

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

Inhaltsverzeichnis

Vorwort und Kontaktadressen

Episoden und Gedanken

Saßnitz als Marinestützpunkt (Teil 2)
Einstieg in die Marine
Von der Spree auf KSS
In alten Zeitschriften geblättert
- Bootsmannsrevier
- Auf Deck

Amüsantes

Nicht ganz ernsthafte Erinnerungen an das Leben an Bord
Der Bär ist los
KSS gefährdet Devisenbeschaffung der DDR
Neujahrsspaziergang

Leser melden sich zu Wort

Zuschrift zum Beitrag „KSS Pr. 50: Unterstellung, Status des Truppenteils und Bordnummern“ (Heft 5)

Anhänge

Dienst an Bord zur Kaiserzeit (Teil 2)
Ereignistafel

Quellennachweis

Hier ist nur das Material aufgeführt, das nicht ausschließlich durch Mitglieder der MK KSS e. V. Warnemünde erarbeitet wurde bzw. das sich nicht in deren Eigentum befindet.

Fotos:	Dieter Flohr, Internet, Dieter Liebenau, Hans Mehl, Hartwig Niemann, Egon Wirth	
Episoden:	Einstieg in die Marine Von der Spree auf KSS In alten Zeitschriften geblättert - Bootsmannsrevier - Auf Deck	Wolfgang Fiß Dieter Liebenau AR 4/89 (Meyer/Uhlenhut) SuT 12/86 (Wagner)
Amüsantes	KSS gefährdet(1.Teilbeitrag)	Karl-Heinz Kremkau
Leserzuschrift		Helmut Bechert
Anlageteil:	Dienst an Bord zur Kaiserzeit (Teil 2)	Ulrich Korn

Vorwort

Es stand ja schon im Vorwort des letzten Heftes: Für Heft 9 wird genügend Material vorhanden sein. Und so war es denn auch. Mit den „Reserven“ aus dem Jahr 2009 und mit einigen neuen Arbeiten und Zusendungen war die Zusammenstellung der neuesten Ausgabe unserer KSS-Reihe diesmal noch relativ leicht.

Dafür wird die Luft jetzt aber deutlich dünner. Kein Wunder! Unser Autorenkreis ist nicht besonders groß. Mehr als 50 Jahre sind vergangen, seitdem erstmalig Küstenschutzschiffe unter der Flagge der DDR fuhren. Das Ende der Volksmarine liegt auch schon fast 20 Jahre zurück. Wir werden alle älter, die Erinnerungen verblassen und Stoff für alle Ewigkeit können die Jahre unserer aktiven Dienstzeit auch nicht liefern. Ein Ziel sollten wir uns dennoch stellen: Wenigstens das Heft 10 noch turnusgemäß im Januar 2011 vorzulegen. Danach wird es wohl nicht mehr möglich sein, unsere KSS-Reihe jährlich fortzusetzen. Weitere Hefte werden immer nur dann erscheinen können, wenn sich ausreichend Material angesammelt hat.

Es ist sicher aufgefallen, dass wir uns in den letzten Heften auch Themen zugewandt haben, bei denen KSS nicht unmittelbar im Mittelpunkt stand, die unsere Schiffe und unsere Dienstzeit nur mehr oder weniger tangierten. Die Artikel über die Stützpunkte Warnemünde und Saßnitz reichen sogar weit in die „Zeitrechnung vor KSS“ zurück. Bei solchen Beiträgen bitten die Autoren um Verständnis, dass sie sich eher als Erzähler, denn als strenge Militärwissenschaftler oder –historiker betrachten. Diese Einschränkung ist notwendig, da es weder zeitlich noch finanziell möglich war, alle möglichen Quellen, vor allem Archive, zu erschließen. Bei aller Mühe und Sorgfalt - diese Berichte können weder vollständig noch völlig fehlerfrei sein.

Zum Schluss wieder das ehrliche Dankeschön an alle, die durch ihre Beiträge, Vorschläge, Erinnerungen und Bilder, durch Korrektur-Lesen, Vervielfältigungen - oder wie auch immer - dazu beigetragen haben, dass der Teil 9 unserer KSS-Reihe jetzt termingerecht vorliegt.

Der Vorstand

Kontaktadressen der Marinekameradschaft KSS e. V.:

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

Episoden und Gedanken

Saßnitz als Marinestützpunkt (Teil 2, 1945 – 1990)

von Hans Steike

Ergänzungen zu Teil 1

Das Heft 8 der KSS-Reihe schilderte die Geschichte von Saßnitz als Marinestützpunkt bis zum Jahr 1945. Aus unserer Leserschaft gingen zu diesem Beitrag zwei Hinweise ein. Herr Bechert fand in der Ostseezeitung vom 28. August 2009 in der Reihe „Saßnitz vor 100 Jahren“ folgenden Artikel:

Das Rügenschke Kreis- und Anzeigenblatt schrieb in seiner Ausgabe vom 28. August 1909: „Saßnitz. Zu dem jetzt hier weilenden Geschwader werden nun außer den ganzen Torpedobootsflottillen noch etwa 20 große Kriegsschiffe stoßen, so dass am Sonnabend und Sonntag etwa 100 Fahrzeuge vor Saßnitz sein werden. Sicherem Vernehmen nach trifft am Montag früh gegen 7 Uhr seine Majestät auf der Kaiserjacht „Hohenzollern“ hier ein, um in der hiesigen Bucht die Flottenparade abzunehmen. Es wird dies die größte Flottenformation sein, die es je in der Ostsee gegeben hat“

Interessant ist die Passage in Zeile 2 **„zu dem jetzt hier weilenden Geschwader“**. Das weist auf eine längere Stationierungsperiode eines Geschwaders hin und stützt damit die Vermutung, dass die Kaiserliche Marine den Hafen Saßnitz als Manöverstützpunkt nutzte.

Recherchen des Fischerei- und Hafenmuseum Saßnitz ergaben, dass die von mir für das Jahr 1940 genannte Hafenüberwachungsstelle offensichtlich keine Dienststelle der Marine war, sondern durch die Wehrmacht betrieben wurde. Als Beleg dient, dass in den letzten Kriegsmonaten ein Major der Wehrmacht, der ehemalige Zollrat Walter Roggatz, Leiter dieser Überwachungsstelle war.

Marine in Saßnitz nach 1945

Ich hatte mich dazu bereits im Teil 1 des Saßnitz-Beitrages positioniert, möchte es hier aber noch einmal wiederholen: Mir ist bekannt, dass man seit 1993 Saßnitz schreibt, nicht mehr Saßnitz. Da mein Recherche-Thema aber mit dem Jahr 1990 endet, erlaube ich mir, auch in diesem Beitrag noch durchgehend die alte Schreibweise zu benutzen.

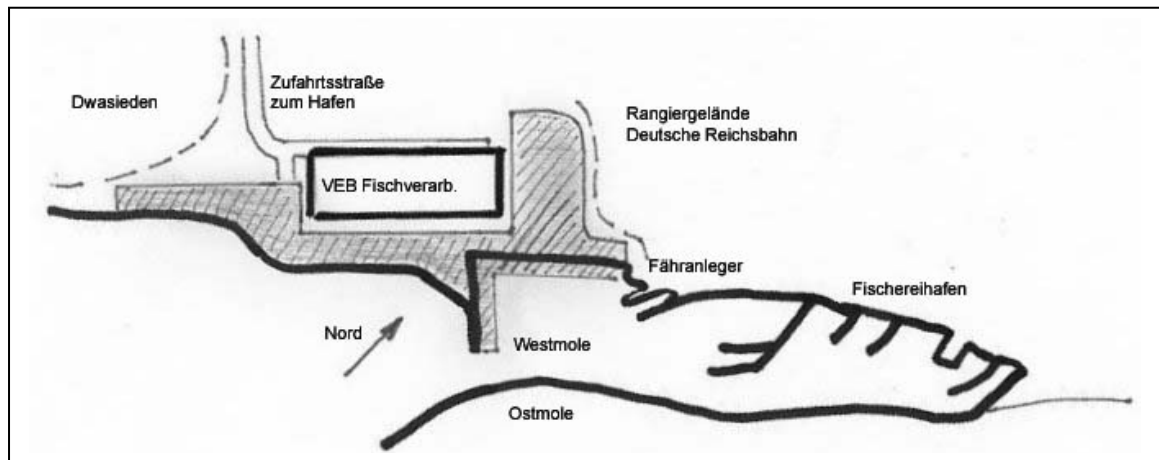
Im Teil 1 waren schon Personen und Institutionen aufgeführt, die mich bis zu diesem Zeitpunkt bei meinen Recherchen unterstützt hatten. In Vorbereitung auf den Teil 2 sind weitere Helfer zu nennen, bei denen ich mich herzlich bedanken möchte:

- Egon Wirth, Fregattenkapitän a. D., Mitglied der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte,
- Norbert Eisert, Fregattenkapitän a. D., letzter Leiter der UA Ingenieurbauwesen im Kommando der Volksmarine
- Uli Griebenow, Fregattenkapitän a. D., Stützpunktkommandant in Saßnitz 1981bis 1988
- H.-Peter Baumgärtel, Kapitänleutnant a. D., ehem. Angehöriger Marinepionierbataillon 18

Trotz umfangreicher Bemühungen ist es mir leider nicht gelungen, Fotos von militärischen Einheiten in Dwasieden oder von Bauten dieser Dienststelle während ihrer Nutzungsphase durch maritime Kräfte der DDR aufzutreiben. Ähnliches trifft auch für militärisch genutzte Gebäude im Saßnitzer Hafen zu. Die viel beschworene Geheimhaltung – Fotoverbot inbegriffen – hatte wohl zu gut funktioniert. Einige Bilder von heute noch stehenden Ruinen sind leider nur ein notdürftiger Ersatz. Die verfügbaren Schiffs-Fotos zeigen nicht immer die Bordnummern, die für den geschilderten Zeitabschnitt gerade aktuell waren. Wenigstens stimmt dann aber der Schiffstyp.

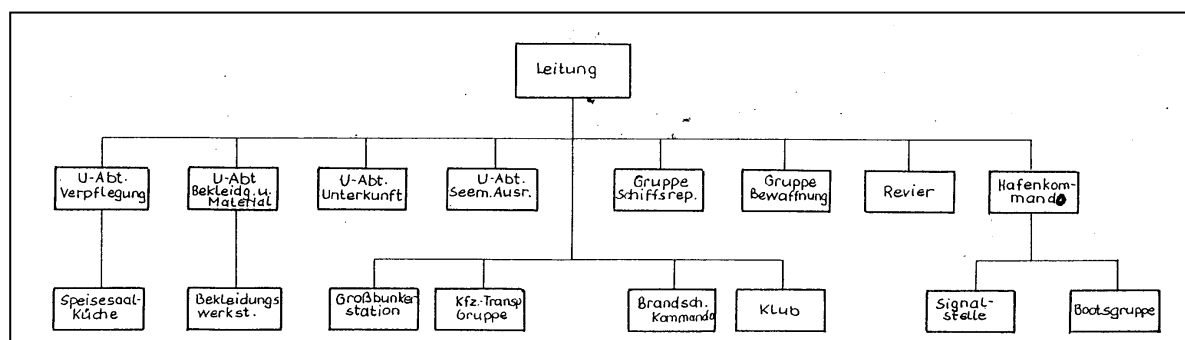
Einleitend ein kleiner Exkurs zum Stichwort „Stützpunkt“. Dieser Begriff lässt zwei Interpretationen zu: Stützpunkt im allgemeinsten Sinne – darunter versteht man ein Objekt, das mit entsprechenden Liegeplätzen und geeigneter Infrastruktur dazu dient, Kampf- und/oder Hilfsschiffe dauerhaft oder zeitweilig zu stationieren. Im Saßnitzer Hafen unterlagen die Liegeplätze ab Kopf der Westmole bis zum Fähranleger einer militärischen Nutzung. Landseitig begann das Nutzungsgebiet im Südwesten unterhalb der Steilküste von Dwasieden, sperrte durch einen Kontrollposten die Zufahrt zum Hafen in Höhe des VEB Fischverarbeitung ab, dehnte sich zwischen Fischverarbeitungswerk und Rangiergelände der Deutschen Reichsbahn bis an den Fuß des Steilhanges aus und endete im Nordosten unmittelbar vor dem Fähranleger. Auf diesem Territorium verteilten sich Dienst-

Unterkunfts- und Sozialgebäude, Werkstätten, Lager, sowie Versorgungsanschlüsse für Trinkwasser, Strom und Dampf. Eine Gleisanbindung stand sowohl dem Fischverarbeitungswerk als auch militärischen Transporten zur Verfügung.



Militärisch genutztes Areal im Saßnitzer Hafen (Prinzipiskizze, nicht maßstäblich))

Stützpunkt (manchmal Stützpunkt-Kommando genannt) – das war im speziell maritimen Sprachgebrauch aber auch die Bezeichnung einer militärischen Formation, die unter Führung eines Stützpunkt-Kommandanten mit ausreichend Personal und geeigneter Technik die Aufgabe hatte, die Infrastruktur des Stützpunktes in seiner ersten Bedeutung instand zu halten und stationierte Schiffskräfte oder auch andere Einheiten materiell und technisch sicherzustellen. Wie vielseitig diese Aufgaben sein konnten, lässt sich aus einem Strukturschema des Stützpunktkommandos Saßnitz Mitte der 50iger Jahre erahnen (U-Abt. = Unterabteilung):



Da in den folgenden Abschnitten beide Bedeutungen des Wortes Stützpunkt eine Rolle spielen, werde ich mich bei Verwechslungsgefahr bemühen, den Begriff in seiner zweiten Bedeutung mit „Stützpunkt (als Einheit)“ zu konkretisieren.

Die zuletzt gültige Kategorisierung des Stützpunktsystems der Volksmarine kannte laut DV 200/0/017:

- Hauptbasierungspunkte,
- Manöverbasierungspunkte,
- Selbständige Stützpunkte, die direkt dem Chef der RD der VM unterstanden und
- Zivile Häfen

Macht man sich den Spaß und wendet diese Kategorisierung auf den Stützpunkt Saßnitz ab dem Zeitpunkt an, als Ende 1956 in den maritimen Kräften der DDR die Flottenstruktur eingeführt wurde, dann hätte dessen wechselvolle Geschichte nacheinander so ausgesehen:

- Hauptbasierungspunkt der 3. Flottille
- Hauptbasierungspunkt der (alten) 6. Flottille
- Manöverbasierungspunkt unter Führung der 1. Flottille
- Hauptbasierungspunkt der (neuen) 6. Flottille
- Manöverbasierungspunkt unter Führung der 6. Flottille
- Selbständiger Stützpunkt unter Führung des Chefs der RD der VM.

Nun aber der Reihe nach:

1. Seepolizei (1950 – 1952)

Rein polizeiliche Aktivitäten gab es in Mecklenburg bereits seit 1946, denn im April jenen Jahres erhielt Walter Steffens, ein bewährter Antifaschist, den Auftrag, eine Wasserschutzpolizei aufzubauen. Dabei wurde offensichtlich auch der Stützpunkt Saßnitz genutzt, denn aus verschiedenen Dokumenten ist für 1949 ein „Wasserschutzpolizei-Revier Saßnitz“ nachweisbar. Zur Verfügung standen ein paar kleine, recht betagte und kaum seetüchtige Boote. Im Dezember 1949 wurde die Wasserschutzpolizei aufgelöst. Für den Küstenbereich der DDR wurden drei Volkspolizei-Grenzbereitschaften gebildet, die in Greifswald, Stralsund und Bad Doberan stationiert waren. Ab 7. Januar 1950 übernahmen die Grenzbereitschaften die Sicherung der Küste und der 3-Meilen-Zone der DDR. Die seeseitige Sicherung war bis dahin ausschließlich Aufgabe der sowjetischen Streitkräfte gewesen. Zusammen mit sowjetischen Einheiten kontrollierte die Grenzpolizei außerdem auch den Grenzkontrollpunkt (GKP) Saßnitz, den sie dann am 10. Juni 1950 eigenständig übernahm.

Mit Wirkung vom 16. Juni 1950 wurde die dem Ministerium des Innern unterstehende Hauptverwaltung für Seepolizei (HVS) gegründet. Ihr Leiter wurde der Generalinspekteur der VP Waldemar Verner. Auch wenn das Wort „Polizei“ noch im Namen stand, ging es von Anfang an um das Schaffen militärischer Strukturen als Gegengewicht zu den Aufrüstungsmaßnahmen in der Bundesrepublik. Im Juni/Juli bereisten die Seepolizei-Inspektoren Becker und Elchlepp die gesamte Ostseeküste der DDR, um ehemaliges Gelände der Deutschen Wehrmacht auf Verwendung für die Seepolizei zu prüfen. Als geeignet erwiesen sich dabei auch Saßnitz-Dwasieden und ein Teilstück des Saßnitzer Hafens. Beide Objekte fielen mit Wirkung vom 1. Juli 1952 unter Rechtsträgerschaft der Seepolizei.



Taucherboot „LUMME“
Quelle: Mehl/Schäfer/Israel: „Vom
Torpedoboot zum Raketenschiff“

Als erste Einheit der Seepolizei nutzte das im September 1950 formierte Bergungs- und Rettungskommando (BRK) den Stützpunkt Saßnitz. Es sollte die seeseitige Sicherstellung der im Aufbau befindlichen Flotte gewährleisten. Dazu wurden dieser Einheit kurz darauf das Taucherboot „LUMME“ und das Feuerlöschboot „BERGER I“ zugeführt. Bei beiden Schiffen handelte es sich um umgebaute Torpedofang-Boote der Kriegsmarine. Die „LUMME“ (ex „LOMMEL“) war bereits am 1. Mai in Dienst gestellt worden und kann für sich in Anspruch nehmen, das allererste Fahrzeug der Seepolizei gewesen zu sein. Im Dezember 1950 zählte der Personalbestand des BRK 20 Mann. Landseitig entstanden im Hafenbereich drei hölzerne Standardhäuser. Sie dienten als Unterkünfte für Seepolizei-Angehörige vorrangig aber als Stabs-, Arbeits- und Lagerräume. Mitte 1952 erhielt die Seepolizei das ehemaligen Zoll- und

Bahnhofsgebäude am Fähranleger zugewiesen. Es wurde mit der Nachrichtenstelle und mit dem Stab des BRK belegt.

Die operativen Kräfte der Seepolizei waren zunächst in einer Räumflottille mit Stützpunkt Wolgast organisiert, ehe die Flottille am 10.04.1951 in „Räum- und Küstensicherungsdivision“ umbenannt wurde. Eine erste operative Nutzung des Saßnitzer Hafens durch diese Einheit fand im Sommer 1951 statt. Anlass war das Weltjugendtreffen in Ost-Berlin. Adenauer hatte gedroht, dieses Treffen mit allen Mitteln zu verhindern. Die Regierung der DDR nahm diese Drohungen ernst und verstärkte die Grenzsicherung. Da die VP-Grenzbereitschaften alleine nicht in der Lage waren, den Schutz der Seegrenze zu gewährleisten, kamen dazu auch Boote der Seepolizei zum Einsatz. Über diese Episode berichtet Egon Wirth:

„Da der Stützpunkt Wolgast für diese Aufgabe ungeeignet war, wurden einsatzklare Räumboote vom Typ R-218, so auch unser Boot R-4, und verfügbare KS-Boote Typ Seekutter nach Saßnitz verlegt und machten hier an der Westmole fest. Alle Boote befanden sich in höchster Alarmbereitschaft. Es herrschte strenge Landgangssperre.“

Einige Boote befanden sich ständig in See und das bis Seegang 6-7, die anderen lagen auslaufbereit im Hafen. So weit ich mich erinnern kann, dauerte der Einsatz drei bis vier Wochen. Es war ein sehr entbehrungsreicher, harter Dienst. Aber keiner hat aufgemuckt und es gab auch keinerlei Vorkommnisse. Trotz des strengen Dienstes war diese Liegezeit eine Abwechslung gegenüber Wolgast.“



*Räumboote Typ R-218 vor Saßnitz
Quelle: Mehl/Schäfer „DIE ANDERE DEUTSCHE MARINE“*

Eine Sache, an die ich mich noch heute gerne erinnere, war das herzliche Verhältnis mit den Arbeitern des Fischwerkes. Von diesen wurden wir täglich kostenlos mit frischem und geräuchertem Fisch versorgt. Manchmal so viel, dass wir davon unsere Angehörigen zu Hause mitversorgen konnten. Nach Aufhebung der Landgangssperre hatten wir dann noch Gelegenheit, den Ort Saßnitz, der damals noch keine Stadt war, kennen zu lernen. Nach Aufhebung der zusätzlichen Grenzsicherungs-Maßnahmen verlegten die R- und KS-Boote zurück nach Wolgast. Schwerpunkt der folgenden Seeausbildung war für uns dann das Ein- und Ausbringen der Räumgeräte und das Fahren mit Gerät. “

Die Räum- und Küstensicherungsdivision übernahm ab November 1951 faktische Aufgaben zur Überwachung des Küstenvorfeldes der DDR. Dabei befanden sich jeweils zwei Boote in See und zwei weitere Boote lagen im Stützpunkt Saßnitz in 30-Minuten-Bereitschaft. Ein weiterer Hinweis auf Saßnitz für das Jahr 1951 findet sich in „Panorama maritim“, Heft 24/89. Hier schreibt Hans-Georg Rieschke im Zusammenhang mit Zuführungen neu gebauter Küstenschutz-Boote (KS-Boote) im Jahr 1951:

„Die Übernahme der KS-Boote stellte für den Stab der R- und KS-Division eine schwere Belastung dar. Einerseits sollte der normale Dienstbetrieb reibungslos laufen, und zum anderen standen KS-Boote fahrbereit, deren Übernahme nur in Saßnitz und in Verbindung mit den Meilenfahrten in der Tromper Wiek durchgeführt werden konnte.“

Im Juni 1952 übergab die Seepolizei im Objekt Wolgast acht KS-Boote (Typ „Seekutter“) an die Grenzbereitschaft Rostock der Hauptverwaltung Deutsche Grenzpolizei. Nach kurzem Aufenthalt in Rostock wurden zwei dieser Boote mit den Bordnummern G 121 und G 122 der neu gebildeten Bootsgruppe Saßnitz der Grenzpolizei See zugeführt. Bei G 121 handelte es sich um den ersten Neubau eines militärischen Seefahrzeuges der DDR. Das Boot war im Jahr 1950 auf der Yachtwerft Köpenick fertig gestellt worden. Die Indienststellung erfolgte unter dem Namen „FREUNDSCHAFT“.

2. Volkspolizei-See (VP-See, 1952 – 1956)

Nachdem die Westmächte – auch auf Drängen der Adenauer-Regierung - einen Vorschlag der Sowjetunion vom März 1952 zur Schaffung eines wiedervereinten, neutralen Deutschlands abgelehnt hatten, war abzusehen, dass sich die Ost-West-Konfrontation weiter verschärfen würde. Damit war auch die politische Entscheidung zur schnellen militärischen Aufrüstung der DDR gefallen. Auf Beschluss der Regierung der DDR wurde im Juni 1952 die Kasernierte Volkspolizei geschaffen und in diesem Zusammenhang am 1. Juli 1952 die Seepolizei in Volkspolizei-See umbenannt. Im Rahmen

dieser Maßnahme erhielt das BRK die neue Bezeichnung Bergungs- und Rettungsdienst (BRD). In Anlehnung an Strukturen der sowjetischen Seekriegsflotte wurden die wesentlichsten Kräfte und Mittel der VP-See ab Dezember 1952 in Form einer Flottenbasis (Flottenbasis Peenemünde, Dienststelle K17) zusammengefasst. Bereits ab August hatte der „Umzug“ der Räum- und KS-Boote der VP-See von Wolgast nach Peenemünde begonnen.

Das Jahr 1952 hielt für den Stützpunkt Saßnitz und die Dienststelle Dwasieden gleich mehrere Ereignisse bereit. Nur indirekt betroffen war Saßnitz vom Befehl Nr. 267/52 des Chefs der VP-See vom 27.08., der das Freiräumen eines Seegebietes östlich von Rügen beinhaltete. Diese Aufgabe wurde noch im September begonnen und zog sich dann bis Januar 1953 hin. Beteiligt waren die R-Boote 511 – 516, zwei KS-Boote als Bojenboote, zwei Versorgungslogger und zwei SHD-Fahrzeuge. Basishafen des Räumverbandes war Peenemünde. Obwohl es darüber keinen Beleg gibt, kann man davon ausgehen, dass zeitweise auch der Stützpunkt Saßnitz operativ mitgenutzt wurde.

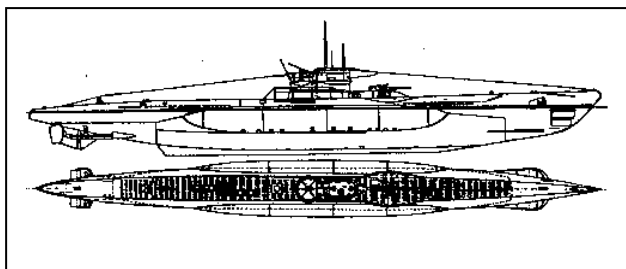
Für November 1952 ist ein Zuwachs beim BRD (ein Schlepper, ein Schwimmkran ohne Eigenantrieb) und die Indienststellung des Flag- und Schulschiffes „ERNST THÄLMANN“ zu vermelden. Dabei handelte es sich um ein ehemaliges dänisches Fischereischutzschiff, das unter der Flagge der Kriegsmarine bei Kriegsende beschädigt in Warnemünde gelegen hatte. Der Umbau zum Schulschiff erfolgte auf der Peene-Werft Wolgast. Auch wenn sich die Unterstellung des Schiffes mehrmals änderte, verblieb es bis zu seiner Außerdienststellung im Jahr 1961 und danach noch zwei weitere Jahre als Wohnhulk in Saßnitz.

