der technisch toten Zone der hydroakustischen Anlage. Da keine Ausweichmanöver des U-Bootes auszumachen waren, setzt das Schiff den Angriff nach den zuletzt bestimmten Parametern fort.

Kommandant an GS-2/IV: „Blau-weiß – halb!“

Mit diesem Flaggen- und UKW-Signal wird der Kontaktverlust zum U-Boot angezeigt.

BS/III an Kommandant und GS-5/III: „Noch 30 Sekunden bis zur Ersten!“

BS/III meldet weiter alle 5 Sekunden bis „Erste Bombe – Wurf!“ Nach der Geschwindigkeit des Schiffes bestimmt der Kommandeur GA-III nach einer Tabelle den Zeitintervall zwischen den sechs Bomben und befiehlt nacheinander „Wurf der zweiten!“, „Wurf der dritten!“ usw. Brücke und GS-5/III beobachten, ob alle Bomben detonieren. Ein Blindgänger mit verzögerter Detonation könnte eine Gefahr für das eigene Schiff bei den nachfolgenden Manövern zur Wiederherstellung des Kontaktes zum U-Boot darstellen.

BS/III an Kommandant: „Meldung von GS-5/III: Sechs Detonationen beobachtet!“

Nach den Detonationen der Bomben manövriert der Kommandant das Schiff in eine Position, die der GS-5/IV das Wiederherstellen des Kontaktes ermöglichen soll. Die Geschwindigkeit wird auf effektive Suchgeschwindigkeit verringert.

Kommandant an BS/IV, GS-2/I und GS-2/IV: „Beide Maschinen Langsame Fahrt voraus! Ruder Stb 10, auf 270 Grad gehen! Emil – nieder!“ Kommandant an BS/I: „Frage Position des U-Bootes?“

BS/I hat die letzten Bewegungselemente des U-Bootes weiter mitgekoppelt und meldet an Kommandant: „U-Boot vermutlich in Peilung 355 Grad, Entfernung 7 Kbl.“

Kommandant an GS-5/IV: „U-Boots-Suche im Sektor Stb 60 bis Stb 120 Grad!“

2.3 Projekt 133.1, UAW-Torpedo

Ausgangslage: Schiff bei Geleitsicherung unter Bereitschaftsstufe I frei manövrierend in einem zugewiesenen Sicherungssektor. UAW-Torpedos SÄT-40 sind vorläufig klargemacht (Rohre abgezogen, Feststellschrauben gelöst, Spindeln abgesenkt, Ausstoßpatronen eingesetzt). Hydroakustische Wache ist mit MG 322 im Regime Echopeilung (Panoramabetrieb) eröffnet. UAW-

Waffenleitanlage „Burja“ und Torpedo-Waffenleitanlage „Summer“ sind in Bereitschaft geschaltet. Der Geleitbefehl legt fest, dass im Sicherungssektor des Schiffes ausgemachte U-Boote selbständig zu bekämpfen sind.

Bemerkungen:

Kontaktklassifizierung und die UKW- und Flaggensignale zum U-Boot und zum U-Boots-Alarm entsprechen inhaltlich der Kommandotabelle für den Bugangriff 1159 und werden deshalb hier nicht noch einmal näher erläutert.

GS-6/IV an Brücke: „Kontakt 325 Grad, 32 Kbl“

Kommandant läßt Überwasserlage prüfen; im angegebenen Bereich kein Überwasserziel.

Kommandant an GS-6/IV: „Kontakt klassifizieren!“

GS-6/IV an Brücke: „Kontakt klassifiziert! 330 Grad, 30 Kabel. Peilungsauswanderung nach Backbord, Zielausdehnung 5 Grad, metallischer Klang, Geräusch vorhanden, Echoton höher, Recorderaufzeichnungen vorhanden, vermute Kontakt mit U-Boot.“

Kommandant an GS-6/IV: „Bestätige Kontakt mit U-Boot, Kontakt halten!“

Kommandant an HBS: „U-Boots-Alarm! Blau – weiß vor!“

GS-6/III schaltet die Torpedo-Waffenleitanlage „Summer“ zu. „Summer“ berechnet aus Angaben der Hydrostation, dem Kurs und der Geschwindigkeit des eigenen Schiffes und unter Berücksichtigung des Seegangsverhaltens des Schiffes die Bewegungselemente des U-Bootes und die Schusswerte für den Torpedoangriff. BS/I und BS/III melden ihre Abschnitte klar zur U-Jagd.