Das wohl spektakulärste Ereignis waren die unter strengster Geheimhaltung erfolgenden Vorbereitungen für eine U-Bootlehranstalt der VP See in Dwasieden. Darüber berichtete Friedrich Elchlepp sehr detailliert und umfangreich in der „Militärgeschichtlichen Zeitschrift“ Heft 1/2003. Im September hatte man eine Pionierkompanie (Dienststelle 014) von Kühlungsborn nach Dwasieden verlegt, die unter der Tarnbezeichnung „Sonderobjekt S7“ zügig mit Bauarbeiten für die geplante Lehranstalt begann. In einem GVS-Bericht vom 09.12.1953 über die Entwicklung der VP-See in den Jahren 1950 – 1953 ist der Umfang der 1952 begonnenen Maßnahmen wie folgt beschrieben:

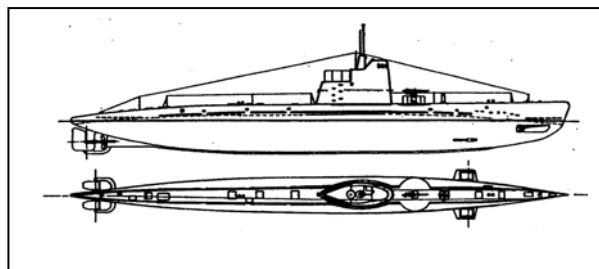
„In Dwasieden (Saßnitz) waren umfangreiche Enttrümmerungsarbeiten, Erschließung des Geländes, Aufstellung von fünf Unterkunfts-, zwei Wirtschafts-, vier Lehr- und einer Verwaltungsbaracke notwendig. Die Kapazität beträgt 700 Mann.“

Ab November zog man erfahrene U-Boot-Fahrer – überwiegend ehemalige Unteroffiziere der Kriegsmarine – zusammen und bereitete sie mit Unterstützung sowjetischer U-Boot-Offiziere auf ihre Rolle als Ausbilder vor. Von Dezember 1952 bis Januar 1953 wurde das Stammpersonal (etwa 180 Mann) formiert. Ab Ende Dezember trafen auch die ersten Kursanten an der U-Boot-Lehranstalt (auch 1. ULA genannt) ein. Nach Abschluss aller Zuführungen war die Zahl der Auszubildenden auf ca. 50 Offiziere, 150 Unteroffiziere und 280 Mannschaften angewachsen. Insgesamt waren ca. 660 Seepolizeiangehörige in der Dienststelle S7 untergebracht. Zum Leiter der Lehranstalt ernannte man Fregattenkapitän Heinrich Jordt. Die offizielle Aufnahme des Lehrbetriebes erfolgte am 05.01.1953. Der Unterricht verlief in drei Offiziers- und in mehreren Unteroffiziers- und Mannschaftsgruppen. Die Offiziersgruppen zu je 12 – 20 Mann bestanden aus einer Klasse für Kommandanten, einer für 1. Offiziere/Torpedooffiziere und einer für Ing.-Offiziere.

Noch im November hatten unter der Tarnbezeichnung „S8“ im Südteil des Saßnitzer Hafens Arbeiten begonnen, um infrastrukturelle Voraussetzungen für die Stationierung von U-Booten zu schaffen. Geplant waren eine Torpedowerkstatt, ein Batterieladeraum, ein Kompressorenraum zum Auffüllen von Luftflaschen, ein Torpedolager und ein Treibstoffdepot für 3000t Dieselmotorkraftstoff. Befragte Teilnehmer der 1. ULA glauben sich zu erinnern, dass zu diesen Baumaßnahmen zwischen Westmole und Fährbecken auch die bis in die 2. Hälfte der 60iger Jahre bestehende, hölzerne Fingerpier zählte, an deren Ende auf einem Betonsockel ein Kran montiert wurde, der u. a. auch für die Übernahme von Torpedos vorgesehen war. Anleger aus Holz entstanden für U-Boote hafenseitig entlang der Westmole. Alle Liegeplätze wurden mit Dampf-, Wasser- und E-Anschlüssen komplettiert. Diese Stationierungsmöglichkeiten hätten durchaus für fünf U-Boote des Typs VII C der ehemaligen Kriegsmarine und zwei Boote der Bauserie XV des sowjetischen Typs „Maljutka“ ausgereicht, von denen gemunkelt wurde. In dem schon erwähnten Artikel von Friedrich Elchlepp ist allerdings nur von vorerst vier U-Booten des „Maljutka“-Typs die Rede. Letztendlich ist kein U-Boot in Saßnitz eingetroffen. Infolge der Ereignisse um den 17. Juni 1953 kam es auch zur Schließung der U-Boot-Lehranstalt zum 31.07.1953 und zur Einstellung der Baumaßnahmen.



U-Boot der Kriegsmarine Typ VII-C
Quelle: E. Bagnasco „U-Boote im 2. Weltkrieg“



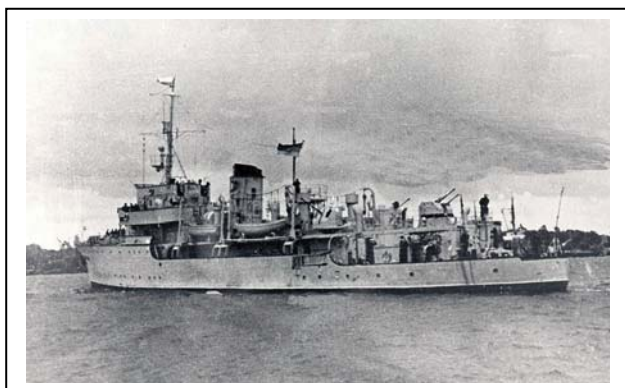
sowj. U-Boot Typ „MALJUTKA“
Zeichnung: Wolfgang Kramer

66,5 m	Länge	50 m
4,7 m	Tiefgang	3,3 m
769 t/ 871 t	Verdrängung ÜW/ UW	281 t/ 351 t
17 Kn/ 7,6 Kn	Geschwindigkeit ÜW/ UW	13 Kn/ 7,4 Kn
bis 14	Torpedos gesamt	4 (?)
4 vorn, 1 achtern	Torpedorohre	53,3 cm
1x 8,8 cm, 2x 2cm	Geschütze	1x 4,5 cm
44 Mann	Besatzung	18 Mann

Im Sommer 1953 kam die Nachrichtenoffizierslehranstalt (Dienststelle H 6) von Stubbenkammer nach Dwasieden, aber nur, um schon im Oktober 1954 weiter nach Parow verlegt zu werden. Nicht viel besser erging es der Schiffsstamm-Abteilung, die als Dienststelle C 11 mit den Aufgaben Neueinstellungen und Grundausbildung per 1. Oktober 1954 in Dwasieden gemeldet war und 1958 nach Kühlungsborn abwandern musste. Von Umsiedlungen und Umbenennungen ebenfalls betroffen war die zum 01.02.1954 in Dwasieden formierte „Schutzkompanie“, welche Aufgaben zum Schutz vor Massenvernichtungswaffen erfüllen sollte.

Bereits im Mai 1953 war dem BRD der Hochsee- und Bergungsschlepper „WISMAR“ zugeführt worden. Es handelte sich um einen Umbau des ehemaligen dänischen Minenlegers „LOSSEN“. Dieses Schiff war bei fast jeder Wetterlage einsetzbar. Es verblieb bis zu seiner Außerdienststellung im Jahr 1962 beim BRD und löste hier zuverlässig eine Vielzahl von Aufgaben. Insgesamt verfügte der BRD Mitte 1953 in Saßnitz über folgenden Schiffsbestand:

- zwei Feuerlöschboote (BERGER I und II, Bordnummern 921 und 922)
- Bergungsschlepper „WISMAR“ (Bordnummer 926)
- Seeschlepper Pr. 501/1 (Bordnummer 925)
- Taucherboot „LUMME“ und Taucherkutter (Bordnummern 923 und 924)
- Schwimmkran ohne Eigenantrieb
- Barkasse



Schulschiff „ERNST THÄLMANN“
Quelle: Dieter Flohr



Schlepper „WISMAR“ (fotografiert nach 1958)
Quelle: Hans Mehl

Eine deutliche Aufwertung erfuhr der Marinestützpunkt Saßnitz, als mit Wirkung vom 01.06.1954 der „Küstenabschnitt Saßnitz“ (Dienststelle H18) als ein eigenständiger Verband der VP-See formiert wurde. Sein erster Chef wurde Fregattenkapitän Heinz Irmischer. Aus der Unterstellung der

Flottenbasis der VP-See Peenemünde wurde die 1. MLR-Division im Bestand von 6 Minenleg- und Räumschiffen (MLR) Typ „Habicht“ (611-616) herausgelöst und dem Küstenabschnitt übergeben. Allerdings hatten die Schiffe bereits viel früher nach Saßnitz verlegt. Egon Wirth erinnert sich:

„Die MLR Typ „Habicht“ mit den Bordnummern 611 bis 614 kamen schon im Januar von Peenemünde nach Saßnitz, um dort – nach dem Willen der Führung der Flottenbasis Peenemünde – eisfrei zu überwintern. Diese Hoffnung erfüllte sich nicht. Der Winter 1954 war so streng, dass sogar eine Fähre der Linie Saßnitz –Trelleborg 14 Tage im Hafeneis fest lag. MLR 615 befand sich zu dieser Zeit noch zu Nachrüstungsarbeiten in der Werft in Wolgast und MLR 616, auf dem ich als LI eingesetzt war, lag eingefroren in der Volkswerft in Stralsund fest. Beide Habichte komplettierten nach Ende der Eisperiode die MLR-Division in Saßnitz, die von Kapitänleutnant Werner Elmenhorst geführt wurde. Liegeplatz der Schiffe war die Westmole. Er sollte es auch lange bleiben, denn eine Rückverlegung nach Peenemünde fand nicht mehr statt. Die 1. MLR-Division wurde in den neu gebildeten „Küstenabschnitt Saßnitz“ eingegliedert.

Wir haben uns in Saßnitz sehr wohl gefühlt und ich möchte diese Zeit persönlich nicht missen. Ein Manko gab es allerdings: Wir mussten mit dem Trinkwasserverbrauch an Bord sehr haushalten und deshalb gab es feste Zeiten für die Wasserentnahmen. Grund der Sparsamkeit: Wir durften in Saßnitz kein Trinkwasser übernehmen, da die Kapazität des damaligen Wasserwerkes nicht ausreichte, um den VEB Fischverarbeitung und die MLR-Division zu versorgen. Die Produktion von Fischwaren hatte Vorrang. Wenn das Trinkwasser zur Neige ging, liefen die MLR zur Übernahme durch den Greifswalder Bodden über die Ost-Ansteuerung nach Stralsund. Dort angekommen wurde dann auch durch die jeweilige Besatzung ausgiebig von Landgängen Gebrauch gemacht.

Weitere Marineschiffe im Hafen (außer Hilfsschiffen) waren zu dieser Zeit das Flaggschiff der VP-See, die „Ernst Thälmann“, wegen ihres schwarzen Rauches beim Betrieb der Dampfmaschinen-Anlage im Marinejargon auch „Ruß-Willi“ genannt. Es hatte gegenüber der MLR-Division an der hölzernen Fingerpier festgemacht. Dort lagen auch sechs Binnen-Räumboote des Typs T-301 der Baltischen Rotbannerflotte. Bei uns hießen diese Boote wegen der eigenartigen Form ihres Schiffskörpers scherzhaft „Bügeleisen“. Der Bootskörper bestand aus unverformten Blechplatten, die man stumpf aneinander geschweißt hatte. Zeitweise waren hier auch sowjetische U-Jäger vom „Kronstadt“-Typ zu beobachten.“

Zum 09.03.1955 wurde aus dem „Küstenabschnitt Saßnitz“ der „Küstenabschnitt I – Saßnitz“ formiert. Dieser Verband existierte auch weiterhin eigenständig neben der Flottenbasis Peenemünde. Für den Küstenabschnitt I ist im Juli 1955 folgender Schiffsbestand angegeben:

- Flaggschiff „ERNST THÄLMANN“
- 1. MLR-Division (MLR „Habicht“ 611 – 616)
- 1. KS-Abteilung (Küstenschutzboote Typ „Seekutter“ 111 – 118)
- Hafen- und Reedeschutzkommando Saßnitz (Hafen- und Reedeschutzboote Typ „Tümmler“ mit den Bordnummern 184 – 186)



MLR Typ „Habicht“, Bordnummer. 6-32 (ex 612)



KS-Boote in der Hafeneinfahrt Saßnitz

Quellen: Dieter Flohr

Der Zeitraum 1954/ 1955 bietet Gelegenheit, sich etwas näher mit dem Bergungs- und Rettungsdienst zu beschäftigen. Herr Dr. Stavorinus, zu dieser Zeit Angehöriger des BRD, stellte uns einige seiner Erinnerungen und ein Strukturschema zur Verfügung:

„Nach dem Examen an der Ing.-Offiziersschule in Kühlungsborn und dem anschließenden Urlaub wurde ich Anfang April 1954 zum BRD in Saßnitz als „Zusatz-Maschinenbau-Ing.“ versetzt. Das waren kaderpolitische Spielereien, um alle Absolventen des 2. See- und Ing.-Offiziers-Lehrgangs unterzubringen.

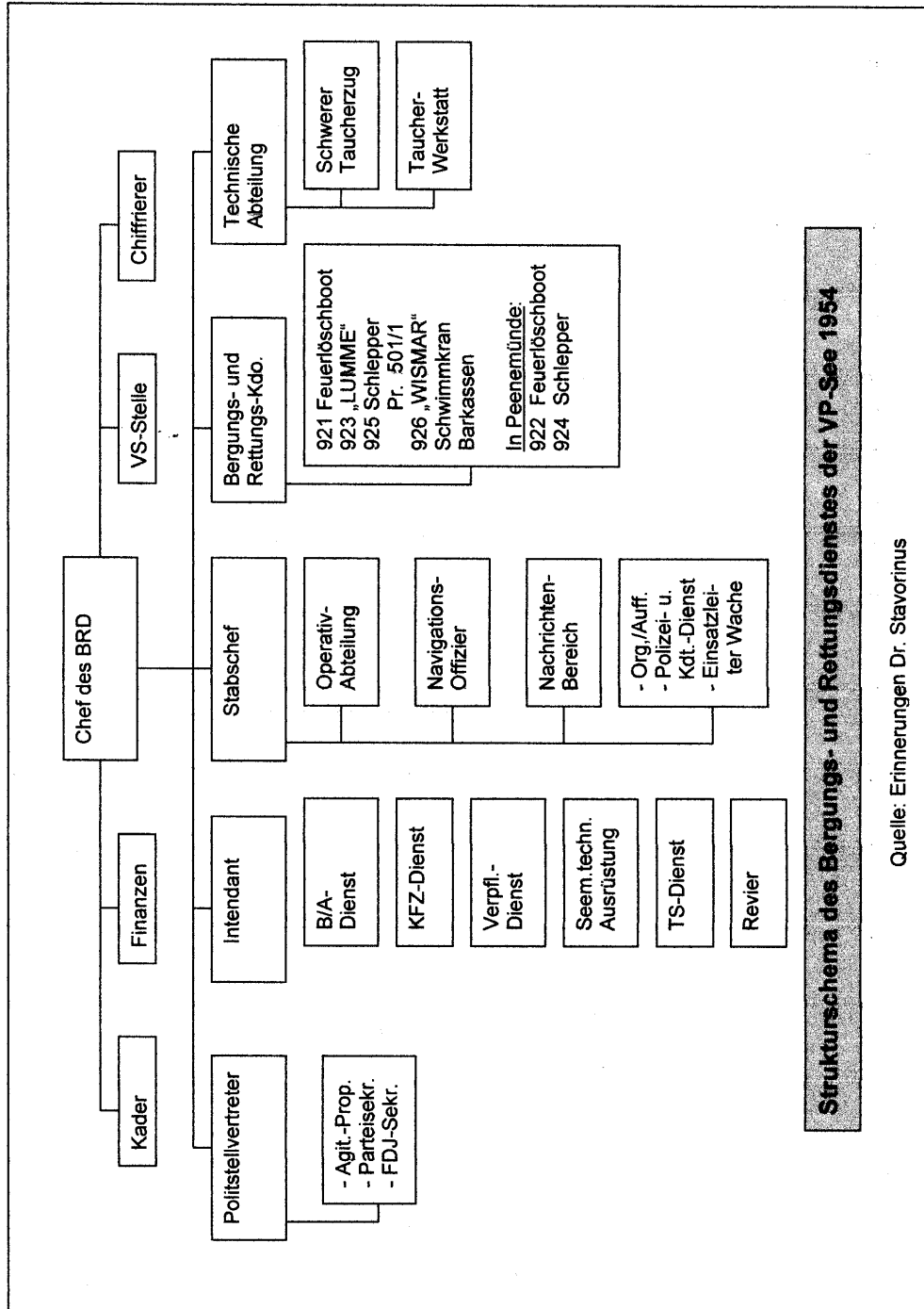
Der Stab des BRD (Org.-Schema auf der nächsten Seite) und seine Anhängsel waren in einem Neubau unterhalb der Signalstelle untergebracht. Chef war damals Kapitänleutnant Walter Mehlhorn, sein Stabschef Leutnant Rolf Franke und Politstellvertreter Oberleutnant Ströde. Die Schiffe und Boote des BRD waren im Bergungs- und Rettungskommando unter Kapitänleutnant Lehmbecker zusammengefasst. Die Taucher waren der technischen Abteilung unterstellt. Drei finnische Holzhäuser dienten u. a. als Ledigenheim für Offiziere und als Krankenrevier. Das zwischen den Bahngleisen gelegene Wirtschafts- und Sozialgebäude ging erst 1955 in Betrieb. Mitte 1954 musste der BRD das Stabsgebäude für die Führung des „Küstenabschnittes Saßnitz“ räumen und bezog das alte Verwaltungsgebäude der Reichsbahn, direkt am Fährbecken gelegen. Die Schiffe des BRD verholten an den Liegeplatz IX, ebenfalls am Fährbecken.

Mein direkter Vorgesetzter, Oberleutnant zur See (Ing.) Wilhelm Helm, ein Obermaschinist von der KM, wusste mit uns jungen Offizieren nichts anzufangen. Wir sollten uns selbst eine Beschäftigung suchen. Deshalb habe ich den Schriftverkehr geordnet und mir von der Leipziger Zentralbibliothek Bücher über Schiffsbergungen geliehen, um Grundlagen für Dienstvorschriften zu Bergungshandlungen zu Papier zu bringen.

Der BRD war in viele Aufgaben eingespannt. Er beteiligte sich an der Bergung eines U-Bootes vom Typ VII C vor Warnemünde. Das U-Boot „STICHLING“ lag dann im April 1954 in der Volkswerft Stralsund auf Querslip und war mit Mennige konserviert. Weiterhin hatte der BRD Gasmunition in Wolgast geborgen, das Wrack eines amerikanischen Bombers vor Stubbenkammer auf Sprengstoff untersucht und war im Frühjahr 1954 mit der Bergung von Torpedos aus einem vor Usedom liegenden Wrack beschäftigt. Es handelte sich um das Torpedowerkstattschiff der U-Boot-Lehrdivision, dass nach zwei Minentreffern gesunken war. Insgesamt wurden 57 Torpedos des Typs G7a gehoben und nach Wolgast verbracht, dazu zwei JUMO-Verdichter, allerlei Werkstattgerät und ein Patent-Anker. Um an die Torpedos heranzukommen, mussten die Seitenwände des Wracks aufgeschweißt werden. Unter vielerlei Schwierigkeiten wurde der dazu benötigte Sauerstoff aus Bützow mit unserem H3A-LKW herangeschafft. Damit hatte ich eine Aufgabe, die mir lag. Zwischendurch waren Seenot-Einsätze zu erledigen, Messfahrten in die östliche Ostsee zu absolvieren und Wracks zu suchen. Die Wrackkarte war geheim und der VEB Schiffsbergung und Taucherei war nicht bereit, uns seine Unterlagen auszuhändigen. Es fanden auch Navigationsbelehrungsfahrten statt. Den größten Teil dieser Aufgaben hatte die „WISMAR“ mit Oberleutnant Leo Stybel und danach mit Oberleutnant Robert Schmidt tadellos erledigt. Die „WISMAR“ hatte eine eingefahrene Besatzung, mit Robert Schmidt einen sehr erfahrenen Kommandanten und mit Alfred Skambraks einen LI der Sonderklasse.

Zu meiner Zeit waren der Schiffsbestand und dessen Einsatzmöglichkeiten für die zu lösenden Aufgaben unzureichend, die nautisch-technische Ausrüstung der Schiffe des BRD mies! Wir verfügten über kein Radar, die Funkpeiler waren meist nicht funktionsfähig, DECCA- oder LORAN-Geräte unerreichbar. Besonders unter schwierigen Wetterbedingungen war die Aufgabenerfüllung gefährdet. Bei einer Kommandostabsübung im Mai 1955 kam das Dilemma des Bergungswesens zur Sprache. Ein russischer Berater, ich glaube er hieß Abramow, kritisierte die Vernachlässigung des BRD. In Vertretung von Mehlhorn und Lehmbecker waren Oberleutnant Reuter und ich die Sündenböcke. Was sollten wir aber mit einem einzigen wirklich seetüchtigen Schlepper (der „WISMAR“) anfangen? Reedeschlepper und die „LUMME“ waren ein Notbehelf. Es gab nicht einmal gesetzliche Regelungen für das Mitwirken von Schiffen der zivilen Flotte.

Im Frühjahr 1955 war die „WISMAR“ vor Warnemünde im Einsatz um das Wrack eines U-Bootes vom Typ XXIII zu lokalisieren und seinen Zustand festzustellen. Obermeister Engelhardt, schon bei der Kriegsmarine Helmtaucher, hat das Wrack identifiziert und eine präzise Zeichnung angefertigt.



Strukturschema des Bergungs- und Rettungsdienstes der VP-See 1954

Quelle: Erinnerungen Dr. Stavorinus

Das Boot ist dann nach meiner Zeit gehoben und auf der Neptun-Werft untersucht und vermessen worden. Im Sommer 1955 begannen die Arbeiten zur Ausbringung des Seekabels für die Küsten-Horch-Anlage Typ „Tintenfisch“. Das erste Kabel wurde bei Mövenort verlegt. Dabei gab es allerlei Probleme, da das Kabel gegen den Drall in die Schute verladen worden war. Dieses Kabel war zugleich meine letzte Amtshandlung im BRD.“

Für September 1955 wäre die Inbetriebnahme des Tanklagers Saßnitz als Bestandteil der „Wirtschaftsabteilung des Standortes Saßnitz“ zu vermelden. Das Lager war ganz im Südostteil des Hafenbereiches angesiedelt und einige der Bunker reichten bis in die Steilküste hinein. Unterstellung und Bezeichnung des Tanklagers werden sich noch mehrmals ändern. 1990 lautete die letzte Bezeichnung dann „Teillager des Treibstofflagers 18“. Das Treibstofflager 18 in Greifswald-Ladebow war Bestandteil des Versorgungs- und Ausrüstungslager 18 (VAL-18) in Waren.

3. Seestreitkräfte/ Volksmarine (1956 – 1990)

Das Jahr 1956 sollte für die maritimen Kräfte der DDR ein äußerst ereignisreiches Jahr mit gleich mehreren Strukturveränderungen werden. Am 18. Januar 1956 beschloss die Volkskammer der DDR das Gesetz über die Schaffung der Nationalen Volksarmee (NVA) und des Ministeriums für Nationale Verteidigung. Die Armee sollte aus Land-, Luft- und Seestreitkräften bestehen. Bereits einen Tag später ernannte Ministerpräsident Otto Grotewohl Generaloberst Willi Stoph zum Minister für Nationale Verteidigung. Die Aufstellung der Seestreitkräfte (SSK) der NVA erfolgte auf Befehl Nr. 4/56 des Ministers für Nationale Verteidigung vom 21. Februar 1956. Danach waren die „Verwaltung Seestreitkräfte“ bis zum 1. März 1956 – dem offiziellen Gründungstag der NVA – zu bilden und die Einheiten bis zum 1. Juli 1956 zu formieren. Im Zeitraum April bis Juli 1956 erfolgte die Übernahme der Stäbe, Einheiten und Einrichtungen der Volkspolizei-See. Dabei wurde zum 01.06. als neuer Verband die Flottenbasis Warnemünde formiert. Ab Juli tauchen dann die Bezeichnungen „Ost“ und „West“ für die Flottenbasen Peenemünde und Warnemünde auf. Schon zum 01.05. war aus dem „Küstenabschnitt I – Saßnitz“ die „Küstenabschnittsflottille II – Saßnitz“ geworden, die jetzt strukturell zur Flottenbasis Peenemünde gehörte. Das war für 1956 aber noch nicht alles. Bereits im Oktober 1956 erließ der Chef der SSK, Konteradmiral Felix Scheffler, den Befehl 205/56, der die Auflösung der Flota-Organisation und den Übergang zu einer Flottillenstruktur bei gleichzeitiger Verringerung der Personalstärke der SSK von 10.000 auf 8.500 Mann beinhaltete. Dieser Befehl wurde im Zeitraum November/Dezember umgesetzt. Dabei entstanden auch die 3. und die 6. Flottille, die beide in Saßnitz stationiert waren

Zurück zum Marinestützpunkt Saßnitz. Im bereits genannten Ministerbefehl vom 21. Februar waren für den Standort Saßnitz folgende Einheiten als durch die Seestreitkräfte zu übernehmend aufgeführt:

- Küstenabschnitt I - Saßnitz
- Bergungs- und Rettungsabteilung Saßnitz
- eine Pionierkompanie
- Sportklub Saßnitz der VP See

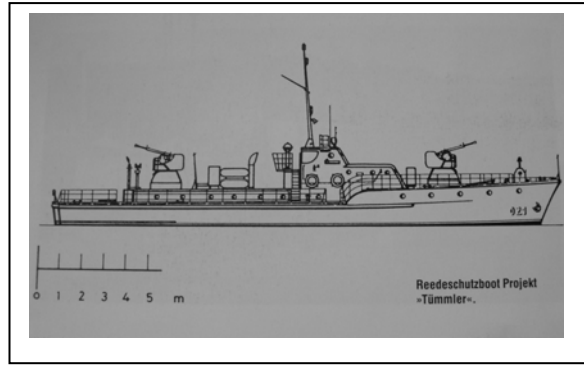
Etwas verwirrend an diesem Befehl ist, dass die BRD-Einheiten zu diesem Zeitpunkt schon mit „Abteilung“ titulierte wurden. In einschlägigen Dokumenten der SSK wird dieser Begriff erst ab Dezember 1958 gebraucht.

Umfangreiche Veränderungen im Kräftebestand gab es im Monat April. Der Küstenabschnitt I Saßnitz musste sechs KS-Boote und drei Hafen- und Reedeschutzboote nach Tarnowitz abgeben. Dafür verlegten die Stäbe und Boote der 2. R-Boots-Gruppe und der 2. Küstensicherungsgruppe von Peenemünde nach Saßnitz. Zum 1. Mai wurde der BRD in den Bestand der SSK übernommen. Aus dem Befehl Nr. 36/56 des Chefs der SSK zum Aufbau der Flottenbasis Ost (Peenemünde) ist dann auch der Schiffsbestand der unterstellten Küstenabschnittsflottille II - Saßnitz nach all diesen Veränderungen zum Stichtag 01.06.1956 genannt:

- sechs MLR-Schiffe „Habicht“
- zwölf R-Boote „Schwalbe“
- sechs KS-Boote
- drei Hafen- und Reedeschutzboote „Tümmeler“
- ein Feuerlöschboot
- Kräfte des BRD.



*Räumboot Typ „Schwalbe“ vor Saßnitz
Quelle: Dieter Flohr*



*Reedeschutzboot Typ „Tümmler“
Quelle: Mehl/Schäfer
„DIE ANDERE DEUTSCHE MARINE“*

Mit Wirkung vom 15.07. wurde in den SSK ein neues Nummerierungssystem (mit Bindestrich) eingeführt. Alle in Saßnitz stationierten Kampfschiffe und Boote sollten in ihrer Bordnummer die Kennzahl 3 führen. Das ergab dann in einer ersten Version für MLR die Nummern 6-331 bis 6-336, für R-Boote die Nummern 7-351 bis 7-356 und 7-371 bis 7-376, für KS-Boote die Nummern 3-331 bis 3-336 sowie für „Tümmler“ die Nummern 4-031 bis 4-033. Diese Version war nur so kurzzeitig in Kraft, dass sich kaum noch jemand daran erinnert. Schon mit Beginn des Ausbildungsjahres 1957 wurde die erste Ziffer nach dem Bindestrich annulliert. Aus 6-331 wurde 6-31 usw. Das Nummernsystem mit Bindestrich blieb bis zum Beginn des Ausbildungsjahres 1959 in Kraft.

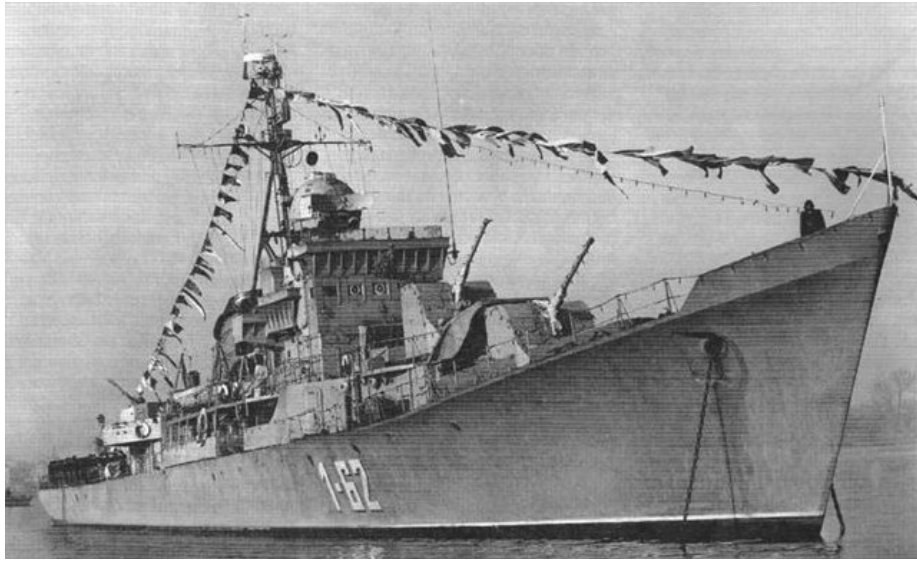
Berücksichtigt man neben den aufgeführten Kräften noch das Flaggschiff „ERNST THÄLMANN“, die Fahrzeuge des SHD, Grenzsicherungsfahrzeuge und die sporadisch in Saßnitz liegenden Einheiten der Baltischen Rotbannerflotte, dürfte damit wohl von der Anzahl her eine der dichtesten Belegungen mit Schiffs Kräften in der Nachkriegsgeschichte des Stützpunktes Saßnitz erreicht worden sein.

Ab August 1956 kommen endlich auch die Küstenschutz-Schiffe (KSS) des Projektes 50 ins Spiel, wenn vorerst auch nur als in Dwasieden untergebrachte Baubelehrungseinheit für die beiden ersten Schiffe. Mit der Aufstellung war Oberleutnant zur See Helmut Berger, der spätere erste Kommandant des KSS 1-62, beauftragt. Wem diese Einheit unterstellt oder untergeordnet war, konnte bisher nicht eindeutig geklärt werden. Vermutet wird für diese Periode eine Unterstellung direkt unter die Verwaltung Seestreitkräfte. Das KSS „BARZUK“ (Dachs) der Baltischen Rotbannerflotte (BRF) mit Bordnummer 272 machte am 21. August 1956 in Saßnitz fest. Es diente zur spezialfachlichen Ausbildung der Angehörigen der Baubelehrungseinheit. Es begann eine intensive Bordausbildung im Hafen und in See. Nach dreimonatiger Unterstützung verließ das sowjetische KSS am 22. November Saßnitz wieder. Am 6. Dezember liefen die zwei KSS der BRF „OLEN“ (Hirsch) und „TUR“ (Auerochse) in Warnemünde ein. Nach Abschluss verschiedener Übernahme-Maßnahmen verlegten beide Schiffe am 10. Dezember nach Saßnitz. Am 15. Dezember erfolgte der Flaggenwechsel bei gleichzeitiger Übernahme in die SSK der DDR. Die Schiffe erhielten die Bordnummern 1-61 (spätere Baunummer 50/1) und 1-62 (spätere Baunummer 50/2). Auf welche Bedingungen die KSS-Besatzungen 1956/57 in ihrem Basierungspunkt stießen, lässt sich aus Schilderungen von Manfred Kretzschmar und Uli Mädels wie folgt zusammenfassen:

„Die beiden KSS machten in Saßnitz im Päckchen an einer etwa 100 Meter langen Holzbrücke unmittelbar neben dem Fähranleger fest. Was Ausmaß der Schiffe, Technik, Energiebedarf und Besatzungsstärke betrifft, waren Kampfschiffe dieser Größenordnung hier etwas völlig Neues. Die Infrastruktur des Stützpunktes war anfangs mit der Sicherstellung der Küstenschutzschiffe schlichtweg überfordert.“

So passte das Bordnetz von 220/127 V-Drehstrom nicht mit den Pieranschlüssen von 380/220 V zusammen. Bis es nach Wochen endlich gelungen war, transportable Drehstrom-Transformatoren mit der Ausgangsspannung 220/127 V zu beschaffen, die zwischen Landanschluss und Schiff geschaltet werden konnten, mussten wir uns selbst behelfen. Um die raren Betriebsstunden der Dieselgeneratoren zu sparen, wurde jeweils auf einem der beiden Schiffe ein Hauptkessel unter Betriebsdruck gehalten. Ein Turbogenerator lieferte dann Strom für beide Schiffe. Damit dieses System funktionieren konnte, musste eine Hauptturbine

mit all ihren Hilfsaggregaten in einem unökonomischen, betriebsbereiten Zustand gehalten werden. Dazu kam ein aufwendiger Personaleinsatz.



*KSS 1-62 (Projekt 50)
Quelle: Dieter Flohr*

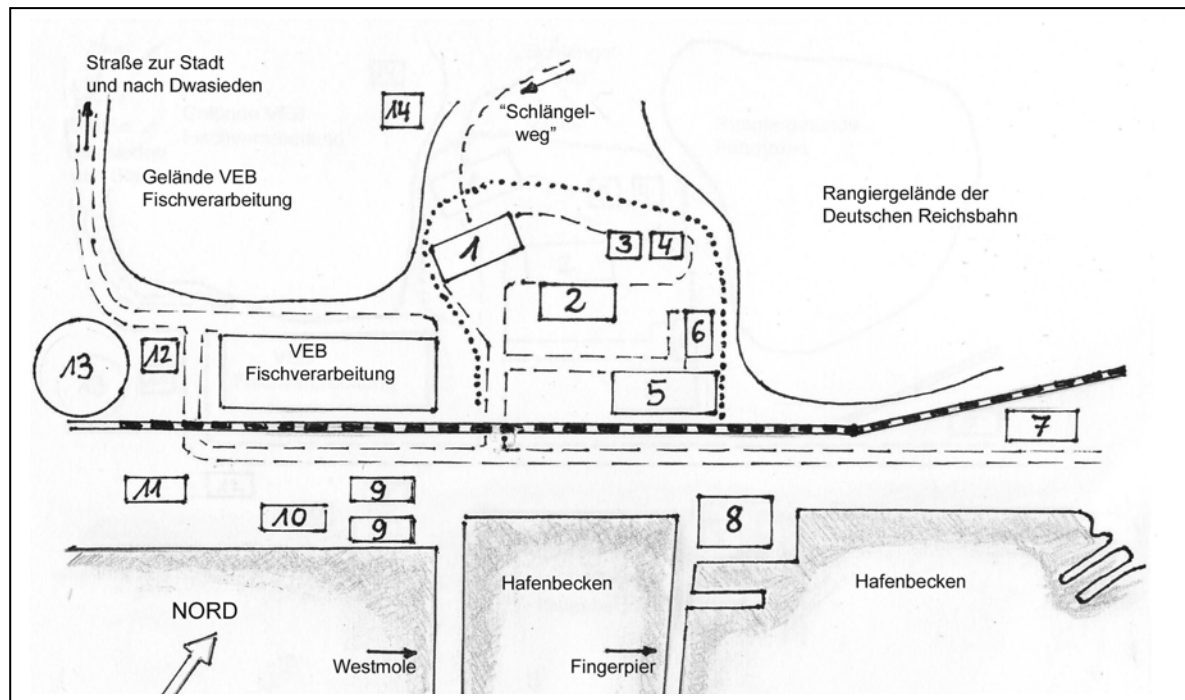
Probleme bereitete auch die Versorgung mit Heizöl. Über Monate war das ausschließlich mit Kesselwagen der Deutschen Reichsbahn nach dem Prinzip „freier Fall“ möglich. Die Haupt- und Hilfskesselanlagen waren auf russisches Flottenmasut F-20 konzipiert. Damit erreichten die Schiffe auch die im taktischen Formular geforderten Geschwindigkeiten und Reichweiten. Um den Import zu ersparen, wurde mit verschiedenen anderen Produkten experimentiert. Zunächst kam Braunkohlen-Teeröl aus DDR-Produktion zum Einsatz. Das ließ sich zwar wegen seiner geringen Viskosität zu jeder Jahreszeit problemlos übernehmen, verringerte die maximale Geschwindigkeit der Schiffe aber von 29 auf 25 – 26 Kn. Dann kam ein zweites DDR-Produkt zum Einsatz, das zwar bessere Leistung brachte, aber im Normalzustand so zähflüssig war, dass es im Schiff nur bei voller Leistung der Bunkerheizungen bewegt werden konnte und vor Übergabe an die Schiffe in den Kesselwagen an einem geeigneten Ort der Hafenbahn auf wenigstens 35 Grad vorgewärmt werden musste. Meist war nach der Hälfte der Übergabe erst einmal Rangieren zur erneuten Aufheizung des Heizöls notwendig. Es wird später noch zu berichten sein, dass dieses Heizöl im April 1958 sogar zu einem Brand auf KSS 1-61 führte.“

Inzwischen war in den SSK die Flottenstruktur in Kraft getreten. Seit dem 15.11.1956 lag in Saßnitz nun die 3. Flottille, die von Korvettenkapitän Fritz Notroff als FCH geführt wurde. Sein Führungsorgan war im Stabsgebäude neben dem VEB Fischverarbeitung untergebracht. Unterstellt waren die 3. MLR-Abteilung, die 3. Räumbteilung und die 3. KS-Abteilung. Die 3. Flottille war auch für die Sicherheit des vom BRD geräumten Landobjektes verantwortlich, später ebenso für die Gebäude, die die SSStA 1958 verlassen wird. Zur außerdem in Saßnitz zu stationierenden 6. Flottille unter Korvettenkapitän Alfred Schneider gehörten die Stoßkräfte der SSK – ab Dezember die zwei KSS und - zukünftig geplant - Torpedo-Schnellboote (TS-Boote). Sein Stab nutzte das alte Bahnhofsgebäude am Fährbecken.

Ab 1957 ging es dann auch in Saßnitz wieder etwas ruhiger zu. Einige Ereignisse sind aber doch erwähnenswert. Die erste Veränderung gab es mit Wirkung vom 1. Februar. Der Stab und landseitige Einrichtungen des BRD unter Walter Steffens wurden von Saßnitz zum Dänholm verlegt. Die Schiffskräfte verblieben als Bergungs- und Rettungsabteilung in Saßnitz. Ebenfalls noch im Februar wurde die selbständige Pionierkompanie in „Pionierzug der ing.-technischen Bauabteilung“ umbenannt. Sie verlegte im Juli 1957 zum Dänholm.

Für die Zeit um 1957 liegt eine schematische Darstellung der militärischen Objekte im Hafen Saßnitz vor. Sie wurde von Dieter Liebenau aus der Erinnerung gezeichnet. Er war ab Oktober 1956 im

Stützpunkt Saßnitz (als Einheit) in der Funktion des Nachrichtenoffiziers tätig. Die folgende Prinzipskizze ist nicht maßstabgerecht:



- | | |
|---|----------------------------------|
| 1 Stabsgebäude u. OP-Dienst | 8 Bootshalle, seem.-techn. Lager |
| 2 Nachrichtengebäude | 9 Schiffsreparaturwerkstatt |
| 3 Holz-Fertighaus (Friseur) | 10 Torpedoregelstelle |
| 4 Holz-Fertighaus (Tel.-Vermittlung) | 11 Lagerräume für Schiffe |
| 5 Sozialgebäude (Küche, Messen, Saal) | 12 Torkontrollposten |
| 6 Verkaufsstelle | 13 Treibstofflager |
| 7 Ehem. Hafenbahnhof (sporadisch genutzt) | 14 Reedesignalstelle |

Ende 1957/ Anfang 1958 etablierte sich das „Ausrüstungslager der SSK“ als eine direkt dem Chef der Rückwärtigen Dienste (RD) der SSK unterstehende Einrichtung in Saßnitz-Dwasieden. Wie dieses Lager selbst versorgt wurde und in Versorgungsaufgaben der SSK eingebunden war, ist aus dem Auszug eines Befehls ersichtlich. Darin heißt es unter der Überschrift „Ausrüstungslager“:

Wird versorgt:

- von den zentralen Versorgungslagern der NVA und aus dem zivilen Sektor mit allen notwendigen materiell-technischen Gütern;
- vom Stützpunkt der 3. Flottille (gemeint ist hier der Stützpunkt als Einheit) mit: Verpflegung und BA, Unterkerftsgerät, Feuerlöschgerät, Verbrauchsmaterialien, festen Brennstoffen, Haushaltsmitteln, Handfeuerwaffen, waffentechnischem Gerät und Munition, laufender Instandhaltung der Gebäude, Medikamenten, Verbandsstoffen, Kfz.-Ersatzteilen;

hat zu versorgen:

- alle Einheiten und Dienststellen der Seestreitkräfte mit materialtechnischen Gütern entsprechend dieses Befehls

Infolge von Strukturveränderungen in den RD der SSK bzw. später der Volksmarine änderten sich Unterstellung, Bezeichnung, Bestand und Aufgaben dieses Objektes noch mehrmals. Im letzten Standortverzeichnis der NVA von 1989 taucht dann nur noch das bereits genannte Tanklager auf.

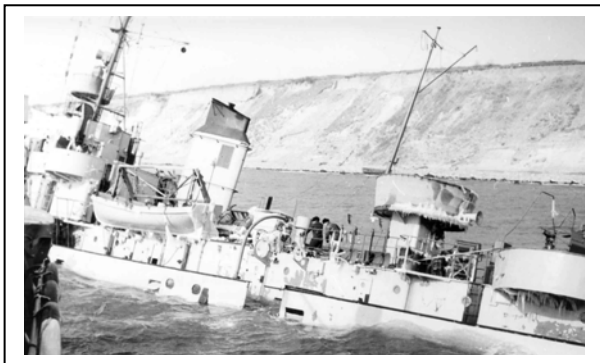
Im Schiffsbestand der 3. Flottille gab es 1957/1958 einige Veränderungen. So fuhr ab Mitte 1958 kurzzeitig ein siebentes MLR vom Typ „Krake“ mit Bordnummer 6-37 in der 3. MLR-Abteilung. Die 3. Räumabteilung wurde nach vorheriger Abgabe von drei Booten dann doch wieder auf 12 Boote aufgestockt. Auch die 3. KS-Abteilung bekam zwei weitere KS-Boote zugeführt und wurde dann in 3. U-Jagd-Abteilung umbenannt. Mit 11 Einheiten (vier MLR, vier Räumboote, drei KS-Boote) stellte die 3. Flottille 1957 auch das Gros der Kampfkernkräfte der SSK. Alles in allem: Mit dem Schiffsbestand

der 3. Flottile und den zwei nun ebenfalls in Saßnitz liegenden KSS der 6. Flottile mit ihren 360 Mann Besatzung war in der Belegung des Stützpunktes gegenüber Mitte 1956 wohl nochmals eine Steigerung erreicht.

Am 6. Januar 1958 wurde mit entsprechendem militärischen Zeremoniell dem Verband der 6. Flottile die Truppenfahne verliehen.

Dann sind erst einmal drei Katastrophen zu vermelden, wobei von zweien die SSK direkt betroffen waren. In der Nacht zum 02.03. kam es erneut zu einem Brand im Fischverarbeitungswerk. Erneut deshalb, weil es fast genau ein Jahr vorher hier schon einmal gebrannt hatte. Das war in der Nacht vom 23./24. März 1957 gewesen. Damals hatte ein Meister Melchior, Angehöriger der 3. MLR-Abteilung, den Brand noch rechtzeitig bemerkt und auf seinem Schiff Feueralarm ausgelöst. Über das Diensthabenden-System wurden die Feuerwehren alarmiert. Unter Mithilfe von Angehörigen der SSK konnte so ein Großbrand noch rechtzeitig verhindert werden. Diesmal war es zu spät. Als das Feuer bemerkt wurde, hatte es sich bereits zu einem Großbrand ausgeweitet. Angehörige der SSK halfen sowohl bei der Brandbekämpfung als auch danach bei der Beseitigung der Schäden. Die unter Kommandant Pöschel dienende Besatzung des MLR-Schiffes 6-33 verpflichtete sich zum Beispiel, pro Mann acht Stunden Aufräums- und Aufbauarbeit zu leisten.

Doch nur wenige Tage später sollte dieses Schiff selbst Opfer einer Katastrophe werden.



*Strandung MLR 6-33 vor Dwasieden
Quelle: Dieter Flohr*

MLR 6-33 strandete am 30.03. mit starker Steuerbord-Schlagseite vor der Steilküste Dwasieden. Ursache war der Ausfall beider Rudermaschinen in der Ansteuerung Saßnitz ca. 1,5 sm von der Küste entfernt. Bei starkem Schneetreiben, Wind 7-8 aus Nord-Ost und See 5-6 kam der Bergungsschlepper „WISMAR“ dem MLR noch zu Hilfe, konnte die Strandung vor der felsübersäten Steilküste aber nicht mehr verhindern. Da ein Längsseits-Gehen an den Havaristen wegen der schweren See nicht möglich war, stellte die „WISMAR“ mit dem Leinenschussgerät Verbindung zu 6-33 her. Die Besatzung des MLR – außer der an Bord verbliebenen Schiffssicherungsgruppe - wurde per Schlauchboottransport vom Bergungsschlepper übernommen. Die Schiffssicherungsgruppe wurde am Tag darauf abgeborgen. Der LI des MLR, Leutnant Tauchmann, verstarb an den Folgen einer Unterkühlung. Mit Hilfe des VEB Schiffsbergung und Taucherei Stralsund wurde das MLR am 10. April gehoben, nach Saßnitz geschleppt und drei Tage später in die Peenewerft überführt. Dort wurde es zum Rettungsschiff umgebaut.

Am 8. April gegen Mittag kam es zu einem Brand auf dem KSS 1-61. Während einer Masutübernahme trat plötzlich aus einem Peilstutzen im Turbinenraum fontänenartig Masut aus, spritzte auf heiße Aggregateteile, entzündete sich und weitete sich zu einem Großbrand aus. Die dabei entstehende Hitze war so groß, dass von der Backbord-Schiffswand in halber Turbinenraumlänge der graue Anstrich flächenweise in das Hafenwasser abglitt und die rötlichen Mennigegrundierung freigab. Das verführte den Operativen Diensthabenden des Stützpunktes Saßnitz zu der Falschmeldung an das Kommando der Seestreitkräfte, dass der Schiffskörper mittschiffs bereits glühe. Der Brand konnte durch Einsatz der Gasfeuerlöschanlage gelöscht werden. Da die Schiffe damals noch nicht über Schaummittel verfügten und auch keine Atemschutz-Kreislaufgeräte an Bord waren, wurde die Feuerwehr des Fischkombinates angefordert. Nach Freigabe des Raumes betraten zwei Angehörige des Maschinenabschnittes als Ortskundige in Begleitung von zwei Feuerwehrleuten mit Atemschutz-Geräten den Turbinenraum und bekämpften die

letzten Schwelbrände in der Wärmeisolation an der Decke und der Backbord-Wand mit Schaumstrahlern. Gegen 14.30 Uhr dann endlich die Meldung: „Brand gelöscht, aber Turbinenraum schwarz wie die Hölle!“ Bei der Branduntersuchung stellte sich heraus, dass Reste von zähflüssigem Masut den Peilstutzen verstopft hatten und so Fehlpeilungen verursachten. Im Bunker entstand ein Überdruck, der schließlich den Pfropfen durch das Peilrohr presste und zum fontänenartigen Heizölaustritt geführt hatte. Die Brandschäden waren so beträchtlich, dass das Schiff in die Neptunwerft Rostock geschleppt werden musste. Erst Anfang Dezember war es wieder einsatzklar.

Nach all diesen Katastrophen fällt es schon leichter davon zu berichten, dass der Stützpunkt Saßnitz im August 1958 als Basis für Dreharbeiten zum DEFA-Film „Im Sonderauftrag“ diente. Die meisten Szenen wurden mit dem MLR 6-45 (Typ „Krake“) der 4. Flottille gedreht. Als „Film-Bordnummer“ diente die Bordnummer 6-95.