Kommandant an BS/I: „Bewegungselemente bestimmen!“

BS/I berechnet nach Peilungs- und Entfernungsveränderungen des Kontaktes ebenfalls die Bewegungselemente. BS/I an Kommandant: „U-Boot-Kurs 193 Grad, Geschwindigkeit 6 Knoten.“

Kommandant an BS/III: „Frage - Kurs, Geschwindigkeit des U-Bootes?“

BS-III prüft Werte von „Burja“ und „Summer“ und meldet an Kommandant: „U-Boot-Kurs 181 Grad, Geschwindigkeit 6 Knoten.“ Nach Vergleich der GA-I und der GA-III-Werte legt der Kommandant einen Mittelwert fest oder entscheidet sich für einen der beiden Werte.

Kommandant an BS-III: „Bestätige Kurs 185 Grad, Geschwindigkeit 6 Knoten.“

Die Kursveränderung wird in „Summer“ eingestellt und von „Summer“ verarbeitet. HBS meldet dem Geleit Peilung, Distanz, Kurs und Geschwindigkeit des U-Bootes.

Kommandant an HBS: „Signal Richard - halb!“

Das UKW- bzw. Flaggensignal Richard war lt. Signaltab der VOF das Signal für einen Angriff mit (UAW-) Torpedos.

Kommandant an BS/III und GS-6/IV: „Angriff auf U-Boot mit SÄT-40, Rohr 1 und 3 klarmachen zum Fächerschuss, Lauftiefe 40m, Laufbegrenzung 60m, α 50 Grad, Ds 500m. Gehe auf Annäherungskurs, GS-6/IV ständig Entfernung melden!“

Kommandant legt Schiff auf einen für den Einsatz der Steuerbordrohre günstigen Kurs. Kmdr. GA-III stellt am Gerät 101T den Rohrwahlschalter auf Rohr 1 und 3. GS-6/III leitet die befohlenen Werte in die Geräte 13T bzw. 28T ein und meldet an BS/III: „Rohr 1 und 3 klar zum Schuss!“ BS/III meldet an Kommandant. GS-6/IV meldet in kurzen Abständen die sich verringende Entfernung zum U-Boot.

Erläuterung der Einstellwerte:

- Lauftiefe: Lauftiefe des Torpedos; entsprach der Tauchtiefe des U-Bootes oder der halben Wassertiefe im Seegebiet
- Laufbegrenzung: untere Tiefenlauf-Begrenzung (Wassertiefe minus 20 m)
- Winkel α : Spreizwinkel zur Einnahme des Fächers
- Ds: Geradlaufstrecke während der Spreizung zur Einnahme des Abstandes der Torpedos im Fächer

Kommandant an BS/III: „Fächerschuss Rohr 1 und 3, gehe auf Gefechtskurs!“

BS/III leitet Befehl an GS-6/III weiter. GS-6/III löst Sicherheitsvorstecker und meldet an BS-III „Rohr 1 und 3 fertig!“ BS/III meldet an Kommandant.

Kommandant an HBS: „Signal Richard – vor!“

Kommandant an BS-III: „Rohr 1 und 3 los!“

BS/III löst am Gerät 68T den Torpedoschuß aus Rohr 1 und 3 aus. GS-6/III meldet „Torpedos haben Rohr 1 und 3 verlassen.“ BS/III leitet Meldung an Kommandant weiter. Torpedos nehmen die berechnete Schusspeilung und den befohlenen Fächer ein und beginnen nach einer Geradlaufstrecke auf Schleifen mit aktiver (hydroakustischer) und passiver (Geräusch) Zielsuche. Wurde bis zum Ende der Laufstrecke das Ziel nicht ausgemacht, begann ein automatisches Zielsuchprogramm in Form einer Spirale.