Mit Wirkung vom 1. Dezember 1958 wurde die 3. Flottille in Saßnitz aufgelöst. Befehlsmäßig hatte der Chef der 3. Flottille zu übergeben:

- Schiffe und Boote an verschiedene Verbände und Einheiten (das Gros an die 1. und die 4. Flottille, einzelne Einheiten an das Erprobungszentrum Wolgast bzw. zu Umbauten in die Werft, ein Hilfsschiff an die 6. Flottille)
- den Stützpunkt Saßnitz und den Nachrichtenknoten an den Chef der 6. Flottille
- den SHD-Bereich, die Küstenbeobachtungsstellen Arkona, Stubbenkammer, Dornbusch und Barhöft, sowie die EM-Stelle Lauterbach an den Chef der 1. Flottille

Das hat zur Folge, dass sich der Schiffsbestand im Stützpunkt Saßnitz (jetzt takt. Nummer 26) stark reduzierte. Mit Stand vom 1. Januar 1959 ist er nur noch mit folgenden Kräften der 6. Flottille belegt:

- 2 KSS
- 4 Torpedofangboote
- 1 Versorgerleichter
- 2 Schlepper
- 1 Feuerlöschboot
- 1 Barkasse

Außerdem verfügte das unterstellte, zum Stützpunkt Saßnitz (als Einheit) gehörende Hafenkommando noch über mehrere kleinere Fahrzeuge für Transporte und Arbeiten. In Dwarsieden und im Hafenbereich waren Einrichtungen der rückwärtigen Dienste der 6. Flottille untergebracht. Dazu gehörten zum Beispiel verschiedene Lager und Werkstätten: Munitionslager, Waffenwerkstatt, Schiffsreparaturwerkstatt, NFTM (nautische und funktechnische Mittel)-Lager und -Werkstatt, Seemannisch-technisches Lager.

Ebenfalls mit Wirkung vom 01.12.1958 hatte es Veränderungen im BRD gegeben. Die Schiffskräfte wurden in die BRD-Abteilungen I (Peenemünde) und II (Warnemünde) gegliedert und vorerst nur operativ der 1. bzw. der 4. Flottille unterstellt. Alle schon vorher in Saßnitz stationierten BRD-Einheiten verblieben hier, finden sich jetzt aber im Struktur-Schema der BRD-Abteilung I wieder. Diese Schiffe, das Schulschiff und Fahrzeuge des SHD komplettierten den Schiffsbestand im Saßnitzer Hafen zu diesem Zeitpunkt.

Aus Dokumenten des Jahres 1959 ist ersichtlich, dass dem Stützpunkt Saßnitz (als Einheit) neben den eigentlichen, durch und für die 6. Flottille gestellten Aufgaben, eine ganze Reihe externer Aufgaben zugewiesen waren. In diesen Dokumenten heißt es:

..... hat zu versorgen:

- *die zentrale Funkstelle, Standortmusikkorps Saßnitz, Ausrüstungslager, Nachrichtenlager, Küstenbeobachtungsstellen Arkona und Stubbenkammer mit: Verpflegung und B/A, Unterkunftsgesetz, Feuerlöschgerät, Verbrauchsmaterialien, festen Brennstoffen, Haushaltsmitteln, Handfeuerwaffen, waffentechnischem Gerät und Munition, laufender Instandhaltung und Werterhaltung der Gebäude, Medikamenten, Verbandsstoffen, Kfz.-Ersatzteilen*
- *das Schulschiff „Ernst Thälmann“ auf allen Gebieten der Versorgung und Ausrüstung (außer Haushaltsmitteln)*
- *die Leuchtfeuer- und Nebelsignalstationen auf Rügen mit: Unterkunftsgesetz, Feuerlöschgerät, Verbrauchsmaterialien, laufender Instandhaltung und Werterhaltung der Gebäude und festen Brennstoffen*

In den bisherigen Ausführungen noch gar nicht eingegangen wurde auf militärische Bestimmungen zum Hafen Saßnitz selbst. Ein Auszug aus der Dienstvorschrift 650/1 „Bestimmungen für den Schiffsverkehr auf Reeden und in den Häfen der SSK“ von 1959 soll das nachholen:

„Der Hafen und die Reede umfassen folgendes Gebiet:

a) den Hafen Saßnitz zwischen dem Küstenstreifen der West- und der Ostmole. Er wird innen nach Osten durch eine Linie von Rammdalben - Einfahrt Fährbecken – in rechtweisend 180 Grad zur Ostmole abgegrenzt.

b) die Reede Saßnitz ist begrenzt durch(es folgen vier Koordinaten)

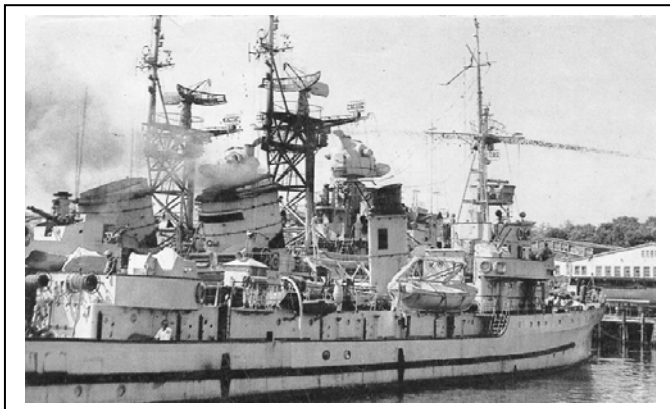
Alle Signale, die den Schiffs- und Bootsverkehr regeln, werden durch die Reedesignalstelle Saßnitz gegeben, die sich rechtweisend 321 Grad vom Ostmolenfeuer auf der Steilküste befindet.

.....

Die Fährschiffe haben beim Ein- und Auslaufen das Vorrecht. Das Vorrecht entfällt bei Gefechtsalarm. Dabei ist von der Signalstelle des Hafenamtes auf Anweisung des Flottillenchefs das Hafensperrsignal zu setzen.

Die Bebunkerung von Schiffen und Booten im Tanklager des Fischkombinates ist nur auf Anweisung des OP-Dienstes der Flottille durchzuführen. Der OP-Dienst hat entsprechende Absprachen mit den Verantwortlichen beim Fischkombinat zu führen.“

1959 wurde in Saßnitz eine Hafenkommandantur als Dienststelle des Militärtransportwesens der SSK eingerichtet. Weitere solche Dienststellen gab es in Wolgast und Wismar. Die Dienststellen unterstanden der Abteilung Transportwesen im Stab der SSK. Diese Abteilung wurde 1963 in Abteilung Seeverbindungen umbenannt. Die Hafenkommandantur Saßnitz wurde 1965 aufgelöst.



2 KSS und MLR Typ „Habicht“ im Päckchen
Quelle: Dieter Flohr

Aus KSS-Sicht darf für 1959 natürlich nicht fehlen, dass ab Juli in Dwasieden die Baubelehrung für die Besatzungen der nächsten beiden Schiffe begann. Die Indienstellung der beiden KSS erfolgte dann am 10. Oktober im Hafen Saßnitz durch den Minister für Nationale Verteidigung der DDR, Armeegeneral Willi Stoph. Die Schiffe erhielten die Bordnummern 601 (spätere Baunummer 50/3) und 701 (spätere Baunummer 50/4).

Zum 31.12.1959 kam es zur Auflösung der 6. Flottille. Der Stützpunkt Saßnitz wurde jetzt mit takt. Nr. 25 dem Chef der 1. Flottille unterstellt. Die Nummer 25 blieb bis zum 1. Mai 1963 gültig. Leider war

nicht eindeutig zu ermitteln, welche Kampfschiffe der ehemaligen 6. Flottille – außer den vier KSS – auch weiterhin in Saßnitz verblieben, bzw. hier stationiert wurden. In der Chronik der Torpedoschnellboots-Brigade findet sich keinerlei Hinweis auf Saßnitz. Genannt werden für diese Zeit lediglich der Dänholm und kleinere Manöverstützpunkte, wie zum Beispiel Barhöft. Sehr ausführliche Angaben liegen per 1. Januar 1960 zum Bootsbestand des Stützpunktes (als Einheit), eingeschlossen dessen Hafen-Kommando, vor:

- zwei Hafen- und Reedeschutzboote Typ „Tümmeler“
- drei Barkassen
- zwei Verkehrsboote
- zwei Motorarbeitsboote
- zwei Schwimm tanks
- vier Kutter K10
- zwei Arbeitsboote für den SHD

Auch der BRD wurde Ende des Ausbildungsjahres 1959 als selbständige Einheit aufgelöst und mit der neuen Bezeichnung Bergungs- und Schutzdienst (BSD) in die Rückwärtigen Dienste der Flottillen eingegliedert. Die Verbände hatten damit innerhalb ihrer Verantwortungsgebiete Bergungsaufgaben eigenverantwortlich zu lösen. Die in Saßnitz liegenden Einheiten der BRD-Abteilung I finden sich schließlich in der 1. Hilfsschiffs-Abteilung der 1. Flottille wieder. Diese Abteilung bestand dann 1961 aus vier Gruppen: 1. Gruppe mit Bergungs- und Rettungs-Aufgaben, 2. Gruppe mit Schiffen zur

materiellen-technischen Sicherstellung, 3. Gruppe SHD-Boote, 4. Gruppe mit zeitweilig operativ unterstellten Erprobungsfahrzeugen. Mit Übernahme des Stützpunktes Saßnitz durch die 1. Flottille verlegte die 1. Hilfsschiffs-Abteilung zusätzlich zu den bereits hier stationierten weitere Hilfsschiffe von Peenemünde nach Saßnitz.

Zum 1. Januar 1960 kehrte die Pioniereinheit der SSK jetzt unter der Bezeichnung „Zentrales pioniertechnisches Kommando“ nach Saßnitz-Dwasieden zurück. Aber nicht für lange Zeit! Schon zum 1. Januar 1961 erfolgte die Umbenennung in „Selbständige Hafenbautechnische Kompanie“ bei gleichzeitiger Verlegung zuerst nach Kühlungsborn, dann nach Darßer Ort zum Bau eines kleinen Manöverstützpunktes für Schnellboote.



*Namensgebung der KS-Schiffe am 16.01.1961
Quelle: Dieter Sperling*

Ein großes militärisches Zeremoniell fand im Hafen Saßnitz am 16. Januar 1961 statt. In Umsetzung eines Beschlusses des Ministerrates der DDR und auf Grundlage des Befehles 59/60 des Ministers für Nationale Verteidigung sowie der AO 72/60 des CVM erfolgte die Namensgebung einer ersten Gruppe von Schiffen und Booten der Volksmarine. Dazu gehörten auch die vier KSS. Um den Namen für KSS freizumachen, war das Schulschiff „ERNST THÄLMANN“ bereits am 15.01 auf den Namen „ALBIN KÖBIS“ umbenannt worden. Die Namensverleihung nahm der Chef der Politischen Hauptverwaltung der NVA, Vizeadmiral Verner, vor. Anwesend waren auch der Chef der Volksmarine, Konteradmiral Ehm, die Witwe Ernst Thälmanns und die Militärattaches der sozialistischen Staaten. Die KSS erhielten die Namen „ERNST THÄLMANN“ (50/1), „KARL MARX“ (50/2), „KARL LIEBKNECHT“ (50/3) und „FRIEDRICH ENGELS“ (50/4).

Am 15. März konnte die Volksmarine Pluspunkte bei den zivilen Stellen des Saßnitzer Hafens sammeln. Die Maschinenanlage der Eisenbahnfähre „SASSNITZ“ fiel beim Einlaufen aus. Das Schiff hatte eine leichte Grundberührung. Auf Bitte des Kapitäns machten Schlepper der 1. Flottille die Fähre in kürzester Zeit wieder flott.

Für 1961 außerdem erwähnenswert ist die zeitweilige Stationierung von Bereitschaftskräften unter der Stufe „Erhöhte Gefechtsbereitschaft“ (EG) im Zusammenhang mit den Grenzsicherungsmaßnahmen der DDR am 13. August („Mauerbau“). Dazu wurde die 2. Torpedoschnellbootsabteilung in voller Gefechtsausrüstung von Gager nach Saßnitz überführt und dem Chef der 1. Flottille unterstellt. Von der 1. Flottille wurden zwei MLR, vier U-Jäger und sechs Räumboote nach Saßnitz verlegt. Die KSS waren als Reserve des Chefs der VM vorgesehen. Vermutlich zur Aufklärung handelte KSS

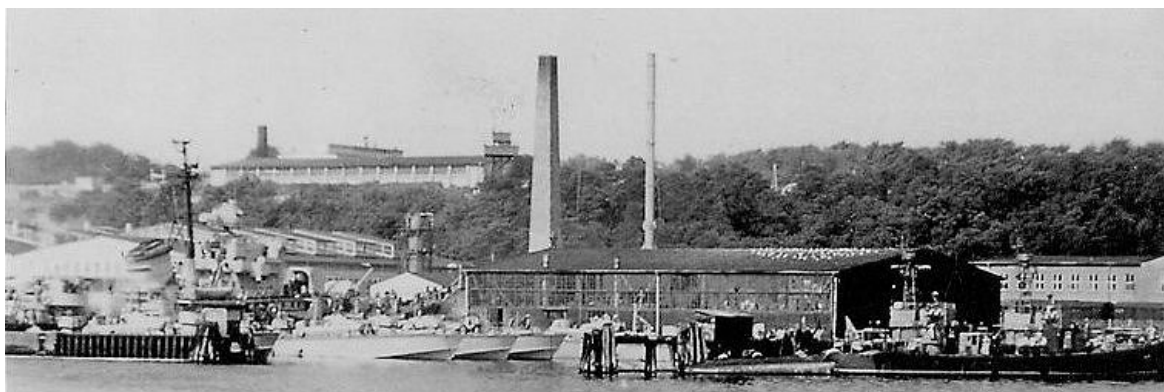
„FRIEDRICH ENGELS“ am 15. und 16.08. im Arkonabecken. Erst am 23.09. wurde die EG aufgehoben und alle Einheiten liefen in ihre Heimatstützpunkte zurück. Dann wird es bis 1963 recht still um den Stützpunkt Saßnitz von zwei Außerdienststellungen einmal abgesehen. Das betraf im September 1961 das Schulschiff „ALBIN KÖBIS“ und 1962 den Bergungsschlepper „WISMAR“.

Zum 1. Mai 1963 kommt es zur Bildung der „neuen“ 6. Flottile als Flottile der Stoßkräfte. Damit ist auch die Übergabe des Stützpunktes Saßnitz mit neuer takt. Nr. 28 an den Chef der 6. Flottile verbunden. Zur Flottile gehörten alle Raketen- und Torpedoschnellboote, alle Leichten Torpedoschnell-Boote (LTS), die KSS, die kleinen Landungsschiffe und mehrere Hilfsschiffe der neu gebildeten 6. Hilfsschiffs-Abteilung. Zum Zeitpunkt der Übergabe waren im Stützpunkt Saßnitz stationiert:

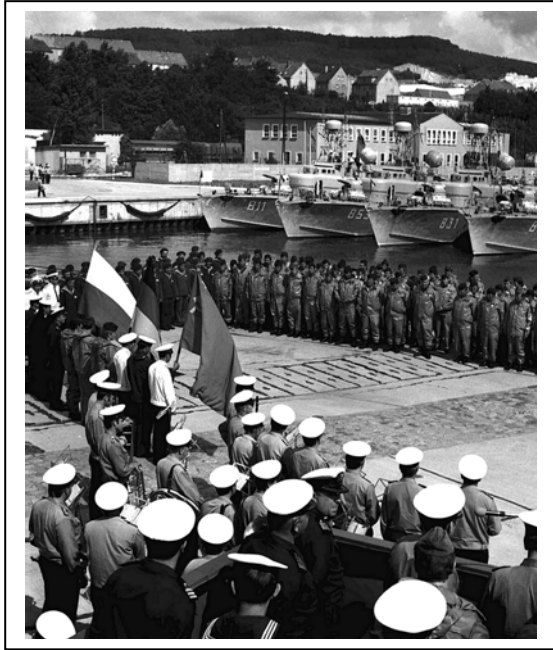
- vier KSS
- neun TS-Boote
- ein Schwimmender Stützpunkt
- vier Torpedofangboote
- ca. 15 Hilfsschiffe (Schlepper, Tanker, Versorger, kleinere Hilfsfahrzeuge)



*Militärische Musterung anlässlich der Neubildung der 6. Flottile am 1. Mai 1963
Quelle: Dieter Flohr*



*Aufnahme aus dem Hafen Saßnitz (1. Hälfte der 60iger Jahre)
Links KSS, über Heck im Päckchen TS-Boote, rechts an der Fingerpier zwei
U-Jäger des Typs 201 M (vermutlich zur BRG gehörend)
Quelle: unbekannt*



Manövermeeting in Saßnitz
Quelle: Dieter Flohr

Als im Mai 1965 der Stützpunkt Bug-Dranske als Hauptbasierungspunkt der 6. Flottille eingeweiht wurde, verblieb der Stützpunkt Saßnitz in Unterstellung des Chefs der 6. Flottille und wurde zum Manöverbasierungspunkt für RS- und TS-Boote sowie für UAW-Kräfte entwickelt. In den Folgejahren wurde der Hafen auf eine Solltiefe von acht Metern ausgebaggert.

Im November 1965 wurden die vier KSS von der 6. an die 4. Flottille übergeben und in Warnemünde stationiert. Es wurde merklich leerer im Stützpunkt. Wenigstens nutzten die Stoßkräfte der 6. Flottille Saßnitz gelegentlich weiter. Oft auch im Winter. Unter der Überschrift „Winter im Hafen“ findet sich darüber zum Beispiel ein Bericht von Major Ernst Gebauer in der Zeitschrift „Armeerundschau“ Nr. 1/72, der hier auszugsweise wiedergegeben werden soll:

„Selbst im Hafenbecken türmt der Nordost das Eis auf. Eis umklammert die Mole. Dicht aneinander gedrängt liegen die Fischerboote an den Piers. Eng schmiegen sich die Raketen-Schnellboote der Volksmarine an das Wohnschiff, Schutz suchend vor des Winters Unbilden. Im Heizungsraum des Wohnschiffes wacht Obermaat Krosch. Er hat alle Feuer an und fährt seine Kessel auf Volldampf, trotzdem liegt sein Schiff fest an den Kai gebunden. Es ist weit nach Mitternacht. Der Schlaf und die Gase der Dieselheizung drücken auf die Augen. Die wollige Wärme möchte ihn in Orpheus Arme treiben. Er wehrt sich dagegen. Blinzelt immer wieder angestrengt zum Manometer. Er muss den Druck halten. Gegen Morgen nimmt die Kälte zu. Minus 18 Grad meldete der Wachposten vom Signaldeck. Der Dampf wird über Rohrleitungen zu den Booten geleitet und dort in die Maschinenräume und Kammern geführt. So beträgt im Innern der Boote die Temperatur ständig 15 Grad. Das genügt, um die Motoren nach dem Anlassen ohne langes Warmlaufen in wenigen Minuten auf volle Belastung fahren zu können. Gleichzeitig wird der gesamte Bootskörper erwärmt und das Eis um zwei Handbreit von den Bordwänden ferngehalten.



Schlepper im vereisten Hafen Saßnitz
Quelle: „Militärtechnik“ 1/72

Zwei Handbreit Wasser sind zu wenig, um auch nur ein Manöver zu fahren, allein kommen die Boote nicht aus dem Hafen. Neben dem Wohnschiff liegt A-71 ein Schlepper der Volksmarine und ständiger Betreuer der Schnellboote. Er bugsirt die Boote bei Alarm aus dem Hafen. Die A-71 hat zwei Besatzungen, Zivilbeschäftigte der NVA. Sie stehen genau so ihren Mann, wie die Matrosen auf den Kampfschiffen. Eine Flotte ohne Hilfsschiffe wäre undenkbar. A-71 soll nicht nur hinausbugsieren. Der Schlepper ist zugleich Tanker. Tanker für Kesselspeisewasser. Das Wohnschiff, keineswegs für „Fernheizaufgaben“ konstruiert, verfügt nur über geringe Bunkermöglichkeiten. Und so steuern die Schlepperkapitäne, die Genossen Fürstenberg und Zeume, den Schlepper mehrere Male quer durch das Hafenbecken, um das nötige Kondensat aus der Aufbereitungsanlage zu holen. Schiffsmanöver im Packeis sind eine heikle Sache. So bleibt A-71

eines Nachts gegen 03.00 Uhr im Eis stecken mit Kondensat an Bord, das für die Heizung dringend gebraucht wird. Sofort helfen zwei Schlepper der Fischer. Sie holen A-71 aus dem Eis. Obwohl es durch anlandende Fischereischiffe im Betrieb alle Hände voll zu tun gibt. Ein Hafen kann bald zu klein werden, besonders wenn er zu einem Produktionsbetrieb gehört

und man ihn mit Gästen teilen muss. Gäste sind die Schnellboote. Sie sind zeitweilig hier stationiert, weil in günstiger Ausgangsposition für eventuelle Einsätze. Die Fischer sind gute Gastgeber. Sie „verkräften“ den zusätzlichen Energieabnehmer, helfen so flink bei Reparaturen, dass die Matrosen die Betriebsschlosserei zur eigenen Dienststelle mitnehmen möchten.

Ohne den unermüdlichen Eisbrecher allerdings käme kein Schiff aus dem Hafen. Mit seinen 5400 PS bahnt er Tag und Nacht den Schiffen den Fahrweg. Er bugsirt die Trawler und Kutter der Fischereiflotte durch das Packeis und hält somit auch für die Boote der Volksmarine ständig den Weg offen. So durchbrechen die gemeinsamen Anstrengungen der Seeleute, ob in Uniform oder Ölzeug der Fischer, die Fesseln des Eises.....

Nach diesem Ausflug in den Winter 1971/72 zurück in die zweite Hälfte der 60iger Jahre. 1966 – nach fünf Jahren Abwesenheit - verlegte die „Selbständige Hafenbautechnische Kompanie“ zurück nach Saßnitz-Dwasieden. Zu diesem Umzug ist in den Erinnerungen des langjährigen Kommandeurs des Marinepioniertruppentiles, Fregattenkapitän Fred Brümmer, nachzulesen („Pioniere der NVA – Ein Blick zurück“, 2004):

„1966 benötigte die Schiffsstamm-Abteilung die Kaserne auf dem Dänholm. Damit musste die Hafenbautechnische Kompanie erneut umziehen. Zur Auswahl standen Objekte in Wolgast und in Saßnitz. Nach gründlicher Abwägung fiel die Entscheidung für Saßnitz. Der vorhandene Unterkunftsblock wurde renoviert und den neuen Bedingungen angepasst, eine KFZ-Halle mit Wartungspunkt und Baracken zur Einlagerung von Ausrüstung waren vorhanden. Auch die Ausbildungsbasis mit in der Nähe (bei Prora?) liegendem Seelandeabschnitt, Sprengplatz und Fahrschulstrecke waren gut nutzbar. Von März bis Ende Mai wurde gebaut und innerhalb von vier Wochen in Etappen umgezogen.“

..... Eine besondere Aufgabe erhielt die Kompanie im Frühjahr 1968. Es musste Baufreiheit für das Rügenhotel in Saßnitz geschaffen werden. Nach Erfüllung dieser Aufgabe empfing der Rat der Stadt das eingesetzte Kommando und dankte dabei den Matrosen für die große Einsatzbereitschaft. Zwei Offiziere und zwei Matrosen wurden mit der „Medaille für ausgezeichnete Leistungen“ geehrt. Durch diese Tätigkeit wuchs das Ansehen der Kompanie in Saßnitz und Umgebung.“

Aus der „Selbständigen Hafenbautechnischen Kompanie“ ging zum 1. Dezember 1971 das „Bergungs- und Schutzdienstbataillon“ (BSD-Bataillon) der Volksmarine hervor. Dem Bataillon wurde 1972 die Truppenfahne verliehen. Vermutlich fällt in die zweite Hälfte der 60iger Jahre auch der Abriss der Bootshalle und der Rückbau der 1953 errichteten hölzernen Fingerpier. Ehemalige Angehörige des Stützpunktkommandos glauben sich daran zu erinnern.

Manchmal wird der als Chronist tätige Laie völlig verblüfft. Findet sich doch in der Militärpresse von 1972 die Meldung, dass eine „KFZ-Standortwerkstatt Saßnitz“ der 6. Flottille mit der Verdienstmedaille der NVA in Bronze ausgezeichnet wurde. Ein Hinweis auf diese Einheit war weder vor noch nach 1972 jemals wieder zu finden.

1976 kam es zur Verlegung der „Kompanie Chemische Abwehr“ und der „Zentralen Chemischen Werkstatt“ der Volksmarine nach Saßnitz-Dwasieden. Im gleichen Jahr und am gleichen Ort wurden hier auch zwei neue Bataillone der Rückwärtigen Dienste der Volksmarine formiert: das „Marinepionierbataillon 18“ (Vorgänger: BSD-Bataillon) und das „Ingenieurbau-Bataillon 18“ (Vorgänger: Bau-Pionier-Bataillon). Alle hier genannten Einheiten verblieben bis zum Ende der Volksmarine in Dwasieden stationiert.

Der letzte Leiter der Unterabteilung Ingenieurbauwesen im Kommando der Volksmarine, Norbert Eisert, berichtet über das Ingenieurbau-Bataillon:

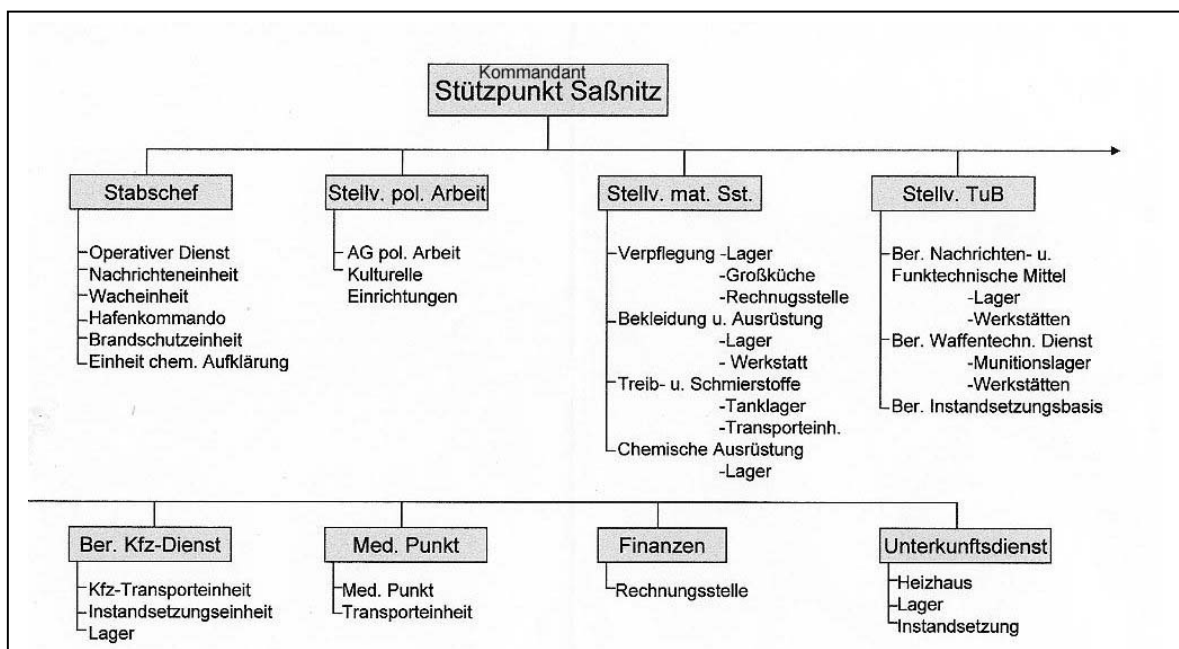
„Das IBB-18 hatte eine Personalstärke von ca. 250 Mann. Dem Bataillonskommandeur unterstanden mehrere Stellvertreter: Stabschef, Politstellvertreter, Stellv. für Technik/Ausrüstung, Stellv. für Bauvorbereitung/ Baudurchführung, Stellvertreter für Rückwärtige Sicherstellung. Das Bataillon gliederte sich in eine Ingenieurbau-Kompanie, eine Technische Kompanie und zwei Züge mit Bausoldaten. Zur Technik gehörten Transport-LKW's, Kipper, Autodrehkräne und verschiedenste Baumaschinen. Im Gegensatz zum Marinepionier-Bataillon hatte das IBB keine Aufgaben zur unmittelbaren Unterstützung der

kämpfenden Truppen wie Landungsabwehr, Landungsvorbereitung, Legen von Landminen-Sperren, Einrichtung von schwimmenden Versorgungspunkten u. ä. zu lösen. Es ging um reine Bauaufgaben. So wurden zum Beispiel die Gefechtsstände der Flottillen und der Grenzbrigade Küste als Fertigteilbunker (FB-3, FB-75) in Trassenheide, Schwarzenpfost, auf Kap Arkona, in Graal-Müritz und Neuhoof durch das IBB erbaut. Die Angehörigen des Bataillons errichteten in den Dienststellen der Volksmarine Unterkünfte, Lager und Werkstätten oder schufen Ausbildungseinrichtungen. Zu letzteren gehörten auch Lehrbahnen für die KFZ-Ausbildung. Für die Projektierung solcher Vorhaben gab es in meiner Unterabteilung eine spezielle Entwicklungsgruppe.“

Angehörige der Saßnitzer Volksmarine-Einheiten, vor allem die schwere Technik der Marinepioniere und des IBB-18 waren es auch, die im Extremwinter 1978/79 mit dafür sorgten, dass die Versorgung von Saßnitz nicht zusammenbrach, denn schon ab 29.12.1978 war die Stadt verkehrsmäßig völlig abgeschnitten. Innerhalb von zwei Tagen gelang es den Marineeinheiten, auf der F 96 die schwersten Verwehungen zu räumen. In der Folgezeit wurden Versorgungstransporte vorrangig für Milch, Brot und Wasser zur wichtigsten Aufgabe. In den schon genannten Erinnerungen von Fregattenkapitän Brümmer ist nachzulesen, dass alleine 40 Tonnen an Gütern von Bergen nach Saßnitz transportiert wurden, dass auch Krankentransporte anfielen und dass dazu am besten der Schwimmwagen PTS-M geeignet war.

Zum 01.12.1981 wurde der Manöverbasierungspunkt Saßnitz aus der Unterstellung der 6. Flottille gelöst und erhielt den Status eines Selbständigen Stützpunktes mit der taktischen Nummer 39. Die Dienststellung des Stützpunkt-Kommandanten entsprach der eines Bataillonskommandeurs. In der DV 200/0/017 „Schiffsverkehr in den Häfen, auf Reeden und in Fahrwassern“ – Hafen- und Reedevorschrift – von 1983 findet sich folgende Definition:

„Selbständige Stützpunkte sind unter Nutzung von Häfen, Seebrücken und Anlegern vorbereitete Einrichtungen der Rückwärtigen Dienste der Volksmarine, die von Schiffen und Fahrzeugen angelaufen werden und die den Status eines Manöverbasierungspunktes erhalten können. Sie unterstehen unmittelbar dem Stellvertreter des CVM und Chef der Rückwärtigen Dienste.“

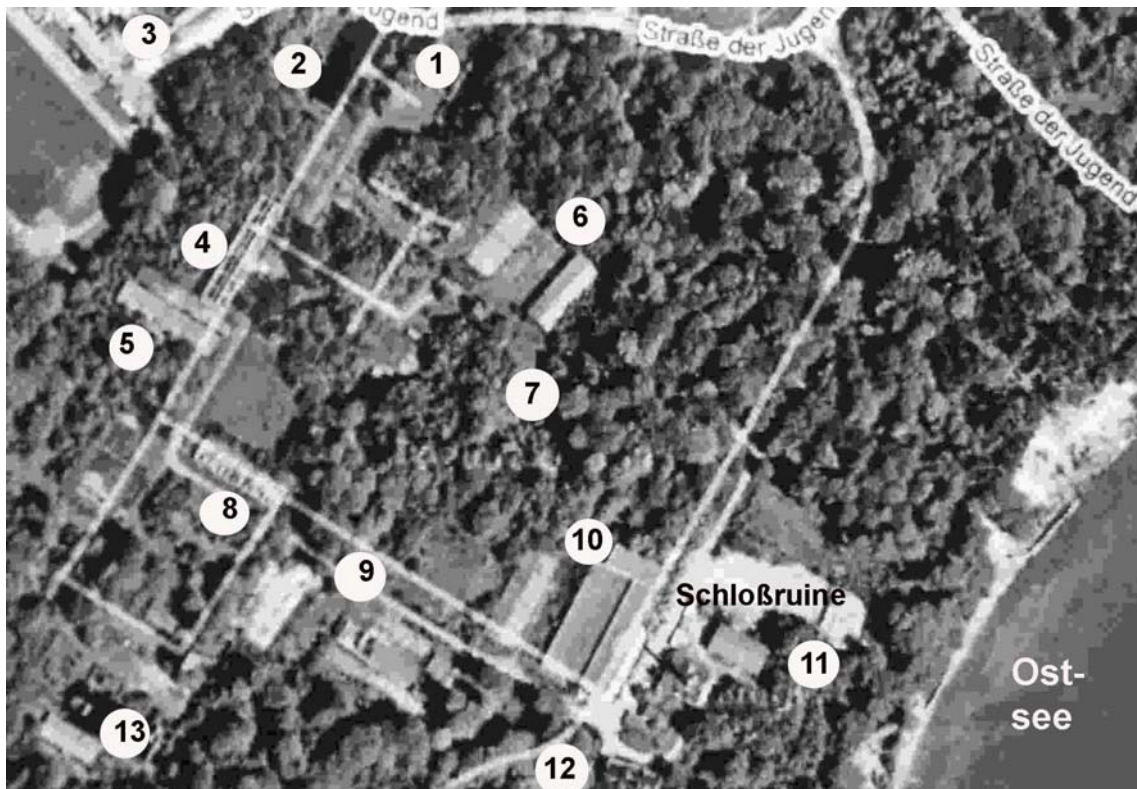


Struktur des Stützpunktes Saßnitz (als Einheit) in den 80iger Jahren
Schema: Ulrich Griebenow

Ulrich Griebenow berichtet, dass der Stützpunkt Saßnitz (als Einheit) von Struktur und Ausrüstung her in der Lage war, alle gestellten Versorgungs- und Sicherstellungsaufgaben nicht nur aus der Basis heraus, sondern auch aus einem Feldlager zu erfüllen. Er erinnert sich außerdem, dass es zu seiner Zeit umfangreiche Investitionen besonders im Objekt Dwasieden gab. Alte Gebäude wurden

abgerissen und moderne Lager- und Instandsetzungseinrichtungen gebaut. Auch ein neues Heizhaus entstand. Der Bootsbestand im Hafenkommando allerdings war für die verbleibenden Aufgaben auf ein Minimum geschrumpft. Während anfangs wenigstens noch zwei Schleppboote Typ „Warnow“ zur Verfügung standen, verblieb ab 1986 davon nur noch eines in der Saßnitzer Bootsgruppe. Dieses, ein Reedeverkehrsboot und ein Schwimm-tank 60 waren dann auch der Endbestand der schwimmenden Stützpunkteinheiten im Jahre 1990.

Die folgende, stark vergrößerte und deshalb unscharfe Google-Aufnahme erfasst den Hauptteil der früheren Dienststelle Dwasieden. Ulrich Griebenow und H.-Peter Baumgärtel haben versucht, erkennbare Gebäudereste ihrer militärischen Nutzung in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre zuzuordnen:



- Legende:
- 1 Haupttor mit Objektwache
 - 2 Dienst- und Unterbringungsgebäude für das MPiB-18 und die KChA-18
 - 3 KFZ-Park- und Instandsetzungsbereich
 - 4 Stab des MPiB-18 (in einer Raumzelle untergebracht)
 - 5 Dienst- und Unterbringungsgebäude für das IBB-18
 - 6 Technikpark
 - 7 Pionier-Munitionslager
 - 8 u. 9 Verschiedene Lagerbereiche
 - 10 Instandsetzungsbasis
 - 11 Heizhaus
 - 12 Med.-Punkt (hier nur angedeutet, befand sich tatsächlich südlicher und damit außerhalb des hier dargestellten Geländeausschnittes)
 - 13 Klubgebäude mit Speisesaal

Nicht ganz einig war man sich darüber, ob die KChA-18 wie hier dargestellt zusammen mit dem MPiB-18 oder aber mit dem IBB-18 untergebracht war und ob nicht eines der unter 9 genannten Lager als Dienstgebäude der TTK-18 zuzuordnen ist.

1983 wurde in Saßnitz zum Zwecke der Ausbildung erstmals eine zeitweilige Gemeinsame Bereitschaftsgruppe von U-Boot-Abwehrschiffen im Bestand eines UAW-Schiffes Pr. 133.1 der Volksmarine und je eines polnischen und sowjetischen U-Jägers zusammengestellt. Diese Aufgabe setzte sich auch in den Folgejahren fort. Die Führung wechselte jährlich zwischen den drei Flotten. Eigentlich sollte diese BUSSG (Bereitschafts-U-Boot-Such- und Schlaggruppe) nur bei Führung durch die Volksmarine in Saßnitz stationiert werden, ansonsten in Swinoujscie. Der damalige Chef der U-Jagdabteilung der 24. Schnellboots-Brigade der Baltischen Rotbanner-Flotte, Fregattenkapitän Kanonjenko, der mit seinem Stab in Saßnitz saß, drehte es aber immer so hin, dass auch unter seiner Führung Saßnitz „Heimathafen“ der Gemeinsamen BUSSG wurde. Ehemalige Angehörige der 3. KSSA berichten, dass neben den Seeabschnitten zum Training der Zusammenarbeit und der faktischen Begleitung von BRD-U-Booten auch recht lustige Abende im Kreise der Kommandanten und der USSG-Führung verbracht wurden. Öfter musste dazu auch die Sauna der sowjetischen Dienststelle in Saßnitz herhalten.

Mit Wirkung vom 1. Dezember 1983 verlegte die 3. UAWSA (U-Boot-Abwehr-Schiffsabteilung) der 1. Flottille mit vier UAW-Schiffen des Projektes 133.1 (Bordnummern 231 – 234) nach Saßnitz. Vorausgegangen waren umfangreiche Arbeiten an den Piers und an Versorgungsanschlüssen im Hafenbereich. Das Personal der 3. UAWSA nutzte hier auch das Stabsgebäude und die Versorgungseinrichtungen des Stützpunktes Saßnitz (als Einheit).



*Zwei KSS Pr. 133.1 im Päckchen
Quelle: Hartwig Niemann*



*Ruine des Stabsgebäudes der 3. KSSA
Quelle: Verfasser*

In Vorbereitung auf die Struktur-90 der Volksmarine wurden mit Wirkung vom 1.12.1986 die UAW-Schiffe des Projektes 133.1 neu als KSS 3. Ranges klassifiziert. Aus der 3. UAWSA wurde so die 3. KSS-Abteilung. Von dieser Maßnahme abgesehen, gab es sowohl für den Hafenbereich als auch für Dwasieden keine Struktur- oder Bestandsveränderungen mehr, die einer besonderen Beachtung bedürfen. Das letzte Standortverzeichnis der NVA von 1989 listete für Saßnitz folgende Einheiten der Volksmarine auf:

- 3. KSS-Abteilung der 1. Flottille (3. KSSA)	Hafenbereich
- Marinepionierbataillon 18 (MPiB-18)	Dwasieden
- Kompanie Chemische Abwehr 18 (KChA-18)	Dwasieden
- Ingenieurbaubataillon 18 (IBB-18)	Dwasieden
- Stützpunkt Saßnitz (Stp. Saßnitz)	Hafenbereich, Dwasieden
- Teillager des Treibstofflagers 18	Hafenbereich
- Torpedotechnische Kompanie 18 (TTK-18)	Dwasieden
- Fernmeldetechnischer Zug (Teil der NK-6)	Dwasieden

4. Ergänzende Bemerkungen

4.1. Stationierung von Grenzbooten der Grenzpolizei bzw. der Grenzbrigade Küste in Saßnitz

Für den Zeitraum 1952 – 1956 wurde die erste Stationierung von KS-Booten der Grenzpolizei See in Saßnitz bereits geschildert. Mit der zum 15. Februar 1957 erfolgten Unterstellung der Deutschen Grenzpolizei (DGP) unter das Ministerium des Innern endete vorerst eine Periode ständiger Umunterstellungen auch für die Grenzsicherungskräfte an der Küste (Mdl 1949 -1952, MfS 1952/53, Mdl 1953 – 1955, MfS 1955 – 1957). Schrittweise erfolgte der Aufbau eines selbständigen Verbandes an der Seegrenze. So entstand am 1. März 1958 die 6. Grenzbrigade mit Stabsitz in Rostock, Ulmenstraße. Die schwimmenden Einheiten in Saßnitz führen nun als deren Bootsgruppe II. Bereits

1957 war diese Gruppe durch vier Reedeschutzboote der SSK aufgefüllt worden. Für die bereits vorhandenen zwei KS-Boote Typ „Seekutter“ erfolgte 1959 eine Modernisierung.

Als im Herbst 1961 für die DGP ein letzter Kommandowechsel - jetzt zum MfNV - erfolgte, führte das zur operativen Unterstellung der 6. Grenzbrigade unter das Kommando der Volksmarine. Das war verbunden mit einer völligen Neustrukturierung der Land- und See-Einheiten als „6. Grenzbrigade Küste“ mit Verbandsstatus und eigener neuer Truppenfahne (Verleihung am 1. März 1963). Im Zuge der strukturellen Veränderungen kam es zur Bildung der 1. Grenzbootsabteilung in Peenemünde und deren anschließender Verlegung nach Saßnitz. In dieser Abteilung mit Truppenteilstatus (Übergabe der Truppenfahne am 28. Februar 1967) waren bis Ende 1971 die verschiedensten Bootstypen im Einsatz: Reedeschutzboote der Typen „Delphin“ und „Tümmler“, modernisierte KS-Boote, Räumboote „Schwalbe“ und kurzzeitig (1962/63) auch U-Jäger 201M. Die Aussonderung der alten KS- und Reedeschutzboote war 1968/69 in der 6. GBK abgeschlossen, so dass ab Dezember 1969 bis zur Auflösung Ende 1971 in der 1. Grenzbootsabteilung Saßnitz nur noch neun Räumboote Typ „Schwalbe“ im Grenzdienst eingesetzt waren.

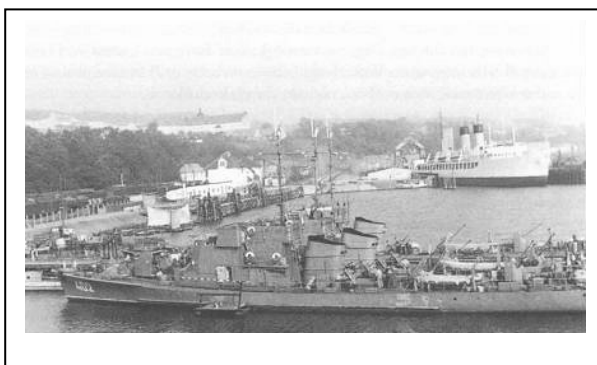
Mit Wirkung vom 1. Dezember 1971 wurde in der 6. GBK mit dem Aufbau von drei typenreinen Grenzschiffsabteilungen begonnen. In Saßnitz formierte sich die 1. Grenzschiffsabteilung, die von der 3. MSR-Abteilung Peenemünde sechs MSR-Schiffe des Projektes 89.100 G und von der aufgelösten 1. Grenzbootsabteilung die Truppenfahne übernahm. Die 1. GSA verblieb bis 1984 in Saßnitz und wurde dann nach Warnemünde verlegt.

4.2. Nutzung des Saßnitzer Hafens durch die Peene Werft Wolgast

Hierzu berichtet Egon Wirth:

„Die Peene Werft Wolgast war der größte Auftragnehmer der Seestreitkräfte der DDR bis zum Jahr 1990. Die Werft führte die Probe- und Abnahmefahrten hauptsächlich im Seegebiet vor Saßnitz und in der Tromper Wiek durch. Meilelaufen, Ermittlung der Drehkreise und der Stopp- und Auslaufstrecken fanden immer in der Tromper Wiek statt. Bei Notwendigkeit wurde während der Erprobungsphase auch der Saßnitzer Hafen genutzt. Hier erfolgten der Austausch von Spezialisten, die Versorgung mit Ersatzteilen und Übernahmen von Proviant und anderen Versorgungsgütern. Bei Schlechtwetter wurde Saßnitz als Nothafen angelaufen. Ich habe an solchen Erprobungen und Abnahmen als Divisionsingenieur der 2. MLR-Division und bei den MLR „Krake“ als Bauaufsicht der Abteilung Schiffbau des Kommandos der Volksmarine teilgenommen. Es waren interessante, mitunter auch sehr anstrengende Fahrten. Die Anzahl der an Bord befindlichen Personen betrug mitunter das Dreifache der normalen Besatzungsstärke. Auch die seltenen gemeinsamen Landgänge in Saßnitz mit den Angehörigen der Werft habe ich noch in guter Erinnerung.“

4.3. Präsenz sowjetischer Marineeinheiten in Saßnitz



Sowj. U-Jäger Typ „Kronstadt“ im Hafen Saßnitz (Ende der 50iger Jahre)
Quellen: Hartwig Niemann (linke Abb.), Egon Wirth

1991 verließen als letzte zwei UAW-Schiffe der Baltischen Rotbannerflotte ihren exterritorialen Stützpunkt Saßnitz. Damit endete eine 46jährige Präsenz sowjetischer Marine-Einheiten in Saßnitz. Anfänglich waren es meist Räumboote und Schnellboote, die noch aus dem Pacht- und

Leihabkommen mit den ehemaligen Verbündeten des 2. Weltkrieges stammten. Gelegentlich machten damals auch ein Leichter oder ein Prahm, gezogen von einem Dampfschlepper, in Saßnitz fest. Später nutzten fast nur noch U-Jäger verschiedener Typen der U-Jagdabteilung der 24. Schnellboots-Brigade Swinouscjie den Stützpunkt.



*U-Jagd-Gruppe der BRF (Ende der 80iger Jahre)
Quelle: Internet*

Oberhalb des Fischereiteiles des Saßnitzer Hafens lag ein kleines Objekt der BRF. Hier befanden sich ein Stabsgebäude, eine Signalstelle, eine unter „Russen-Magazin“ bekannte Einkaufsmöglichkeit und in den 60iger Jahren ein U-Jagd-Kabinett „ATAKA“, dass zeitweise auch von den U-Jagd-Kommandos der KSS Pr. 50 der Volksmarine genutzt wurde.

4.4. Besuche von Militärdelegationen/ Übungen

Ende April/ Anfang Mai 1959 weilte in den SSK der DDR eine Militärdelegation der VR China unter Leitung des Verteidigungsministers Peng De-Huai. Sie wurde vom Chef der SSK, Vizeadmiral Verner, begleitet. Dabei besuchte man am 2. Mai nach Überfahrt mit drei TS-Booten der 6. TS-Abteilung von Peenemünde aus auch Saßnitz.

Am 26. Juli 1964 war eine Militärdelegation der CSSR unter Führung des Verteidigungsministers Armeegeneral Lomsky in Saßnitz. An diesen Besuch erinnerte noch Jahre danach der Saal des Kulturhauses, der im täglichen Sprachgebrauch nur noch „Lomsky-Saal“ genannt wurde. Allerhöchster Besuch auch im Jahr 1977: Während der KSÜ „Sapad-77“ nahm der Oberbefehlshaber der Sowjetischen Seekriegsflotte im Stützpunkt Saßnitz die Entschluss-Meldung des Chefs der VM entgegen.

Im Mai 1982 und Juli 1984 fanden vor Erich Honecker und anderen Mitgliedern des ZK der SED die Demonstrations-Übungen „Meilenstein“ statt (siehe auch KSS-Ereignistafel am Ende dieser Broschüre).

4.5. Saßnitz erlebte auch mehrmals die Verleihung von Truppenfahnen an Verbände und Truppenteile der maritimen Kräfte der DDR

03.12.1956	3. Flottille
06.01.1958	„alte“ 6. Flottille
01.03.1958	3. MLR-Abteilung (als erste Schiffsabteilung der SSK)
07.10.1960	KSS-Brigade
07.10.1963	„neue“ 6. Flottille
01.03.1965	Stützpunkt Saßnitz (als Einheit)
28.02.1967	1. Grenzbootabteilung der 6. GBK (Truppenfahne später an 1. GSA übergeben)
07.10.1972	BSD-Bataillon (Truppenfahne später an Marinepionierbataillon übergeben)

Einstieg in die Marine

von Wolfgang Fiß

Meine Generation hatte als Kind den Zweiten Weltkrieg mit all seinen Schrecken und oft tragischen Familien-Einschnitten erlebt. Geprägt durch diese Ereignisse und durch eine sehr doktrinaire Nachkriegszeit – mit Stalinmappe – war die Sehnsucht nach Freiheit, Abenteuer und persönlicher Entfaltung in einer Gruppe Gleichgesinnter für viele junge Menschen der damaligen Zeit ein erstrebenswertes Ziel. So auch für mich. Es reizte besonders der Wunsch, die Weltmeere zu befahren und fremde Länder kennen zu lernen. Wären da nicht die jungen Seestreitkräfte der DDR ein

günstiger Einstieg? Nach dem Abschluss der Ausbildung zum Lokomotivschlosser gab es kein Halten mehr und ich meldete mich mit einigen anderen Kameraden zur Marine. Der damalige Aufruf der FDJ zur Stärkung der Verteidigungsbereitschaft der DDR hatte dabei vielleicht etwas nachgeholfen, dieser politische Hintergrund war für mich aber nicht das entscheidende Element.

Wir schrieben das Jahr 1956. In Neustrelitz bestiegen wir voller Erwartung den Sonderzug, der sich in Neubrandenburg weiter mit Gleichgesinnten füllte und letztlich in Sassnitz den Bahnhof erreichte. Auf dem Bahnsteig wurden wir von Uniformierten in Blau mit weißem Mützenbezug empfangen. Hier lernten wir bereits, uns als ordentliche Marschkolonne zu formieren. Aus dem Bahnhofsgelände heraustretend, sahen viele von uns zum ersten Mal das faszinierende Bild der Ostsee und wir meinten, die Zeit der Seefahrt sei gekommen. Mit meiner Frau bin ich auch heute noch fast jährlich in meiner damaligen Garnisonsstadt Sassnitz. Wir genießen immer wieder dieses einmalige Panorama mit dem weiten Blick über See und den am Fuß der Steilküste liegenden Hafen.

Zurück ins Jahr 1956. Im Objekt Dwasieden angekommen, aufgeteilt in Kompanien und Züge, eingewiesen in Baracken und Stuben zu je 12 Mann, ging es als nächstes zur Einkleidung. Zu unserem Entsetzen sahen wir uns alle in Khakiuniform wieder. In der Folge lernten wir ein viertel Jahr lang die allen Gedienten bekannten Grundregeln des Militärs. Da wir ohne Landgang ausharren mussten, ging es wenigstens auf den Stuben manchmal laut und lustig zu. Das gefiel unseren vorgesetzten Unteroffizieren wohl nicht so recht und verleitete sie zu der scheinheiligen Frage, wer wohl zu den U-Booten möchte. Wir dachten, dass es wirklich losgeht und spontan meldeten sich alle. Da nach Auffassung unserer Ausbilder Beweglichkeit in engen Räumen Voraussetzung für Dienst auf U-Booten ist, bekamen wir Gelegenheit, diese zu trainieren. Im Schulungsraum ging es dann auf Trillerpfeifensignal über Tische, unter die Bänke und über den frisch geölten Fußboden, bis wir ausreichend beruhigt waren.