Kommandant an HBS: „Signal Richard – nieder!“

Nach dem Torpedoschuß befiehlt der Kommandant den neuen Kurs der sich aus Gefechtskurs ± 75 Grad ergibt. Nach 1-2 Minuten auf diesem Kurs manövriert das Schiff zur Wiederherstellung des Kontaktes und je nach Lage zum Einsatz der Bb-Torpedorohre oder der RBU-6000.

Anhang 9: Ereignistafel (ergänzt)

Diese Ereignistafel wurde aus persönlichen Erinnerungen vieler ehemaliger KSS-Fahrer und aus Literatur zusammengestellt. Irrtümer sind nicht ausgeschlossen, da die Ereignisse teilweise mehr als 40 Jahre zurückliegen und auch in der Literatur oft nur widersprüchliche Angaben zu finden sind. Um Irritationen wegen der oft wechselnden Bordnummern der Projekte 50 auszuschließen, wird bei diesen Schiffen durchgehend mit den am 16.01.61 verliehenen Namen gearbeitet. Die UAW-Schiffe vom Projekt 133.1 wurden zwar erst seit 1984 als KSS klassifiziert, werden in dieser Ereignistafel aber von Indienststellung an als KSS bezeichnet.

Jahr/Monat/Datum		Ereignis
<u>1956</u>		
Aug.–Dez.		Baubelehrung und Ausbildung der ersten KSS-Besatzungen in Saßnitz (Dwasieden). Zur Unterstützung der Ausbildung liegt das sowjetische KSS „Barsuk“ (Dachs) bis Ende November im Stützpunkt Saßnitz. Der Chef des Stabes der Seestreitkräfte, Konteradmiral Neukirchen, nimmt persönlich Einfluß auf die Ausbildung der Besatzungen und die Übernahme der Schiffe.
Dez.	15.	Indienststellung der ersten beiden KSS Projekt 50 mit Bord-Nr. 1-61 (später 401, „Ernst Thälmann“) und 1-62 (später 601, „Karl Marx“) in Warnemünde. Unmittelbar nach Indienststellung erfolgt die Verlegung nach Saßnitz. Die Schiffe sind den Stoßkräften der Seestreitkräfte zugeordnet und dem Stab der damaligen 6. Flottille in Parow unterstellt.
<u>1957</u>		
März	01.	Teilnahme beider KSS an einer Flottenparade in Rostock
	12./13.	Erstes Hauptkaliberschießen und Schuß des ersten Übungstorpedos der Volksmarine
Juni	25.-27.	Teilnahme beider KSS an der ersten gemeinsamen Übung der Baltischen Flotte der UdSSR (BF), der Polnischen Seekriegsflotte (PSKF) und der SSK der DDR
Juni Juli	28.- 02.	Erster Flottenbesuch der SSK der DDR im Ausland zur „Woche des Meeres“ in Polen unter Teilnahme von KSS
<u>1959</u>		
		Baubelehrung und Ausbildung der nächsten KSS-Besatzungen in Saßnitz (Dwasieden)
April	27.-30	Teilnahme beider Schiffe an der „Woche des Meeres“ in Szczecin
Okt.	10.	Indienststellung weiterer Einheiten Projekt 50, Bord-Nr. 502 (später „Karl Liebknecht“) und 702 (später „Friedrich Engels“)
Dez.		Auf Befehl des Ministers für Nationale Verteidigung, Generaloberst Willi Stoph, wurde die KSS-Brigade (KSSBr) aufgestellt. Nach Auflösung der damaligen 6. Flottille untersteht der Chef der KSSBr zeitweise direkt dem Chef der SSK.
<u>1960</u>		
		Die KSS werden als UAW-Schiffe klassifiziert und den Sicherungskräften der Volksmarine zugeordnet. Möglicherweise ging bereits zu diesem Zeitpunkt die Führung auf die 1. Flottille über.