Überhaupt waren so hintergründige Fragestellungen bei unseren Vorgesetzten sehr beliebt, zum Beispiel: „Wer ist Motorenschlosser?“ Die sich erwartungsvoll Meldenden bekamen dann die Aufgabe, den „Zwölf-Zylinder“ (die Toilette) zu reinigen. Auch mehrmaliges erfolgloses Kommando „Ruhe im Glied!“ konnte für ertappte Störer unangenehme Folgen haben, zum Beispiel Flurschrubben nach Dienstschluss. Solche „Höhepunkte“ der Grundausbildung ließen sich fortsetzen bis hin zu „Flagge Lucie“ wo wir in affenartiger Geschwindigkeit unseren nicht unerheblichen Anzugsvorrat zwischen Ausgangsuniform (1. Geige), Bordpäckchen weiß und blau, und 2. Geige mit Stiefeln wechseln mussten. Anschließend Spindkontrolle natürlich einbegriffen. Und das alles in der Freizeit! Hauptsächlich lernten wir in der Folge aber auch, wie man sich militärisch richtig verhält, grüßt, gerade steht und auf Wache mit dem Karabiner ordentlich umgeht, ohne sich an der Dreikantklinge zu verletzen. Mit diesen Karabinern ausgerüstet, sollten wir im Infanterie-Einsatz - eingegraben an der Steilküste von Alt-Mukran - eventuellen Seelandetruppen das Fürchten lehren.

Aber schließlich war dieses Ausbildungsprogramm im Oktober zu Ende und wir durften das erste Mal in Marineuniform an Land gehen, allerdings nur geschlossen und in Begleitung Vorgesetzter. Nach der Vereidigung war dann Urlaub angesagt. Was waren wir stolz! Besonders in unseren Heimatorten trugen wir unsere schöne Uniform zur allgemeinen Bewunderung. Familie, Freunde, Freundinnen und die übrige Bevölkerung zollten uns Achtung und Anerkennung. Leider ist heute in der Öffentlichkeit und selbst in den Küstenstädten die Marineuniform fast verschwunden. Landgang bzw. Urlaub erfolgen wegen mangelnder Akzeptanz in Zivilklamotten.

Aus meinem ersten Urlaub zurück kommend, hieß es, wir werden neuen Aufgaben zugeteilt. Auf dem Paradeplatz in Dwasieden fand dann eine denkwürdige Verabschiedung durch den Chef der Schiffstamm-Abteilung statt. Ich glaube, es waren mehrere Hundert seehungrige Matrosen angetreten, die gespannt auf ihre weitere Verwendung warteten. Lange Nasen gab es bei denjenigen, die zu Wachkompanien delegiert wurden. Unsere Antreteordnung wurde immer kleiner. Ganz zum Schluss standen nur noch vier Matrosen auf dem sich leerenden Paradeplatz. Für die hieß es dann kurz und knapp: Die Matrosen Breitenstein, Brötzmann, Butz und Fiß sind für den Bordeinsatz als Pumpengasten auf SKR (russ. Abkürzung für KSS) vorgesehen und werden zur Baubelehrung abkommandiert. Darauf waren wir nicht gefasst, aber durch diesen Befehl wurde für uns die Seefahrt greifbar nahe. Wahrscheinlich war unsere pumpen- bzw. dampfverwandte Lehrausbildung Ausschlag für die direkte Borddelegierung. Die Baubelehrung erfolgte dann mit der ganzen Besatzung und unter Nutzung des im Hafen liegenden sowjetischen KSS „Barzuk“ (Dachs). In Erinnerung habe ich noch, dass wir in Kenntnis unseres Bordeinsatzes noch in Dwasieden den typischen wiegenden Seemannsgang geübt haben und auch nicht mehr jeden Volkspolizisten grüßten.

Zum Abschluss meines Rückblicks sei noch erwähnt, dass wir vier auf KSS 1-61, der späteren „Ernst Thälmann“ einstiegen, die Übernahme des Schiffes im Dezember 1956 mitmachten und bis November 1959 an Bord in verschiedensten Rollen Dienst taten.

Nach nunmehr über 50 Jahren meine ich, dass wir sowohl in der schweren Zeit der Grundausbildung und an Bord des KSS 1-61 viel lernten, meist auf einfühlsame Vorgesetzte trafen, manchmal aber auch Willkür erdulden mussten. Ich bin mir aber gewiss, der Dienst in den Seestreitkräften hat unserer Persönlichkeitsentwicklung gut getan. Disziplin, Ordnung, Sauberkeit und besonders unbedingte Verlässlichkeit aufeinander haben uns für die Zukunft geprägt. Ich habe diese Zeit nie bereut und freue mich, dass sich alte Kameraden und Freunde im Traditionsverein KSS-Brigade Sassnitz oder in der Marinekameradschaft KSS Warnemünde regelmäßig treffen können.

Von der Spree auf KSS

von Dieter Liebenau

Nach heutiger Lesart war ich bis zu meinem 15. Lebensjahr ein Wessi. Ursächlich verantwortlich dafür waren, wenn man es so nennen will, meine Eltern. Beide wurden in brandenburgischen Ortschaften geboren, die 1920 zu Groß Berlin kamen und nach 1945 zu Westberlin gehörten. Mein Vater erblickte in Rixdorf, dem jetzigen Neukölln, das Licht der Welt. Im noch heute wegen seiner sozialen Probleme berüchtigtem Rollbergviertel wuchs er auf und fand dort im Kommunistischen Jugendverband und ab 1929 in der KPD seine politische Heimat. Er war tief in seinem Kiez verwurzelt, auch Großvater und andere Verwandte lebten dort. So war es folgerichtig, dass meine Eltern Neukölln als ihren Wohnsitz wählten und natürlich steht in den Geburtsurkunden meiner zwei Brüder und selbstverständlich auch in meiner - geboren in Berlin-Neukölln.

Nur kurz war die friedliche Periode unserer Kindheit. Schon bald bestimmte der Krieg mit seinen Bombennächten unser Leben. Pilgerten wir nach den ersten Luftangriffen auf Berlin noch meilenweit, um die zerstörten Häuser zu bestaunen und um Bombensplitter zu sammeln, so wurden die Wege schnell kürzer. Bereits 1942 sahen wir aus dem Fenster unseres Kinderzimmers in der Neuköllner Allerstraße eine große Anzahl von zerbombten und ausgebrannten Häusern.

Mit Kriegsbeginn war mein Vater als Werkzeugschleifer in einen Rüstungsbetrieb dienstverpflichtet worden. Hier traf er viele Gleichgesinnte und baute mit den Zuverlässigsten von ihnen eine der größten Widerstandsgruppen in Berlin auf, die er bis zu seiner Einberufung zur Wehrmacht 1944 leitete.

Ständiges Ziel der Luftangriffe auf Berlin war der Flugplatz Tempelhof. Viele verirrte Bomben trafen die umliegenden Gebäude. Nur ein schmaler Park trennte unseren Wohnblock vom Rollfeld des Flughafens. So war es nur eine Frage der Zeit, bis auch unser Haus von Bomben getroffen wurde. Im Februar 1944, während eines schweren Luftangriffes erhielt das Karree mehrere Treffer. Unsere Wohnung wurde stark beschädigt und unbewohnbar. Vaters letzte Handlung als Zivilist war, uns zu unserer Großtante nach Rosengarten, einen Vorort von Stettin jenseits der Oder, zu bringen. Einen Tag später zog er in den Krieg.

In Rosengarten war die Welt noch in Ordnung. Die Nächte waren ruhig, der Schulunterricht regelmäßig. Doch diese Idylle sollte sich schnell ändern. Bereits im Spätsommer 1944 zogen endlose Flüchtlingstrecks aus den deutschen Ostgebieten gegen Westen. Als zum Jahresende Panzersperren auf der Dorfstraße errichtet wurden und deutsche Soldaten sich vor dem Ort eingruben, wussten wir, der Krieg hat uns eingeholt. Im Januar 1945, es war ein bitterkalter Tag, mussten wir Rosengarten verlassen und auch für uns begann das Flüchtlingsdasein. Gemeinsam mit unseren Verwandten zogen wir gen Westen, schliefen im Tanzsaal einer Dorfkneipe, wohnten im Schloss, hausten im verlassenen Schäferwagen und strandeten schließlich Anfang April 1945 in Greifswald. Wie durch ein Wunder erhielten wir hier eine Wohnung in der Rotgerberstraße. Greifswald war für uns ein Glücksfall. Durch die kampflose Übergabe der zur Festung erklärten Stadt durch Oberst R. Petershagen und seine Gefährten erlebten wir eine fast bilderbuchhafte Befreiung durch die Rote Armee.

Mit dem ersten zivilen Zug, der von Greifswald in Richtung Berlin fuhr, es war wohl im Juni 1945, machte sich unsere Mutter mit ihren drei Söhnen auf dem Weg in unsere Heimatstadt. Statt in Berlin endete dieser Zug in Scheune, einen Vorort von Stettin. Niemand wusste, ob von diesem gottverlassenen Ort jemals ein Zug in Richtung Berlin fahren würde. So suchten und fanden wir einen Wegweiser nach Berlin und machten uns mit unseren wenigen Habseligkeiten zu Fuß auf den Weg.

Zwei endlos lange Wochen dauerte dieser Marsch durch unser zerstörtes Heimatland. Massenhaft lag Kriegsgerät, Waffen und Munition am Straßenrand. Problemlos füllten die Soldaten der Roten Armee unsere leeren Kochgeschirre. Platz zum Schlafen fanden wir immer in einem der vielen leer stehenden Häuser.

Gemeinsam mit uns zogen die ersten amerikanischen Truppen in Berlin-Neukölln ein. Durch Vermittlung der KPD-Kreisleitung erhielten wir eine Wohnung in der Neuköllner Roseggerstraße, unweit der Sonnenallee. Für die damalige Zeit war es eine tolle Wohnung. Nur wussten wir anfangs nicht, dass wir sie mit Hunderten von Wanzen teilen mussten.

Im Herbst 1945 begann auch wieder der Schulunterricht. Summiert man alle kriegsbedingten Fehlzeiten, so fehlten uns rund zwei Schuljahre – ein Viertel unserer achtjährigen Schulzeit. Inhalt und Methoden des Schulunterrichtes in den westlichen Schulen bestimmten im Wesentlichen die im Dienst ergrauten Beamten. Auch die Kapitulation hatte ihre Gesinnung nicht verändert. So lehrte uns zum Beispiel unser Schuldirektor, dass die Umbenennung der Neuköllner Bergstraße in Karl-Marx-Straße eine nationale Schande wäre und nur von kurzer Dauer sei. Sie heißt noch heute so. Meine Nichtteilnahme am Religionsunterricht brachte mir neben Unverständnis auch viele Anfeindungen durch Lehrer und Mitschüler ein.

Im Januar 1948 kehrte unser Vater aus der sowjetischen Kriegsgefangenschaft zurück. Nach kurzer Tätigkeit als Lehrer an der Bezirksparteischule der SED besuchte er einen Einjahreslehrgang an der Parteihochschule „Karl Marx“. Meine Mutter war als Filialenleiterin des „Neuen Deutschland“ verantwortlich für die Zustellung dieser Zeitung in Neukölln. Politisch und ökonomisch drifteten die acht unter sowjetischer Verwaltung und die 12 unter Verwaltung der westlichen Alliierten stehenden Berliner Bezirke immer weiter auseinander. Den vorläufigen Höhepunkt erreichte diese Entwicklung mit der separaten Währungsreform in den Westzonen am 20. Juni 1948. Drei Tage später wurde die Westmark auch in Westberlin offizielles Zahlungsmittel. Schlagartig änderte sich mit der Einführung der Westmark auch das Angebot in den Geschäften in Westberlin. Solche Waren, wie Bananen, Apfelsinen, Fisch, Fleisch, Textilien und vieles andere, die über viele Jahre nicht vorrätig waren und die wir zum Teil gar nicht kannten, gab es plötzlich im Überfluss.

Trotz der unterschiedlichen Entwicklung in den Berliner Sektoren gab es noch immer einen historisch gewachsenen gemeinsamen Arbeitsmarkt. Der Westberliner Senat konnte somit nicht umhin, für seine Bürger die Möglichkeit zu schaffen, 80% des in Ostberlin verdienten Geldes 1:1 in Westmark umzutauschen. Ausgenommen von dieser Regelung waren politisch missbillige Personen. Unsere Eltern zählten selbstverständlich zu dieser Personengruppe. So lebten wir zwar in Westberlin, hatten aber keinen Pfennig der dort gültigen Währung zur Verfügung. Der Ostberliner Magistrat ermöglichte es, dass wir zu mindestens Lebensmittel im Osten der Stadt kaufen konnten. Miete, Strom und Gas konnten wir nicht bezahlen und so stiegen die Schulden unserer Eltern jeden Monat beträchtlich. Gleichzeitig verschärfte sich die politische Konfrontation. Auch wir Kinder waren davon betroffen. Unserer FDJ-Gruppe wurde die Nutzung des Jugendklubs in der Ganghoferstraße verwehrt. Im Neuköllner Schwimmbad wurde das Training für unseren Verein gestrichen. Der Vertrieb und die Zustellung des Neuen Deutschland waren legal nicht mehr möglich, die Fahrten der Straßenbahnen über die Sektorengrenzen wurden durch den Senat massiv behindert.

Im Tagesspiegel und anderen Westzeitungen überschlugen sich die Autoren in den Forderungen nach Freiheit und Menschenrechte. Uns meinten sie damit offensichtlich nicht. Im Januar 1950 kam es wegen unseren Miets- und Energiekostenrückständen zur Verhandlung vor dem Amtsgericht in Neukölln. Das Angebot unseres Vaters sofort alle Rückstände mit dem Geld, das er für seine Arbeit in Ostberlin erhielt, zu bezahlen, wurde ohne Diskussion abgelehnt. Das Gericht erklärte unsere Eltern als allein schuldig an diesem Dilemma. Unsere Exmittierung wurde auf den 8. Februar 1950 festgelegt. Sollten die Schulden nicht beglichen werden, drohte an diesem Tag auch die Pfändung unserer wenigen Habseligkeiten. In den sehr frühen Morgenstunden des 6. Februar war unsere Wohnung plötzlich voller kräftiger Männer, Genossen unserer Eltern. In wenigen Minuten war unsere karge Habe auf einem LKW verladen. Die aus dem nah gelegenen Revier herbeieilende Polizei sah nur noch die Rücklichter unseres Möbelwagens. Nach wenigen Minuten passierten wir die Sektorengrenze. Wir waren abgehauen - nach Osten.

Am 13.02.1950 meldete uns unserer Vater auf dem Revier der Volkspolizei an. Von diesem Tag an waren wir Bürger der Deutschen Demokratischen Republik. Ab Herbst 1950 erlernte ich den ehrbaren Beruf eines Elektro-Schlossers im RAW Berlin - Schöneweide. Ziel unserer Ausbildung war die Wartung und Reparatur von S-Bahnen. Bald war ich Mitglied der FDJ-Leitung unserer Betriebsgruppe.

Mit der Gründung der Gesellschaft für Sport und Technik (GST) boten sich auch für mich interessante Möglichkeiten einer sinnvollen Freizeitgestaltung. Das bei mir seit vielen Jahren vorhandene Interesse an der Seefahrt wurde in der GST gefördert und in sinnvolle Bahnen gelenkt. Als einer der Ersten erwarb ich das Seesportabzeichen. Die dazu gehörige Urkunde trägt die Nummer 00119.

Gefangenenbuch-Nr. 597/53
Name: Liebenow, Dieter
Eintritt: 30. August 1953
Straftat: Urkundenfälschung
Tatgenossen: Zugänge v. 30.8.53

Am 06.09.1953 fanden in der BRD zum zweiten Mal Wahlen zum Bundestag statt. Im Vorfeld dieser Wahlen lud Adenauer insbesondere die Jugend der DDR (er sagte selbstverständlich Soffjetzone) ein, um sich von dem freiheitlichen Charakter dieser Wahl persönlich zu überzeugen. Die FDJ nahm diese Einladung an und so fuhr auch ich mit mehreren Jugendfreunden nach Kiel. Leider war es uns nicht möglich die gepriesene Freiheit zu studieren. Bereits einen Tag nach

unserer Ankunft wurden viele junge Menschen, darunter auch ich, auf offener Straße verhaftet. Da uns keine Straftat nachzuweisen war, klagte man uns wegen Urkundenfälschung an. Zu dieser Zeit benötigte man für Reisen zwischen den deutschen Staaten einen Interzonenpass und eine amtliche Einladung des Gastgebers. Der gegen uns erhobene Vorwurf lautete, dass unsere Einladungen gefälscht waren. Für 12 Tage hatte ich nun freie Kost und Logis im „Strafgefängnis und Untersuchungshaftanstalt Kiel“. Nach dem überwältigenden Wahlsieg Adenauers war man dann aber sichtlich bemüht, uns ohne Aufsehen schnell loszuwerden. Starke Polizeikräfte eskortieren uns zur Grenze. Nach der Abschiebung trugen unsere Interzonenpässe den Stempelaufdruck „Aus der Bundesrepublik Deutschland ausgewiesen“. Damit konnte ich gut leben.

Bereits vor dieser Reise in die „Freiheit“ hatte ich meine Lehre abgeschlossen und war nun als Betriebselektriker im RAW tätig. Wenige Wochen nach meiner Rückkehr aus Kiel traf ich nach der Arbeit unseren FDJ-Sekretär. Beiläufig fragte er mich, ob ich nicht am Dienst in der Kasernierten Volkspolizei interessiert wäre. Meine eindeutige Antwort war: „Ja, aber nur bei der VP-See“. Bereits am nächsten Morgen wurde ich in der Werkstatt von einem Offizier der Kreisregistrierabteilung erwartet. Er überraschte mich mit der Nachricht, dass ich mich als Offiziersschüler bei der VP-See beworben hätte. Das war mir neu, aber abgeneigt war ich auch nicht. So füllte ich den Fragebogen aus, ging zur Tauglichkeitsuntersuchung und wartete auf die kommenden Ereignisse. Die Wartezeit war kurz. Bereits am 19.10.1953 saß ich im Zug nach Kühlungsborn. Hier lernte ich einen Herrn Schwertfeger kennen. Er hatte das gleiche Ziel und war wie ich Elektriker von Beruf.

Gemeinsam loteten wir unsere Chancen bei der VP-See aus. Bald kamen wir zu der Erkenntnis, dass die Nachrichtenlaufbahn, bedingt durch unsere Vorkenntnisse in der Elektrotechnik, für uns das Beste sei. Es war eine Entscheidung, die ich nie bereut habe. Schwertfeger wurde 1954 von einer jungen Frau nach Westberlin gelockt. Die Frau sah er nie wieder. Dafür lernte er aber alle Geheimdienste der westlichen Welt kennen. 1955 kehrte er in die DDR zurück und wurde hier wegen Fahnenflucht verurteilt.

Ab den 01.11.1953 war ich stolzer Offiziersschüler an der Nachrichtenoffizierslehranstalt in Saßnitz-Dwasieden. Ehrfurchtsvoll bestaunten wir im Hafen die KS-Boote und das Schulschiff „Ernst Thälmann“, die ehemalige dänische „Hvidbjørnen“. Drei Mal wechselte unsere Schule den Standort. Von Saßnitz ging es nach Parow, dann nach Kühlungsborn. Unsere Abschlussprüfung legten wir in Stralsund an der Schwedenschanze ab. Mit etwa 70 Mann hatten wir angefangen, 26 wurden am 7.10.1956 zum Unterleutnant(N) ernannt.

Mein Wunsch nach einem Bordkommando erfüllte sich leider nicht. Stattdessen wurde ich als Nachrichtenoffizier im Stützpunkt Saßnitz eingesetzt. Mit 21 Jahren war ich praktisch über Nacht Vorgesetzter von etwa 50 fast gleichaltrigen Matrosen und Unteroffizieren geworden. Mir unterstanden alle Nachrichteneinrichtungen im Stützpunkt der 3. Flottille, wie Funksende- und Empfangsstelle, ZB- und OB-Vermittlung, Fernschreibstelle, Nachrichtenwerkstatt, Feldkabelbaurupp, Fernmeldeentstörer, Auswertezentrale und die Signalstelle. All diese Einrichtungen waren 7 Tage in der Woche 24 Stunden besetzt. Fast ständig kollidierte dieser Dienst mit dem Rahmendienstplan der Stabskompanie. Funker, die am Tage schliefen und Signaler, die montags dienstfrei hatten, waren dort nicht vorgesehen. Der ständige Stress mit dem Stützpunktkommandanten Mangold und dem Kompaniechef Rabe nahmen mir jegliche Freude an dieser an sich interessanten und anspruchsvollen



Aufgabe. Ende 1957 wurde wieder einmal umstrukturiert. Ich hatte Glück und bekam endlich das lang ersehnte Bordkommando. Als NO diente ich die nächsten 12 Monate im Stab der 3. Räumabteilung. In dieser Zeit räumten wir mit Booten des Typs „Schwalbe“ mittels Hohlstab die letzten Minen des 2. Weltkrieges vor Stubbenkammer, westlich Hiddensee und vor der Küste des Darß. Über viele Monate waren der kleine Hafen und die wenigen Häuser von Barhöft für uns Heimat. Am Ende des Ausbildungsjahres hatten wir unsere Aufgabe erfüllt, die 3. R-Abteilung wurde aufgelöst. Das war für mich wieder ein ausgesprochener Glücksfall, denn meine neue Dienststellung hieß Kommandeur GA IV auf KSS 601, der späteren „Karl Marx“. Also packte ich meine Habseligkeiten, die in einer kleinen Ecke in der Kommandantenkammer auf der „Schwalbe“ verstaut waren, zusammen und fuhr nach Warnemünde.

In der Warnow-Werft suchte und fand ich zwischen Kabelkrananlage, Docks und vielen fertigen und halb fertigen Schiffen mein KSS. Mit gemischten Gefühlen ging ich an Bord und meldete mich bei dem Gehilfen des Kommandanten, Genossen Knobloch. Mein neues Zuhause wurde die Kammer 2 im Offiziersdeck. Spartanisch einfach aber mit 2 Kojen, 2 Spinden, Backskisten, Schreibtisch, Waschbecken und Bulley erschien sie mir im Gegensatz zur „Schwalbe“ riesig und zweckmäßig. Im Vergleich zu den Matrosen und Maaten wohnten wir Offiziere fürstlich.

Auch mit dem Abstand von 50 Jahren kann ich mit Fug und Recht sagen, dass mit meiner Meldung an Bord die prägenden Jahre meiner Dienstzeit begannen. Schnell fand ich nicht nur meinen angestammten Platz an der langen Back in der O-Messe, sondern, was viel wichtiger war, auch einen festen Platz im Kollektiv des Schiffes. Gern erinnere ich mich an Werner Grütz, Fritz Hochheim und Horst („Mulle“) Seegert und die vielen anderen Offiziere, die mir in den ersten Monaten helfend zur Seite standen. Diese Aufzählung wäre unvollständig, wenn ich nicht unseren Kommandanten Manfred Kretzschmar erwähnen würde. Wenn es so etwas wie ein Vorbild für uns junge Offiziere gab, so war es zweifelsohne unser Kommandant. Viel älter als wir war er nicht, aber er war für uns durch sein Auftreten, seine Erfahrungen und seiner fachlichen Kompetenz eine Persönlichkeit und ein Seemann vom echtem Schrot und Korn.



Brückendienst als WO

Die Lernphase an Bord war kurz aber intensiv. Das Schiff, die andere Technik, die Gefechtsorganisation und vieles Andere war neu und musste in kurzer Zeit beherrscht werden. Unvergessen bleibt mir das erste Auslaufen nach Beendigung der Werftliegezeit. Ruhig, ohne den Lärm von Dieselmotoren, legte das Schiff ab, nahm zügig Fahrt auf und passierte nach wenigen Minuten auslaufend die Warnemünder Mole. Zum ersten Mal fuhr ich auf einem „richtigen“ Schiff zur See. Mit Kurs Heimathafen Saßnitz erreichten wir bald das Feuerschiff Gedser Rev, das, wie immer, seemännisch exakt den Flaggengruß zeigte, den unsere Signaler ebenso exakt erwiderten.

Als Kommandeur GA IV war ich zugleich Wachoffizier. Die anderen GA Kommandeure, außer GA V, kamen aus der seemännischen Laufbahn und hatten eine fundierte seemännische Ausbildung. Ich war ausgebildeter Nachrichtenoffizier. Schwerpunkte unserer Ausbildung waren Nachrichtentechnik und deren taktischer Einsatz sowie Funk- und Signaldienst gewesen. Natürlich wurden uns auch seemännische Grundkenntnisse vermittelt aber für eine WO-Prüfung reichten diese nicht. Die „alten“ WOs waren hervorragende Lehrer und so bestand ich bereits nach kurzer Zeit die WO-Prüfung. Mit Lernen, Seefahrt, Ausbildung und Wartung und Pflege der Technik vergingen die ersten 12 Monate Monate auf KSS wie im Fluge. 1959 kaufte die DDR zwei weitere, bereits modernisierte KSS von der SU. Die Besatzungen aller KSS wurden neu formiert. Ich verließ die 601 und diente in den folgenden Jahren auf dem KSS 701 der späteren „Friedrich Engels“. Am Tage der Indienststellung der neuen Schiffe hissten Karl Hahn und ich unter den Klängen der Hymne der DDR die Dienstflagge unserer Marine auf dem KSS 701.



In der O-Messe der „Friedrich Engels“

Das Leben an Bord wurde nicht einfacher. Mit der Verschärfung der internationalen Lage stiegen die Anforderungen an die Gefechtsausbildung und die Einsatzbereitschaft ständig. Unzählige Meilen legten wir während der Ausbildung und bei operativen Aufgaben mit dem Schiff zurück. Niemand weiß wie viel Stunden wir bei schlechtem, selten bei gutem Wetter als WO auf der Brücke standen oder auf der Gefechtsstation Wache schoben. Niemand kennt die Anzahl und den Inhalt der Flüche, wenn es um Mitternacht hieß: „Neue Wache klarmachen zur Wachablösung“. Unvergessen ist die Freude über einen warmen Mittelwächter und einen Topp heißen Kaffee nach vierstündiger Seewache bei eisigem Wind an Oberdeck. Viele Erinnerungen sind in den Jahren verblasst. Geblieben ist das Wissen über den hohen Ausbildungsstand unserer Besatzung, verbunden mit dem Willen jede gestellte Aufgabe mit bestem Ergebnis zu erfüllen.

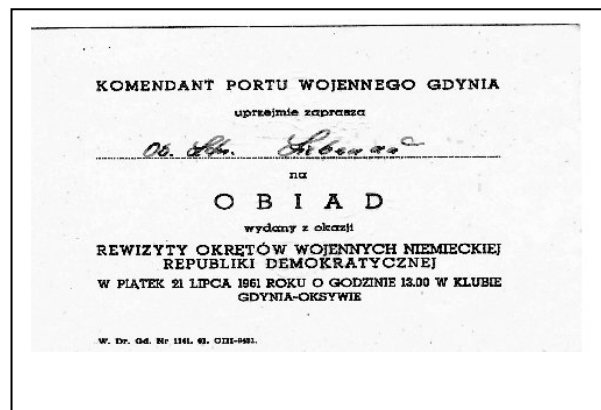


Turbinenmeister Michalzik

Die Technik unserer Schiffe war nicht supermodern aber gut und zuverlässig. Die Reichweite unserer Artillerie war beachtlich. Die Technik ist das Eine aber erst die Einheit von Maschinen, Geräten, Waffen und Menschen ist das Maß für die Kampfkraft eines Schiffes. Gern erinnere ich mich an solche hervorragende Spezialisten wie „meine“ Funkmeister Koch, Wogenstein und Sörensen, an den Signalmaat Udo Karow oder an den Hydro-Maat Lange aber auch an die vielen hochqualifizierten Funker, Signaler, Hydroakustiker, Funkmesser, Artilleristen, Heizer, Rudergänger, Fahrmaate, deren

Namen ich den vergangenen Jahren leider vergessen habe. Unverzeihlich wäre es, wenn ich unseren Smutje Paul Kaune nicht nennen würde. Lebhaft in Erinnerung ist mir unsere Meisterei mit dem Oberbootsmann Lehneis, Oberstückmeister Dettmer, Turbinenmeister Michalzik und Kesselmeister Kitzmann. Genosse Kitzmann starb Jahre später beim Untergang des Tankers „MS Böhlen“ den Seemannsod.

Viele unvergessene Erlebnisse verbinden sich mit dem Dienst auf KSS. Zu nennen wären die Parade auf dem Greifswalder Bodden anlässlich der Verleihung des Ehrennamens „Volksmarine“ oder die Namensgebung der KS-Schiffe, oder Navigationsbelehrungsfahrten in die Nordsee, oder



Flottenbesuche, unzählige gemeinsame Manöver der Verbündeten Ostseeflotten, Besuche hochrangiger Persönlichkeiten an Bord, Bordfeste, die fast schon legendäre Orkanfahrt im Oktober 1967 aber auch die schwierigen Zeiten während der erhöhten Gefechtsbereitschaft 1961 und 1962. Diese Aufzählung erhebt keinesfalls den Anspruch auf Vollständigkeit. Spontan könnte ich sie ergänzen mit den vielen erfolgreichen U-Jagd-Abschnitten, dem einmaligen Einlaufen eines KSS, Projekt 50 in Peenemünde, der Teilnahme der Besatzung an der Feldparade in Szczecin, dem Empfang einiger Offiziere unseres Schiffes auf dem polnischen Zerstörer „Blyskawica“ mit gutem Essen und viel Wodka, dem gemeinsamen Training von KSS und TS-Booten zur U-Boots-Abwehr, dem leider in letzter Minute abgesagten Schießen mit Hauptkaliber auf Küstenziele an der polnischen Küste, dem ersten Torpedoangriff eines WO's, den ich fahren durfte sowie das erstmalige Bebunkern eines KSS während der Fahrt.

Im Herbst 1961 wurde die Stellung des Kommandeurs GA IV durch die Eingliederung des Beobachtungsabschnittes in seinen Verantwortungsbereich erheblich gestärkt. Für mich hatte diese Veränderung der Gefechtsorganisation erhebliche persönliche Konsequenzen. Ende des Ausbildungsjahres 1961/62 verließ ich schweren Herzens die „Friedrich Engels“. Das Schiff und Teile der Besatzung gingen für ein Jahr in die Werft nach Kronstadt. Ich absolvierte einen Einjahres-Lehrgang für Funkmesstechnik an der Schwedenschanze und aus dem Nachrichtenoffizier wurde ein Funktechnischer Offizier (FTO). Nach diesem Lehrgang erfüllte ich drei Jahre meine Aufgaben als FTO der 6. TS-Abteilung. Noch heute bin ich mir sicher, dass ich die ersten grauen Haare der Funkmess-Station „Reja“ verdanke. Die Belastung für Mensch und Technik auf den TS-Booten des Typs 183 war beachtlich. Die damaligen elektronischen Bauelemente waren dieser Belastung oftmals nicht gewachsen und hauchten reihenweise ihr Leben aus. Radioröhren, ob Triode oder Pentode, eingesetzt als Verstärker- oder Taströhre, waren zur damaligen Zeit das Herz der hochfrequenten Technik. Vergewagt man sich das filigrane Innenleben dieser Röhren mit Ihren Steuer- und Bremsgittern, Anoden und Kathoden so relativieren sich die Ausfälle und die Standfestigkeit dieser Bauelemente verdient letztendlich doch Respekt.

1966 wurden die Stäbe in den Schnellbootsabteilungen aufgelöst. Es ergab sich, dass zu diesem Zeitpunkt die Dienststellung des FTO der KSS - Abteilung vakant war. Ich war mehr als glücklich, dass ich mich als neuer FTO beim ACH der KSS - Abteilung, Fregattenkapitän Kretzschmar, melden konnte. Es folgten zwei interessante, schöpferische Jahre an der Seite von Gerhard Liebmann, Gerhard Wehrend, Alfred Ginzler, Horst Peschel, Helmut Halke, Ernst Veit und vielen anderen Stabsarbeitern im Stab der KSS-Abteilung.

Am 1. März 1968 kam der endgültige Abschied von den Menschen und den Schiffen der KSS – Abteilung. Ich ging nach Naumburg und absolvierte dort den Vorbereitungslehrgang für den Besuch der Seekriegsakademie in Leningrad. Vier unvergessliche Jahre lebte und lernte ich in dieser

Zur Erinnerung
an Deine Dienstzeit in der RGG-Abteilung
von Deinen Genossen!

[illegible]

35

dass auch durch seinen Zwieback berühmt ist. Stabsoberfähnrich Kurt Kroh, Bootsmann des KSS „Berlin“ stammt aus Schlotheim, der Seilerstadt in Thüringen. Derweil Ringelnatzens Kuddel kaum dem trockenen Zwieback seiner Heimatstadt dafür aber stets feuchterem Hochprozentigen zusprach, blieb unser Fahrensmann Kurt den Produkten seiner heimischen Industrie treu: Als Bootsmann hat er ein enges Verhältnis zu all den Trossen, Leinen und Schnüren, die auf seinem Schiff gebraucht werden.

Noch ehe wir ihm während einer Leningrad-Reise von Angesicht zu Angesicht gegenüber standen, wurden wir Zeugen seines Wirkens, denn jene fünf Mann, die die Leinen von den Pollern losmachten und das Laufbrett, genannt Stelling, einzogen, sind ihm als Bootsmanns-Kommando unterstellt. Beim Anlegen brachten sie dann die bessere – die Besucherstelling – aus, also jene, die den Schiffsnamen auf ihrer Leinenbespannung trägt. Sie rollten auch den roten Teppich aus, der außer der Beflaggung im Topp die Anwesenheit eines Admirals an Bord verriet.

Generell ist der Bootsmann für die seemännische Kultur auf dem gesamten Schiff, innen und außen, verantwortlich und in all den Arbeiten, die der Pflege des Oberdecks und seiner Aufbauten und der des Schiffskörper dienen, hat er Weisungsbefugnis gegenüber allen Matrosen und Maaten der seemännischen Abschnitte an Bord. Es stehen bereit: 40 Besen, 25 Schrubber, 10 Tweidel zum Trocknen des Oberdecks. Außerdem diverse Handfeger und Kehrbleche. „Die sind alle im Einsatz und müssten eigentlich ausreichend sein, um das Schiff auch nach großer Fahrt schnell wieder sauber zu bekommen“, befindet Kurt Kroh. Dass die „Berlin“ ein großes Schiff ist, sei allein schon daran zu ersehen, dass stets über 900 Messingschilder (*Frage der Redaktion: Wer hat denn die gezählt ???*) geputzt werden müssen, von den messigen Handläufen der Niedergänge gar nicht zu reden. Der Bootsmann: „Das beste Putzmittel ist Pasta Goli mit VK angerührt. Das gibt es aber nur auf sowjetischen Kriegsschiffen.“ Uns, die wir das erste Mal nach Leningrad reisten, fehlte diese Intimkenntnis des altgedienten Fachmannes vom Jahrgang 33, der schon seit seinem 20. Geburtstag auf Schiffen unserer bewaffneten Kräfte fährt, der Lehrgänge in Baku und Poti besucht hat und seine Besuche in sowjetischen Ostseehäfen gar nicht mehr zählen kann Und der vom Schwarzen Meer schwärmt, denn dort lernte er vor zehn Jahren in Poti und auf der ersten Ausbildungsfahrt sein Schiff kennen, mit dem er noch heute unterwegs ist. Seine Frau Lissy behaupte, so erzählt er, dass er von seinen über 35 Marinejahren bestimmt gut fünfzehn Jahre nicht zu Hause gewesen sei. Inzwischen ist er schon längst Großvater

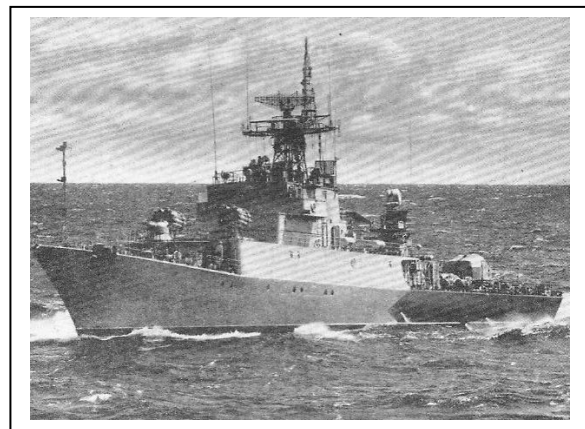
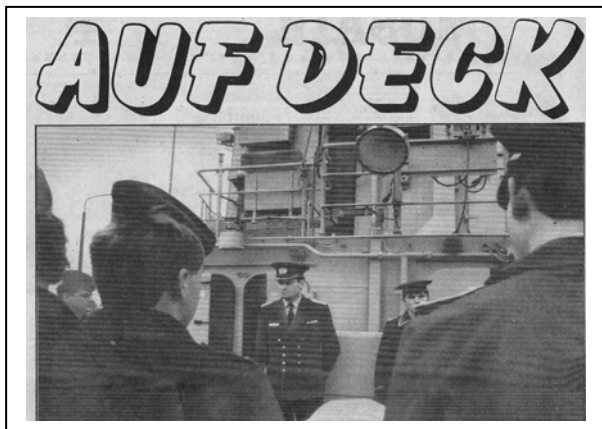
Des Bootsmanns Abzeichen „Für Große Fahrt“ glänzt an der Landgangsjacke, die an Bord meist im Spind hängt. Die alltägliche Borduniform hat solchen Schmuck nicht. Sie wird zur Arbeit gebraucht, denn jeder Tag auf See ist ein Arbeitstag. Vom Reinschiff und vom Messing war schon die Rede. Genosse Kroh ist auch Herr der Farblast, jenes Raumes unter Deck, in dem die Farben aufbewahrt werden. Grün, Rot, Gelb, Schwarz, alle Signierfarben und natürlich das unvermeidliche Kriegsschiffs-Grau sind an Bord. Und das muss verpönt werden, was in der Seemannssprache „verstreichen“ heißt. Aber auch der Stabsoberfähnrich weiß nicht, wie viele Kilo Farbe in zehn Jahren auf der „Berlin“ schon verpönt wurden, oberhalb und unterhalb der Wasserlinie. Besonders oft ist der Anker dran, denn er wird unter Ostseeverhältnissen häufig benutzt und fast nach jedem Einsatz wieder geschwärzt. Einer alten seemännischen Weisheit zur Folge, sind in unseren heimischen Seegewässern die Schiffe nur selten weiter als hundert Meter vom Land entfernt – in der Senkrechten gemessen. Das noch etwas weiter über Grund schwebende Brett, von dem aus der Anker gepönt wird, heißt übrigens Bootsmannssitz, auch wenn dort kaum der Bootsmann, sondern ein (garantiert schwindelfreier) Matrose sitzt.

Natürlich ist Kurt Kroh auch schwindelfrei und garantiert seefest, wie er versichert. Aber ein Fünfundfünfzigjähriger, der noch dazu Ältester an Bord ist, muss schon nicht mehr jeden Handgriff selber machen. Was hält ihn so lange auf seinem Schiff? – „Mir ist es wie ein Lebenselixier, mit all den jungen Leuten an Bord zu arbeiten, seien es nun Matrosen, Maate, Meister oder Offiziere. Da bleibt man beweglich im Denken und mit dem Körper.“

Auf den alten Segelschiffen hatte der Bootsmann auch deshalb Stand bei der Mannschaft, weil er den Rum ausgab. Bekanntlich gibt es das nicht mehr, denn wer heute zur See fährt braucht einen kühlen Kopf. Den Ringelnatzschen Kuddeldaddeldu, den ewig Beschwipsten, würde der Bootsmann überhaupt nicht an Bord lassen. Kurt Kroh ist bei der Mannschaft angesehen, auch wenn er nicht immer der liebe Papa ist, der den zwanzigjährigen Jungs auf die Schulter klopf. „Wenn was anliegt“ – so sagt es Matrose Jack Götschel vom Bootsmannskommando – „dann sagt es der Bootsmann ganz in Ruhe. Entweder man stellt es ab oder es gibt Ärger. Aber er macht das alles ohne Hektik, man kann

mit ihm reden. Na, und das er jede Schraube an Bord kennt, ein Fuchs ist und ihm niemand was vormachen kann – das schafft ihm Ansehen!“

Selber meint der Stabsoberfähnrich, dass er auch hart sein könne, es dürfe keiner aus der Reihe tanzen, alles müsse eben klappen, auch wenn es einem mal schwer ankäme. Hat der vermutlich älteste Bootsmann der Volksmarine auch Marotten? Aber natürlich! So behauptet er steif und fest, nur auf den großen Schiffen, solchen wie seiner „Berlin“ fahren zu können. Denn: „Die Kleinen sind nicht meine Welt!“ Das zweite, was Kurt Kroh angibt, ist keine Marotte sondern ein richtig maritimes Hobby, wie es sich bei einem Bootsmann nicht besser denken lässt: Er knotet. Seine Bootsmannsmaatenschnüre sind gefragt. Manch hochrangigem „Berlin“-Besucher wurde eine als Erinnerungsstück überreicht. Und ohne Bootsmannspfeife an der Schnur mit dem langen Namen lief der ganze militärische Betrieb an Bord nur halb so gut. Kurt Kroh hatte damals in Schlotheim übrigens Seiler gelernt. Und die besten Seeleute, die kommen ganz sicher nicht aus Sachsen, sondern aus Thüringen! Wetten?



„Dotze“ mit Flossen

Europameisterschaften im Flossenschwimmen. An jenem Kapitel der DDR-Tauchsportgeschichte hat er mitgeschrieben: Uwe Dotzlauff. Im Winter 1974 vor den Europameisterschaften lernte ich ihn während eines gemeinsamen Trainingslagers kennen. Er, der Abiturient, damals schon lang aufgeschossen, kam aus Rostock – der Hochburg unseres Tauchsports. Ich blickte zu ihm auf, war er doch nicht nur größer, sondern eine ganze Klasse – die Entscheidende! – schneller als ich. Beide erlebten wir dann diese ersten bei uns ausgetragenen europäischen Titeltkämpfe. Ich als Helfer, er als einer der fünf Männer unserer glänzend abschneidenden DDR-Mannschaft. Bis zu den DDR-Meisterschaften 1975 trafen wir uns dann bei Wettkämpfen des Öfteren. Danach hieß es: „Dotze“ ist zur Offiziersschule der Volksmarine.

„Dotze“ in Zivil

Tauchsportler aus 15 Ländern trafen sich 1985 am Stechlinsee zu ihrer 2. Weltmeisterschaft im Orientierungstauchen. Ungezählt waren die vielen DDR-Tauchsportasse vergangener Jahre, die es ebenfalls an den Stechlin zog. Ich hätte den sportlich gekleideten Mann wahrscheinlich nicht erkannt ohne sein breites, gutmütiges Lächeln – doch dann fiel bei mir der Groschen: „Dotze!“ Was aber kann man schon in wenigen Minuten erfahren: Dass er Vater von zwei Töchtern ist, eine Neubauwohnung in Markgrafenheide bezog, für den Sport kaum Zeit hat, als Kommandant auf einem Küstenschutzschiff fährt. Aber gerade diese fast beiläufige Bemerkung lässt mich aufhorchen, weiß ich doch aus vier Jahren Dienst bei der Volksmarine, was es heißt, Kommandant zu sein. Uns blieb keine Zeit für ein langes Gespräch. Er hatte nur diesen einen freien Tag und wollte wenigstens einen Teil der WM miterleben.

„Dotze“ in Uniform

Im Auftrag von „Sport und Technik“ war ich einige Monate später unterwegs nach Norden, auf dem Weg zu „Dotze“. Schon aus den morgendlichen Nachrichten hatte ich an diesem trüben Tag erfahren, dass für die Küste Sturmwarnung gegeben sei. Wenig später in der Hafenstadt angekommen, muss ich meine geheimen Hoffnungen begraben – bis zum Horizont schwarze Wolken und kalter, ins Gesicht peitschender Regen. Ich bin enttäuscht: Auslaufen mit „Dotze“ ist nicht. Ich stehe schon einige Minuten am Tor. Als ich plötzlich laut und vernehmlich höre: „Genosse Obermatrose, stellen Sie

dem jungen Mann einen Passierschein aus. Er kommt mit zu mir an Bord!“ Auf die Sekunde pünktlich steht Kapitänleutnant Dotzlaff mit vom Wind aufgeblähten Regenmantel, die Schirmmütze festhaltend, vor mir und kann sich ob meines verdutzten Gesichts ein Lächeln nicht verkneifen: „Na, dann komm mal. Ich habe mich extra für die Presse freigemacht.“

„Dotze“ an Bord

Auf unserem Rundgang – vom Maschinenraum bis zum Hauptbefehlsstand – bleibt Uwe mir keine Antwort schuldig. Natürlich kann ein Kommandant nicht für alle Anlagen und Geräte an Bord die erforderlichen Bedienerlaubnis haben. Dafür hat er seine Spezialisten. „Aber ich muss von allen Anlagen Wirkungs- und Einsatzprinzipien sowie ihre Leistungsfähigkeit kennen. Das ist wichtig. Denn, wenn etwas ausfällt, muss ich sofort entscheiden, was ich jetzt wie womit mache“, erklärt Kapitänleutnant Dotzlaff, als wir uns über die hydroakustische Ausrüstung seines Schiffes unterhalten. Seit mehr als einem Jahr ist er Kommandant. Begonnen hatte sein Weg zu diesem Beruf schon viel, viel früher! Bereits als Schüler entstand sein Wunsch, Offizier zu werden – bei der Volksmarine. Die Erzählungen seines Vaters, selbst Offizier unserer Seestreitkräfte – bestärkten ihn in seinem Wunsch. Handfeste Seefahrt erlebte er dann erstmals im Jahr vor dem Abitur auf dem GST-Segelschulschiff „Wilhelm Pieck“. „Eine tolle Sache, an die man sich gern erinnert.“ Nach dem Studium dann Abschluss der Offiziershochschule 1979. Leutnant Dotzlaff wird zum Flottendienst versetzt. Fünf Jahre fährt er in verschiedenen Funktionen auf verschiedenen Schiffen, bevor er 1984 das Kommando auf der „Lübz“ übernimmt. Seit zweieinhalb Jahren darf er diesen Schiffstyp fahren. Und er sagt von sich, nicht ohne Selbstbewusstsein, noch nie das Gefühl gehabt zu haben, dass ihm sein Schiff auch nur einen Augenblick außer Kontrolle geraten wäre! „Ein Schiff zu fahren, ist viel schwieriger, als man beim Zusehen annehmen möchte. Wenn ich beispielsweise meinen Liegeplatz nur von einer Pier an eine andere verlegen will, muss ich genau wissen: Wann nehme ich die zweite Maschine herein, brauche ich sie überhaupt, wie kommt der Wind, wie viel Fahrt ist noch im Schiff? Das und vieles mehr muss ständig bedacht werden; man kann ja nicht wie im Auto im letzten Augenblick auf die Bremse treten. Ein Schiff schiebt's dann eben auf den Liegeplatz.“

„Dotze“ als Kapitän

Die Technik zu beherrschen, lernt man sehr schnell. Länger dagegen dauert es zu lernen, mit Menschen umzugehen: „Jeder hat seinen eigenen Kopf und alle musst du unter einen Hut bekommen. Und als Vorgesetzter hast du wie ein guter Schiedsrichter zu sein: Du musst das Spiel ständig unter Kontrolle haben und darfst nichts zulassen, was gegen die Regeln verstößt. Allerdings, und das ist der springende Punkt, wenn du das Spiel so laufen lässt, dann musst du dir sicher sein, das kein Foul passiert, dass du dich auf jeden verlassen kannst. – Es ist eben gar nicht so einfach!“ Ralf Weigel, Oberleutnant und 1. Wachoffizier auf der „Lübz“ über seinen Kommandanten: Er ist ein Durchreißer. Er verlangt sich und der Besatzung viel ab. Ich habe bei ihm schon eine Menge gelernt. Vor allem hat er eine gute Art der Zusammenarbeit. Im Auftreten ist er sehr korrekt, manchmal auch überkorrekt.“ An diesem Tag hat sich Kapitänleutnant Dotzlaff freigemacht. Die Unterbrechungen wegen verschiedenster Anliegen während meines Besuches, ob nun an die Kommandantenkammer klopfend, per Telefon oder auch bei unserem Rundgang, die rechnet er nicht.