Frühjahr		Teilnahme der KSSBr an einer gemeinsamen Übung der Verbündeten Ostseefloten (VOF) des Warschauer Vertrages
Juni		Die KSS „Karl Liebknecht“ und „Friedrich Engels“ nehmen anlässlich der „Woche des Meeres“ an einer Flottenparade in der VR Polen teil.
Okt.	7.	Auf Beschluß des Ministerrates der DDR wird der KSSBr die Truppenfahne verliehen.
Nov.	4.	Teilnahme von 3 KSS an einer Flottenparade im Greifswalder Bodden anlässlich der Namensverleihung „Volksmarine“ an die Seestreitkräfte der DDR durch den Minister für Nationale Verteidigung, Generaloberst Heinz Hoffmann. Die Schiffe schießen Ehrensolut.

1961

		Mit Ministerbefehl wird die KSSBr in eine selbständige KSS-Abteilung umgewandelt. Spätestens ab diesem Zeitpunkt erfolgt die Führung der Abteilung durch die 1. Flottille.
Jan.	16.	Verleihung der Ehrennamen an die vier KSS in Anwesenheit von Rosa Thälmann, der Witwe Ernst Thälmanns: Bord - Nr. 401: „Ernst Thälmann“ Bord - Nr. 601: „Karl Marx“ Bord - Nr. 502: „Karl Liebknecht“ Bord - Nr. 702: „Friedrich Engels“
Juli	19.-25.	Die „Karl Liebknecht“ als Flaggschiff und die „Ernst Thälmann“ sind Teilnehmer eines Flottenbesuches in Gdynia.
Aug.	13.	Während der Veränderung des Grenzregimes der DDR zur Bundesrepublik Deutschland („Mauerbau“) sind die KSS zur zeitweiligen Verstärkung der seeseitigen Grenzsicherung eingesetzt.

1962

Jan.-Dez.		Werftliegezeit der „Ernst Thälmann“ und der „Karl Marx“ in Kronstadt. Die Schiffe erhalten den neuen Gittermast. Modernisiert wird die Ortungstechnik und die UAW-Bewaffnung.
Febr.	4.-10.	Die „Karl Liebknecht“ und die „Friedrich Engels“ nehmen zusammen mit sowjetischen und polnischen Einheiten an einer gemeinsamen Reedeübung teil.
Aug.	22.-28.	KSS „Karl Liebknecht“ als Flaggschiff und drei MLR „Krake“ sind Teilnehmer des ersten offiziellen Flottenbesuches der Volksmarine in der UdSSR (Leningrad). Der Verband wird von Konteradmiral Neukirchen geleitet.
Okt.	18.	Die „Karl Liebknecht“ schießt auf Reede Warnemünde Salut beim Empfang eines Besuchsverbandes der BF.
Okt. Nov.	23. - 21.	Während der Kuba-Krise ist die KSSA in Erhöhter Gefechtsbereitschaft. Die Schiffe „Karl Liebknecht“ und die „Friedrich Engels“ patrouillieren zeitweilig auf Vorposten-Linien.
Nov.		Zur Auswertung des Ausbildungsjahres 1962 wird die „Karl Liebknecht“ durch den Minister für Nationale Verteidigung als „Bestes Schiff“ der Volksmarine und mit der Verdienstmedaille der NVA in Silber ausgezeichnet. Es ist die höchste Auszeichnung, die bis dahin ein Schiff der Volksmarine erhalten hat.

1963

Teilnahme der Schiffe „Ernst Thälmann“ und „Karl Marx“ an der gemeinsamen

Übung „Flut-63“ in der VR Polen

Febr.-Dez. Modernisierung der „Karl Liebknecht“ und der „Friedrich Engels“ in Kronstadt. Die Modernisierung betrifft vorrangig die Ortungstechnik und die UAW-Bewaffnung.

Mai 1. Mit der erneuten Formierung einer 6. Flottille als Verband der Stoßkräfte wird die KSSA dieser Flottille unterstellt.

1964

Mai KSS „Karl Liebknecht“ und „Friedrich Engels“ nehmen an der gemeinsamen Übung „Baikal-64“ mit der BF und der PSKF teil.

Juni Teilnahme der KSS „Ernst Thälmann“ und „Karl Marx“ an den Feierlichkeiten zur „Woche des Meeres“ der PSKF

Juni 11.-14. Aufklärungsfahrt der „Karl Liebknecht“ in das Skagerak

Sept. Teilnahme der KSSA an einer Übung der VM

Okt. Teilnahme der KSSA einer Flottenparade zum 15. Jahrestag der DDR. Das Schiff „Karl Marx“ schießt Ehrensolut.

1965

Juni 2.-9. Aufklärungs- und Navigationsbelehrungsfahrt der „Karl Liebknecht“ und der „Friedrich Engels“ entlang der norw. Küste bis zum 60. Breitenparallel und zur englischen Küste über den Null-Meridian (Seegebiete: Nördl. Nordsee, Ostküste England, Deutsche Bucht)

Juni 25.-30. Besuch der KSS „Karl Liebknecht“ und „Friedrich Engels“ zur „Woche des Meeres“ in Gdynia. Dabei ist die „Karl Liebknecht“ Teilnehmer einer gemeinsamen Flottenparade der VOF.

Aug. Die KSS sind an einer taktischen Übung der VOF beteiligt.

Okt. 9. Der sowjetische Kosmonaut Oberst Pawel Beljajew ist Gast der KSSA.

Okt. Verlegung der KSSA von Saßnitz nach Warnemünde. Die Führung wechselt von der 6. auf die 4. Flottille.

1966

Teilnahme am der gemeinsamen Übung „Baikal“

August Navigationsbelehrungsfahrt der KSS „Ernst Thälmann“ und „Karl Marx“ in die Nordsee. Das Überschreiten des Nullmeridians wird mit einer zünftigen Meridiantaufe begangen.

1967

Okt. 17.-18. Die KSS werden zu spät von einem U-Jagd-Abschnitt abgerufen und beweisen ihre seemännische Meisterschaft während des bis dahin stärksten Orkans in der Ostsee seit 1801.

Okt. 20. Teilnahme der „Karl Marx“ und der „Karl Liebknecht“ an einer Flottenparade in Leningrad

1968

Juli		Teilnahme der KSSA am Manöver „Sewer“ des Warschauer Vertrages
Aug.- Sept.	21. 26.	Im Zusammenhang mit dem Einmarsch von Truppen des Warschauer Vertrages in der CSSR handelt die KSSA unter Bedingungen Erhöhter Gefechtsbereitschaft.
Okt.	1.	KSS „Karl Liebknecht“ (123) wird außer Dienst gestellt. Die Bord-Nr. 123 übernimmt die „Friedrich Engels“
Nov.		Die KSS „Ernst Thälmann“ und „Karl Marx“ sind Teilnehmer einer Flottenparade aus Anlaß des 50. Jahrestages der Novemberrevolution in Deutschland.

1969

Sept.		Die KSSA nimmt am Manöver des Warschauer Vertrages „Oder-Neiße“ teil.
Okt.	10.	KSS „Friedrich Engels“ wird unmittelbar nach der Flottenparade zum 20. Jahrestag der DDR außer Dienst gestellt.

1970

Mai		Die KSSA wird durch den Minister für Nationale Verteidigung als „Bester Truppenteil der NVA“ ausgezeichnet.
Okt.	12.-18.	Teilnahme des KSS „Ernst Thälmann“ am Manöver „Waffenbrüderschaft“ des Warschauer Vertrages

1971

Juli		KSS „Karl Marx“ nimmt als darstellende Kraft an der Kommandostabs-Übung „Sojus 71“ teil.
------	--	--

1972

Juni	18.	Kubas Staats - und Regierungschef Fidel Castro besucht die Volksmarine, KSS „Karl Marx“ schießt Ehrensäut.
------	-----	--

1973

		Teilnahme an der gemeinsamen Übung „Taifun“
Juli	27.-30.	Die „Ernst Thälmann“ als Flaggschiff macht zusammen mit dem UAW-Schiff „Wismar“ (Typ Hai) und dem MAW-Schiff „Bernau“ zu einem offiziellen Flottenbesuch in Leningrad fest.

1974

Sept.		Teilnahme des KSS „Karl Marx“ an der Kommandostabsübung „VAL-74“
-------	--	--

1975

		Teilnahme an der gemeinsamen Übung „VAL“
Juni/Juli		Unter Leitung von Admiral Ehm nimmt die „Karl Marx“ als Führerschiff mit einem U-Jäger „Hai“ und zwei MSR am Flottenbesuch zum 30. Jahrestag der PSKF teil. Nach Ausfall beider Maschinen muß das Schiff auf der Rückfahrt

geschleppt werden.

1976

- März Beginn der Ausbildung des Offiziers - und Unteroffiziersbestandes in Vorbereitung der Übernahme von KSS Projekt 1159 in Baku (seemannische Laufbahnen) und Leningrad (Maschinenpersonal)
- Juli KSS „Ernst Thälmann“ und das Schulschiff S-41 sind Teilnehmer eines Flottenbesuches in Leningrad. Das KSS wird in den Paradeverband zum „Tag der Seekriegsflotte“ eingegliedert.
- Aug. 31. KSS „Karl Marx“ wird außer Dienst gestellt. Das Schiff dient zeitweilig noch als Wohnschiff für die neu zu formierenden 1159-Besatzungen.

1977

- April Formierung der Besatzungen für die KSS 1159 in Warnemünde und Beginn einer intensiven Vorbereitung auf die Übernahmen der ersten beiden Schiffe.
- Aug. 29. Als letztes Schiff des Projektes 50 wird KSS „Ernst Thälmann“ außer Dienst gestellt.
- Nov.-
Febr. Bordausbildung der 1. Besatzung für Projekt 1159 in Poti (Schwarzes Meer, Grusinien) auf dem Typschiff „Delphin“ mit Bord-Nummer 696

1978

- Juli 25. Nachdem es von Sewastopol über Schwarzes Meer, Mittelmeer und Atlantik im Schleppzug seinen neuen Heimathafen erreicht hat, wird in Warnemünde als erstes Schiff des Projektes 1159 die „Rostock“ mit der Bord-Nr. 141 durch den Minister für Nationale Verteidigung, Armeegeneral Heinz Hoffmann, in Dienst gestellt.

1979

- Jan.-Apr. Bordausbildung der 2. Besatzung für 1159 in Poti
- April KSS " Rostock" nimmt an den Übungen „Start 79" und „Polygon 79“ teil.
- Mai 10. Der Chef der Volksmarine, Admiral Wilhelm Ehm, stellt das KSS „Berlin“ (142) in Dienst. Wenig später ändert sich der Name auf „Berlin – Hauptstadt der DDR“.
- Juni Teilnahme des KSS „Rostock“ am Raketenschießabschnitt in Baltijsk
- Juli 27.-31. Flottenbesuch des KSS 142 zusammen mit dem Schulschiff S-41 in Tallinn (Tag der Seekriegsflotte der UdSSR)

- 1979/80 Einrichtung der UAW-Zonen der Volksmarine. Nach Auslösung höherer Stufen der Gefechtsbereitschaft handelt der Chef der KSSBr/A mit seinem Führungspunkt als Chef der Suche und koordiniert die Handlungen der UAW-Kräfte der Volksmarine in See. Diese Aufgabe bleibt bis zur Auflösung der Volksmarine bestehen.

1980

- Mai 24.-
Juni 06. KSS 141 nimmt an der 1. Geschwaderfahrt der Verbündeten Ostseeflotten teil (Führung durch BF, Hafenausbildung im April in Baltijsk) und wird „Bestes Kampfschiff“ des Geschwaders.

Juni		Teilnahme der KSS „Rostock“ und „Berlin“ am Raketenschießabschnitt in Baltijsk
Juni- Juli	27.- 1.	KSS „Rostock“ weilt zusammen mit dem Schulschiff „Wilhelm Pieck“ zum Flottenbesuch in Gdynia. Anlaß ist der 35. Jahrestag PSKF.
Sept.		Manöver " Waffenbrüderschaft " des Warschauer Vertrages, Teilnahme KSS 141 und 142

1981

April	9.	Das erste KSS des Projektes 133 wird unter dem Namen „Parchim“ (242) in Dienst gestellt.
April		KSS 141 und 142 nehmen an einer Übung der VOF teil, die u. a. der Überprüfung der Gefechtsbereitschaft der Volksmarine dient. Von Bord des KSS „Rostock“ verfolgen der Oberkommandierende der Streitkräfte des Warschauer Vertrages, Marschall Kulikow, und der Minister für Nationale Verteidigung der DDR, Armeegeneral Hoffmann, die Handlungen in See.
Juli	6.-19.	KSS „Berlin“ ist Führerschiff des 2. Gemeinsamen Geschwaders und wird „Bestes Kampfschiff“ des Verbandes. Zur Hafenausbildung liegen die Kampfschiffe im Fischkombinat Rostock.
Juli	9.	Indienststellung des KSS Pr. 133 „Wismar“ (241)
Juli	24.-28.	Das KSS „Rostock“ als Flaggschiff nimmt zusammen mit dem KSS 133 „Parchim“ und dem Gefechtsversorger „Nordperd“ an einem Flottenbesuch zum „Tag der sowj. Seekriegsflotte“ in Leningrad teil.
Sept.	19.	Indienststellung des KSS Pr. 133 „Perleberg“ (243)
Sept.	25.-29.	KSS „Berlin“ läuft als erstes Kampfschiff der DDR zu einem offiziellen Flottenbesuch in den Hafen von Helsinki ein. Der Besuch wird vom Chef der 4. Flottille, Kapitän zur See Rödel, geleitet.
Dez.	30.	Mit der Indienststellung des KSS Pr. 133 „Bützow“ (244) ist die 4. UAW-Schiffsabteilung im vollen Bestand formiert.

1982

		Teilnahme der KSS 141 und 142 an den Übungen „Sojus 82“, „Transit 82“, „Herbstwind 82“, „Meilenstein 82“. Erstmals nehmen auch die KSS 133 der 4. UAWSA an Flottenmanövern teil.
		KSS 141 ist Teilnehmer der 3. Geschwaderfahrt der VOF unter Führung der PSKF.
Febr.	12.	Indienststellung des KSS Pr. 133 „Lübz“ (221)
Juni	30.	Indienststellung des KSS Pr. 133 „Bad Doberan“ (222)
Juli		Spezialschießabschnitt in Baltijsk. Erstmals findet dabei ein Torpedoschießen für die Projekte 133 statt.
Nov.	10.	Indienststellung des KSS Pr. 133 „Güstrow“ (223)
Nov.	23.	Indienststellung des KSS Pr. 133 „Waren“ (224)

1983

Zum Zweck der Ausbildung wird in Saßnitz die erste gemeinsame Bereitschafts-USSG mit einem Pr. 133 sowie einem sowjetischen und polnischen UAW-Schiff formiert.

Jan.		Bei der Begleitung eines U-Bootes der Bundesmarine geraten die „Parchim“ und „Bad Doberan“ in einen Orkan mit Windstärke 11-12. An beiden Schiffen entstehen leichte Schäden, auf die die Peenewerft sofort mit konstruktiven Verbesserungen reagiert.
Mai	11.	Indienststellung des KSS Pr. 133 „Prenzlau“ (231)
Juni		Teilnahme an der gemeinsamen Übung „Sojus“
Juli	4.	Indienststellung des KSS Pr. 133 „Ludwigslust“ (232)
August		Das Schiff „Rostock“ nimmt am Gemeinsamen Geschwader unter Führung der BF teil und wird „Bestes Kampfschiff“ und „Bestes UAW-Schiff“ des Verbandes.
Okt.	29.	Indienststellung des KSS Pr. 133 „Ribnitz-Damgarten“ (233)

1984

KSS „Berlin“ ist Führerschiff des Gemeinsamen Geschwaders. Zur Ausbildung liegen die Kampfschiffe im Überseehafen Rostock. Der Verband läuft Murmansk an. Bei der U-Jagd-Übung auf ein Atom-U-Boot der Nordflotte erreicht die Berlin die beste Kontaktzeit und wird später „Bestes UAW-Schiff“ des Verbandes.

Jan.	27.	Indienststellung des KSS Pr. 133 „Teterow“ (234)
Febr.-		Die zweite gemeinsame Bereitschafts-USSG formiert sich unter Führung des KSS „Waren“ (224) in Saßnitz. Hauptaufgabe der USSG ist der Gefechtsdienst.
Mai		Die 4. KSS-Abteilung wird auf Befehl des Ministers für Nationale Verteidigung, Armeegeneral Heinz Hoffmann in 4. KSS-Brigade umbenannt. Die bisher als kleine UAW-Schiffe geführten Projekte 133 werden neu als KSS klassifiziert.
Juni/Juli		Das KSS „Parchim“ (242) führt zusammen mit dem Schulschiff S-41 einen Flottenbesuch in Gdynia aus Anlaß des Tages der PSKF durch.
Aug.	31.	Indienststellung des KSS Pr. 133 „Gadebusch“ (211)
Sept.	21.	Indienststellung des KSS Pr. 133 „Grevesmühlen“ (212)

1985

Febr.	1.	Indienststellung des KSS Pr. 133 „Bergen“ (213)
Febr.	1.-28.	KSS „Wismar“ ist Teilnehmer der 3. Vereinten BUSSG in Saßnitz. Nach Auflösung des Verbandes benötigt das Schiff 3 Tage um sich durch die vereiste Ostsee in seinen Heimathafen Warnemünde durchzuschlagen.
Mai- Juni	20.- 23.	Teilnahme der KSS „Rostock“, „Bützow“ und „Lübz“ am Gemeinsamen Geschwader unter Führung der PSKF. Die „Rostock“ gewinnt den Artillerie-Pokal.
Mai-	30.	KSS „Berlin“ ist Flaggschiff eines Besuchsverbandes in Leningrad, der unter Leitung von Admiral Ehm steht.

Juli	4.-21.	Spezialschießabschnitt in Baltisjk unter Teilnahme von KSS Pr. 1159 und 133
Juli	26.	Als letztes Schiff des Projektes 133 wird die „Angermünde“ (214) in Dienst gestellt.

1986

Jan.	28.	Als letztes KSS Projekt 1159 wird die „Halle“ (143) in Dienst gestellt
Juni/Juli		Gemeinsames Geschwader unter Führung der BF bei Teilnahme der „Rostock“, die drei Pokale gewinnt: „Bestes Kampfschiff“, „Bestes UAW-Schiff“, „Bester Navigationsabschnitt“.

1987

Oktober		Anlässlich des 70. Jahrestages der Oktoberrevolution besuchen das KSS „Berlin“ und das Schulschiff „Wilhelm Pieck“ Leningrad. Der Flottenbesuch wird vom Chef der Volksmarine, Admiral Ehm, geleitet.
Juni		Gemeinsames Geschwader unter Führung der VM, Führerschiff des Verbandes ist das KSS „Halle“, das auch den Pokal für den „Besten Navigationsabschnitt“ gewinnt. Am Geschwader nehmen auch zwei KSS Pr. 133 teil.
Juli	20.-24.	Die „Halle“ führt, begleitet vom Bergungsschiff „Otto von Guericke“, einen Flottenbesuch in Finnland (Kotka) durch.

1988

Aug.	15.-19.	Geführt vom Chef der 1. Flottille, Kapitän zu See Born, laufen die KSS Pr. 133 „Prenzlau“ und „Ribnitz-Damgarten“ zum ersten (inoffiziellen) Flottenbesuch von Schiffen der Volksmarine in Göteborg (Schweden) ein.
------	---------	---

1989

Gemeinsames Geschwader der Verbündeten Ostseeflotten unter Teilnahme des KSS „Halle“ (143) bei Führung durch die BF.

1990

Letztes Gemeinsames Geschwader der Verbündeten Ostseeflotten unter Teilnahme des KSS „Halle“ (143). Die Führung erfolgt durch die Volksmarine.

Okt.	3.	Laut Einigungsvertrag werden Stützpunkte, Schiffe, Technik und Personal der Volksmarine von der Bundesmarine übernommen. Zeitweilig verbleiben noch im Flottendienst:
		Projekt 1159: „Rostock“, „Halle“
		Projekt 133: „Wismar“, „Lübz“, „Teterow“, Gadebusch“, „Grevesmühlen“.

Dez.		Letzte Fahrt eines KSS Projekt 1159: Die „Halle“ besucht als „F225“ Wilhelmshaven.
------	--	--

Herausgegeben im Januar 2003:

© 2003 Marinekameradschaft KSS e.V.
Rostock-Warnemünde

Alle Rechte vorbehalten