	Vaters – selbst Offizier unserer Seestreitkräfte – bestärkten ihn in seinem Wunsch. Handfeste Seefahrt erlebte er dann erstmals im Jahr vor dem Abitur – auf dem GST-Segelschulschiff „Wilhelm Pieck“. – „Eine tolle Sache, an die man sich gern erinnert.“ Nach dem Studium dann Abschluss der Offiziershochschule 1979. Leutnant Dotzlaff wird zum Flottendienst versetzt. Fünf Jahre fährt er in verschiedenen Funktionen, auf verschiedenen Schiffen, bevor er 1984 das Kommando auf der „Lübz“ übernimmt. Seit zweieinhalb Jahren darf er diesen Schiffstyp fahren. Und er sagt von sich nicht ohne Selbstbewusstsein, noch nie das Gefühl gehabt zu haben, daß ihm sein Schiff auch nur einen Augenblick außer Kontrolle geraten wäre! „Ein Schiff zu fahren, ist viel schwieriger, als man beim Zusehen annehmen möchte. Wenn ich beispielsweise nur meinen Liegeplatz von einer Pier an eine andere verlegen will, muß ich genau wissen: Wann nehme ich die zweite Maschine herein, brauche ich sie überhaupt, wie kommt der Wind, wieviel Fahrt ist noch im Schiff? Das und vieles mehr muß ständig bedacht werden; man kann ja nicht wie im Auto im letzten Augenblick auf die Bremse treten. Ein Schiff schiebt's dann eben auf den Liegeplatz.“	„Dotze“ als Kapitän Die Technik zu beherrschen, lernt man sehr schnell. Länger dagegen dauert es zu lernen, mit Menschen umzugehen. „Jeder hat seinen eigenen Kopf, und alle mußt du unter einen Hut bekommen. Und als Vorgesetzter hast du wie ein guter Schiedsrichter zu sein: Du mußt das Spiel ständig unter Kontrolle haben und darfst nichts zulassen, was gegen die Regeln verstößt. Allerdings, und das ist der springende Punkt, wenn du das Spiel so laufen läßt, dann mußt du dir sicher sein, daß kein Foul passiert, daß du dich auf jeden verlassen kannst. – Es ist eben gar nicht so einfach!“ Ralf Weigel, Oberleutnant und 1. Wachoffizier auf der „Lübz“, über seinen Kommandanten: „Er ist ein Durchreißer. Er verlangt sich und der Besatzung viel ab. Ich habe bei ihm schon eine Menge gelernt. Vor allem hat er eine gute Art der Zusammenarbeit. Im Auftreten ist er sehr korrekt, manchmal auch überkorrekt.“ An diesem Tag hat sich Kapitänleutnant Dotzlaff freigemacht. Die zwei Appelle an Deck, daß laufend jemand – ab an die Kommandantenkammer klopfend oder per Telefon – irgend etwas von ihm wollte, rechnet er nicht.
Er trägt für alles die Verantwortung, seine Unterschrift ist gefragt nicht verkneifen: „Na, dann komm mal. Ich hab mich extra für die Presse frei gemacht.“ „Dotze“ an Bord Auf unserem Rundgang – vom Maschinenraum bis zum Hauptbefehlsstand – bleibt Uwe mir keine Antwort schuldig. Natürlich kann ein Kommandant nicht für alle Anlagen und Geräte an Bord die erforderliche Bedienerlaubnis haben. Dafür hat er seine Spezialisten. „Aber ich muß	von allen Anlagen Wirkungs- und Einsatzprinzipien sowie ihre Leistungsfähigkeit kennen. Das ist wichtig. Denn wenn etwas ausfällt, muß ich sofort entscheiden, was ich wie womit mache“, erklärt Kapitänleutnant Dotzlaff, als wir uns über die hydroakustische Ausrüstung seines Schiffes unterhalten. Seit mehr als einem Jahr ist er Kommandant. Begonnen hatte sein Weg zu diesem Beruf schon viel, viel früher! Bereits als Schüler entstand sein Wunsch, Offizier zu werden – bei der Volksmarine. Die Erzählungen seines	

Amüsantes

Nicht ganz ernsthafte Erinnerungen an das Leben an Bord (1)

von Ulrich Mädel

Seemännische Körperpflege und –düfte auf KSS

Nach der Übernahme unseres Schiffes 1-61 Ende 1956 wurden auch einige Gewohnheiten der russischen Besatzung übernommen. So bekam ich vom 1. Wachingenieur Sergej eine Flasche russisches Parfümwässerchen der Marke „Schipre“ in 250-ml-Abfüllung geschenkt. Der Inhalt duftete sehr intensiv nach Veilchen. An Bord gab es dieses Körperduftmittel außerdem in den Nuancen Rose und Flieder. Nach dem Duschen wurde das Mittel als so eine Art Konservierung für alle Körperteile eingesetzt. Also, geizig wurde mit „Schipre“ nicht umgegangen. Dabei hatten die russischen Exkragenträger – und dazu gehörte sogar der Oberbootsmann, obwohl der ja eine Schirmmütze trug – ein Schnellverfahren entwickelt. So wurde kurz vor der Landgangsmusterung eine Ladung „Schipre“ als Schnellaufguss zwischen Genick und Exkragen entleert. Diese Düfte waren dann sehr intensiv, auf jeden Fall aber besser als der deutsche Bordmief in der Kombination Diesel, Schweiß, Farbaroma und Kombüsengeruch. Ich selbst habe „Schipre“ auch öfter genutzt. Auch 25 Km vom Hafen entfernt empfing mich meine mir frisch Angetraute mit den Worten: „Du riechst ja heute wieder süß wie ein Russe.“ Ich antwortete darauf in der Regel: „Ach, liebes Frauchen! Ich rieche ja nicht nur so, ich möchte ja auch süß zu Dir sein.“

Duschen an Bord

Im Offiziersdeck befand sich an Steuerbord-Seite auch eine Dusche. Wenn der russische Kommandant diese nutzen wollte, wurde stets ein Pumpengast vor der Dusche postiert. Ich dachte zunächst, das wäre ein besonderer Personenschutz für den obersten Mann an Bord, wenn er sein Adamskostüm trug. Dieser Pumpengast hatte aber nur die Aufgabe, bei Ausfall von Dampf oder Wasser blitzartig als Melder zu fungieren oder bei der Regulierung der etwas komplizierten Dampf-Wasser-Mischbatterie zu helfen. Der Gast genoss das Privileg, als einziger Matrose an Bord den nackten Achtersteven des Kommandanten zu kennen. Unser Kommandant „Kuddel“ Hollatz übernahm strikt diese russische Dusch-Dienstorganisation mit Pumpengast. Als LI gelang es mir später erfolgreich, durch ordentliche fachliche Unterweisung der Nutzer das Duschen für alle ohne einen solchen Posten zu organisieren. Schließlich gehörten diese ja zu meinem Maschinenabschnitt und hatten an Bord wirklich Wichtiges zu tun.

Toilette mit Popospül-Effekt

Im Hafenbetrieb sorgten getrennte Einspeisung für Feuerlösch- und Trinkwasser mit jeweils 1 – 1,5 kp/cm² Druck für einen normalen Ablauf an allen Abnahmestellen. So auch in den Sanitäreinrichtungen, die das Spülwasser vom Feuerlösch-System erhielten. In See wurde dieses System mit einem konstanten Druck von 5 Kp/cm² betrieben. Dieser erhöhte Druck hatte erheblichen Einfluss auf das Spülverhalten in den WC-Anlagen im Offiziers- und Meisterdeck. Die bequem mit Hebelwirkung zu bedienenden Spülventile lösten beim vollen Durchdrücken den totalen Spülvorgang inklusive Popowäsche aus. Das war dem Bordpersonal natürlich bekannt. Gäste erhielten zwar stets eine spezielle WC-Einweisung, vergaßen oder unterschätzten diese aber oft und erlebten dann äußerst peinliche Überraschungen. Bei der ersten Werftfliegezeit wurden alle Schilder mit Bedieninstruktionen von Russisch auf Deutsch umgerüstet. Bei der Gelegenheit ließ ich auch eine zusätzliche Bedieninstruktion für die Toilettenspülung anfertigen. Ob es etwas genutzt hat?

Diese Spülprobleme hatten die Matrosen und Maate auf ihren WC-Anlagen nicht. Für sie war der Toilettentyp „Genua“ (manchmal fälschlicherweise auch „asiatisches Hockklosett“ genannt) mit Bodentrichter, Wasserspülung und zwei Handgriffen für die Hockhaltung installiert. Diese Abprotztechnologie war aus Italien übernommen und - weil berührungsfrei - außerordentlich hygienisch.

Das Geheimnis der Dehnungsfuge

Die KSS Projekt 50 verfügte mit einer Länge von 91,5 Metern und einer Breite von 10,2 Metern über einen gelungenen, schlanken Schiffskörper. Bei Volldeplacement berührte die Wasseroberfläche die Unterkante der weißen Wasserlinie. Das Schiff lag dann 3,5 Meter tief und verdrängte 1168 t Seewasser. Eben wegen dieser schneidigen Form hatte der Schiffskörper das Bestreben, sich bei Seegang charmant in Längsrichtung durchzubiegen. Die Schiffsbauer erlaubten diesen Vorgang durch die konstruktive Lösung einer Dehnungsfuge. Die unsrige verlief zwischen Brücke und Schornstein quer über das gesamte Bootsdeck. Sinn einer solchen Dehnungsfuge ist, dass bei maximalem Seegang die Biegebeanspruchung des Schiffskörpers nicht überschritten wird. Auf KSS war die Dehnungsfuge so gestaltet, dass mit Schiffstahlüberlappung und Gummidichtung die Fuge zwar

wasserdicht war, bei jeder Auf- und Niederbewegung des Schiffskörpers das Hin- und Herwandern der Fugenkante aber beobachtet werden konnte. Hatten wir seegangsängstliche Besucher an Bord dann wurde diesen durch den Bootsmann die Dehnungsfuge gezeigt. Die Bewegung der Fugenkante löste stets Respekt vor der Widerstandsfähigkeit des Schiffskörpers aus. Manchmal wurde allerdings auch gefragt, ob der Schiffskörper an dieser Stelle nicht durchbrechen könnte. Aber dann schüttelte der Bootsmann nur eifrig den Kopf.

Bei Seegang 4 habe ich interessehalber selbst einmal die Bewegung der Dehnungsfuge nachgemessen und las 8 mm Streckung oder Fügung ab. Ja, unsere KSS hatten einen sehr sexy hübschen, schlanken, elastischen, biegsamen und dazu noch süß duftenden Schiffskörper. Kein Wunder, dass auch unsere Schiffe von ihren Besatzungen liebevoll mit weiblichen Artikeln wie „die 1-61“ oder „die Ernst Thälmann“ bezeichnet wurden.

Sputnik-Erbsen und Schnitzelklau

Dieser Beitrag wird den heute mit mir immer noch sehr eng verbundenen Maschinistenveteranen nicht ganz unbekannt sein. Es muss im Herbst 1957 gewesen sein. Wir führten zwischen Adlergrund und Bornholm mit einem sowjetischen U-Boot Übungen unter Einsatz aller Ortungsmittel durch. Zum Backen und Banken wurde vor Anker gegangen. Es war ein Dienstag und es gab einen „Halben Schlag“ (also Eintopf) – Erbsen. Wenig später war eine Politinformation über den ersten Sputnik im All angesetzt. Aber vor dieser Politmaßnahme spielten die Maschinisten im Heizerdeck schon Sputnik mit den nicht gar gekochten Erbsen. Es gab eine handfeste Essenverweigerung. Die vom Fourier in Stoffsäcken beschafften gelben Erbsen waren wohl mit dem in Sassnitz gebunkerten Trinkwasser und seinem hohen Härtegrad nicht fertig geworden. Die Erbsensuppe mutierte zur Sputnik-Suppe. Der Abnehmende der Essenprobe muss wohl bei der Verkostung, die der Freigabe voraus ging, bloß auf Weichteile wie Fleisch oder Speck gestoßen sein. Nach meinen Erinnerungen wurde das Essen dann durch den Kommandanten gesperrt und die Kombüse schmietet eifrig „Gefechtsstullen“ für die gesamte Besatzung. Abends gab es dafür dann vollwertiges, warmes Essen.

Zwei Tage später war Donnerstag, der traditionelle „Seemannssonntag“. An solchen Tagen waren „Halbe Schläge“ ausgeschlossen. Die Smutjes bereiteten Schweineschnitzel mit Salzkartoffeln und gemischtem Gemüse vor. Noch vor der Essenausgabe machten sich drei Maschinisten, ausgerüstet mit einer verlängerten Bilgenzange, auf zum Bootsdeck. Zu einem der Smutjes hatten sie ein gespanntes Verhältnis, weil dieser zum Mittelwächter oftmals Suppe und Tee erst verspätet fertig hatte. In einem günstigen Augenblick zogen die Maschinisten durch das Skylight der Kombüse mit der Bilgenzange für jeden von sich ein Schnitzel aus den Pfannen. Der erste Zugriff fiel bei den vielen Schnitzeln auch gar nicht auf. Noch am ersten Schnitzel kauend, wurde ein zweiter Angriff eingeleitet. Den Smutje hatte man dabei fest unter Beobachtung. Doch wegen einer unkontrollierten Bewegung fiel die Bilgenzange mit hartem, metallischen Klang in die Schnitzelpfannen. Ein Smutje löste Kombüsenalarm aus und die Täter wurden gestellt. Sie erhielten an diesem Tage ihr Mittag ohne Schnitzel. Unser Kommandant, „Kudel“ Hollatz, fällte noch am Nachmittag ein gerechtes, seemännisches Urteil nebst einem militärischen Verweis und begleitete das mit den Worten: „Genossen Matrosen, Maate, Meister und Offiziere! Die Vorteilsnahme Einzelner bei auf engem Raum zusammen lebenden Seeleuten und bei der gleichen ausreichenden Zuteilung der Essensration an alle, gehört nicht zu den Grundeigenschaften eines echten Seemanns.“ Diesen Spruch habe ich nie vergessen. Bei meinen Gesprächen mit den Bestraften bemerkte ich, dass ihnen die Seemannskritik ihres Kommandanten weit mehr zu schaffen machte als die Verweise. Ja, unser „Alter“ konnte nicht nur sicher sein Schiff führen, er konnte auch so manchen seiner Unterstellten an der Seemannsehre kitzeln und so zum Nachdenken anregen.

Der Bär ist los

von Dieter Sperling

Es war das Jahr 1962, die Zeit als die „Ernst Thälmann“ und die „Karl Marx“ zur „bolschoj remont“ in Kronstadt lagen. Das heißt, unsere Zeit war fast abgelaufen. Wir hatten das Dock verlassen und am Ausrüstungskai festgemacht. Der größte Teil der Standerprobungen lag hinter uns und wir bereiteten uns auf die Seeerprobungen vor. Die Besatzungen waren bereits so weit aufgefüllt, dass es losgehen konnte. Da liefen zwei Zerstörer der Nordmeerflotte in Kronstadt ein. Auf ihrer weiten Reise hatten sie auch in Rostock zu einem Flottenbesuch Station gemacht. Als die Besatzungen jetzt in Kronstadt Schiffe aus der befreundeten DDR sahen, war das Erstaunen erst einmal groß aber bald fanden die ersten freundschaftlichen Begegnungen statt. Der Besuch in Rostock muss für die blauen Gardematrosen ein riesiges Erlebnis gewesen sein, denn sie waren begeistert von der Stadt und ihren Einwohnern, besonders auch von den „djewuschki“, was sie mit Fotoaufnahmen belegen konnten.

Und es kam immer wieder die Frage: „Kennst Du die oder die?“ Unsere Lords antworteten höflich mit „Nein“, um hinterher zu bekennen, einige der Damen aus vorhergehenden Werftaufenthalten in Rostock durchaus noch in angenehmer Erinnerung zu haben. Ein Zoobesuch war ebenfalls dokumentiert. Da ritten Matrosen auf Elefanten und tummelten sich im Streichelzoo. Auch wir Offiziere fanden uns zu manch fröhlicher Stunde zusammen. Ich freundete mich mit einem der I. WO's an, bekleidete ich doch auf der „Karl Marx“ die gleiche Dienststellung allerdings h. c. also zusätzlich zu meiner eigentlichen Funktion als GA-I-Kommandeur. Der echte I. WO wurde erst später eingeflogen.

Auf diesem Zerstörer hatten sie ein außergewöhnliches Maskottchen, nämlich einen echten Braunbären und um diesen geht es in dieser Geschichte. Er wurde als Besatzungsmitglied betrachtet, hatte seinen Schlafplatz in einem Chap an Backbord-Seite Höhe Bootsdeck und wurde von zwei Matrosen betreut. Er verhielt sich auch wie ein Besatzungsmitglied und kannte zumindest die Kommandos für „Stillgestanden!“ und „Rührt euch!“ Beim Heraustreten zur Morgen- oder Abendmusterung trottelte er als letzter Mann an seinen Platz am Ende der Antreteordnung. Dort setzte er sich auf seine Hinterbacken. Bei „Smirno!“ richtet er sich auf und verharrte in dieser Pose bis „Wolno!“ kam. Dann sackte er zusammen und saß wieder auf dem Hinterteil. Er hatte an Bord auch Aufgaben zu verrichten. So nahm er an jeder Verpflegungsübernahme teil. Da war er „behilflich“, indem er gründlich die Verpflegungssäcke untersuchte, bis er mit seiner feinen Nase den richtigen gefunden hatte. Den versuchte er dann mit aller Macht über die Stelling an Bord zu bekommen. Man half ihm dabei, von dem Sack ließ er aber nicht ab. Der I. WO zeigte mir dann den Grund dieser Hartnäckigkeit. In diesem Sack befand sich unter anderem auch Zucker und auf diesen war das vernaschte Tier aus. Dann warfen wir einen Blick ins Bärenchap. Da saß er auf seinem Hintern, zwischen den Vordertatzen einen Zuckerhut und schleckte und lutschte was das Zeug hielt. Die Verpflegungsübernahme war aber auch der einzige Landgang, der ihm ohne Leine erlaubt war. Ansonsten wurde er von seinen beiden Wärtern einmal am Tag auf der Pier und im nahen Park angeleint Gassi geführt.

Wie das so ist. Jedes Lebewesen hat seinen Drang, auch mal etwas alleine zu unternehmen, ohne vorgeschrieben zu bekommen, wo es langgehen soll. Diesen Freiheitsdrang verspürte wohl auch unser Bär. Obwohl mit Landgangsverbot belegt und streng bewacht, gelang es ihm eines nachts, sich von Bord zu schleichen. Der Stellungsposten hatte wohl ein kleines Nickerchen gemacht. Der Bär machte sich nun auf, Kronstadt und seine Umgebung zu erkunden. An Kronstadt hatte er wohl weniger Interesse aber umso mehr für die Umgebung. Er war nun mal ein Naturkind und kein Stadtmensch. Die Natur fand für ihn dann am Zaun, der die geschlossene Stadt umgab, ein jähes Ende. Verärgert darüber trottelte er brummend am Zaun entlang, bis er auf den nächsten Wachturm stieß. Darauf saß ein Mütterchen mit Karabiner und hielt Wache vor unerwünschten Ein- oder Ausdringlingen. In seinem Groll begann der Bär am Wachturm zu rütteln. Die erschrockene Alte rief über ihr Kurbeltelefon den Wachhabenden an: „Diensthabender, hier ist ein Bär, ein Bär!“ Die Alte spinnt, dachte sich der Diensthabende. Wo soll hier wohl ein Bär herkommen. Na, vielleicht hat sie einen leichten in der Krone. Also quittierte er mit „Ja, ja, verstanden!“ - und legte auf. Erst nach weiteren angstvollen Anrufen vom Wachturm merkte er, dass wohl doch etwas Wahres an der Sache sein muss. In der Zwischenzeit war das Verschwinden des Bären auch auf dem Schiff bemerkt worden und Suchkommandos schwärmten aus. Eines traf mit dem zum Turm eilenden Trupp der Wache zusammen und konnte nun zielstrebig den Hochstand ansteuern. Der Bär wurde eingefangen und zurück an Bord gebracht. Wie das Mütterchen den Schreck überstanden hat, ist nicht bekannt. Sie muss aber ganz schön in Panik gewesen sein und soll sogar Warnschüsse abgegeben haben. Das hatte den Bären wohl noch mehr erzürnt und er muss nahe daran gewesen sein, den Wachturm zu zerlegen. Ergebnis der Aktion: Der Bär erhielt von den Oberen der Garnison und vom Chef des Kommandantendienstes, Kapitänleutnant Michailow, persönlich absolute Landgangssperre ausgesprochen. Die unaufmerksame Schiffswache wurde bestraft und die Stelling ab sofort mit Doppelposten besetzt. Das sollte wohl ausreichen, solche Vorkommnisse in Zukunft auszuschließen.

Doch es kam noch schlimmer. Der Freiheitsdrang unseres Bären war ungebrochen. War das erste Ausbüxen noch bei Nacht passiert, geschah der zweite illegale Landgang am helllichten Tag. Wie der Bär vom Schiff gelangen konnte, wusste nur er alleine. Die Doppelposten schwören Stein auf Bein, sie wären immer auf Posten gewesen. Vor der Bestrafung rettete sie das aber nicht. Hatte der Bär bei seinem ersten Landgang mehr die Umgebung erkundet, interessierte er sich nun für die Stadt selbst. Vielleicht hatte er auch noch den unüberwindlichen Zaun im Gedächtnis. Nachdem der Bär bereits einige Fußgänger arg erschreckt hatte, spürte seine feine Nase einen süßen Geruch. Dem konnte er nicht widerstehen und so landete er in einem Bäckerladen mit vielen, herrlich süßen Torten, diese kleinen viereckigen Dinger mit Schwänen drauf oder Rosen und sonst was für Verzierungen. Er also zu einem Eingang rein, die Kunden zum anderen raus. Die Verkäuferinnen flüchteten sich in die

hinteren Räume. Nun war er alleiniger Herrscher über all das süße Zeug. War das ein Schmaus! Genüsslich räumte er ohne Rücksicht auf Verluste Regal für Regal aus und ließ es sich schmecken. Natürlich waren inzwischen alle wichtigen Stellen in Kronstadt alarmiert: „Der Bär ist los und diesmal im Bäckerladen.“ Das Verschwinden des Bären war mittlerweile auch an Bord bemerkt worden. Suchtrupps waren unterwegs. Völlig geknickt kam der I. WO des Zerstörers zu mir. Er befürchtete das Schlimmste für den Liebling der Besatzung. Doch wenig später brachten die beiden Bärenführer den Ausreißer unbeschadet zurück. Friedlich trottete er zwischen den Matrosen dahin. Vom braunen Fell an der Vorderfront war nicht mehr viel zu erkennen. Alles war von Tortenmehl bedeckt und von Cremeresten beschmiert. Als der I. WO dem Sünder grimmig „Smirno!“ befahl, baute sich der Bär vor ihm in seiner ganzen Größe auf. Ich hatte fast den Eindruck, dass er grinste und sagen wollte: „Na, wie habe ich das gemacht?“ An Bord gebracht wurde der Bär erst einmal kräftig mit dem Strahlrohr abgeduscht.

Die Order vom Stab in Kronstadt war nun eindeutig: Entweder der Bär wird nun sicher an Bord gehalten, oder er kommt in irgendeinen Tierpark in der Nähe. Wie es mit ihm endete, weiß ich nicht. Die Zerstörer kamen ins Trockendock und wir gingen auf Probefahrt. Als I. WO's waren wir nun in den verschiedenen Bereichen voll ausgelastet und hatten keine Zeit mehr für weitere Treffen.

KSS gefährdet Devisenbeschaffung der DDR

Zu diesem schwerwiegenden Tatbestand gingen gleich zwei Beiträge ein. Der erste stammt von Karl-Heinz Kremkau, der den Vorfall als Stabschef vom KSS „Friedrich Engels“ aus erlebte. Den zweiten schickte uns Lothar Winter, der als Kommandant mit seinem KSS „Karl Marx“ ebenfalls an dieser Sache beteiligt war. Kleinere Widersprüche schulden sich der langen Zeit, die das Ereignis zurückliegt.

Wie Ole Olsen ein Freund der Volksmarine wurde

von Karl-Heinz Kremkau

(mit freundlicher Genehmigung der 6. GBK)

Bei der Flottenübung „Taifun“ der Volksmarine im August 1967, ich war Stabschef der KSS- Abteilung, haben wir einmal einen dänischen Staatsbürger nördlich von Hiddensee „hopp“ genommen. Der Signalmaat meldete zunächst ein Schnellboot, was sich aber nicht bestätigte. Es war ein Speed-Boot bester Bauart. Der kurze Mast mit Radarreflektor war abgenommen und wirksam verhüllt. Wenn ein Boot mit ziemlich Speed innerhalb der 3- Meilen-Zone seinen Kurs durch einen sich gerade formierenden militärischen Schiffsverband wählt, dann ist nicht Staunen sondern Handeln angesagt. Alles Mögliche wurde erwogen. Selbst ein Schiedsrichter des Kommandos der Volksmarine wurde vermutet. Also, irgendetwas musste hier faul sein! Was tun? Das Boot stoppen! Es wurde eine Sammelaufgabe gelöst und die entsprechenden Signale gesetzt. Dann haben wir noch eine Kohle drauf gelegt und absichtlich Dampf abgelassen, so dass der Bootsführer dachte, wir hätten eine zweite Stufe gezündet. Er legte - nach Aufforderung - am ausgebrachten Seefallreep an. Das hätte er gar nicht nötig gehabt, denn er lief glatt 20 Knoten mehr als wir. Weil aber gerade alle Teilnehmer des Manövers ihre Positionen einnahmen, hatte er vielleicht geschlussfolgert, dass das Gewese seinetwegen veranstaltet wurde. Hier kann man festhalten, dass durch gekonntes Säbelrasseln durchaus auch der gewünschte Effekt bei einem NATO-Partner erreicht werden kann, denn das Boot stellte sich als dänisches heraus.

Der Däne – nennen wir ihn Ole Olsen - kam vom Shoppen aus Stralsund. Er hatte sein Boot, ohne die Freibordmarke zu beachten, bis unter das Deck mit Brandy und Zigaretten voll gestopft. Er sagte, dass er diese Tour öfter mit Genehmigung der DDR-Behörden absolviere. Er betrachtete sich als Händler und Kaufmann, der mit der DDR ordentliche Geschäfte macht. Er verstehe nicht, dass wir ihn - dazu noch mit so einem großen Schiff stoppen - und ihn auch noch des Schmuggels bezichtigen. Die Schiffe der KSS-Abteilung hätten ihn durch ihre Größe und das perfekt kriegerische Aussehen eine gewisse Angst eingeflößt. Durch den Zeitverlust hätten wir ihm nun die heimliche Anlandung bei seinen Kumpanen in der Kögebucht verdorben. Ole Olsen zeigte seine Papiere und Rechnungen vor. Wir überzeugten uns, dass alle Warenarten bezahlt waren, die man als Ladung erkennen konnte. Eine Kontrolle des Devisenkurses war nicht möglich, da die Umrechnungstabellen nur in der Staatsbank in Rostock zur Einsicht vorlagen.

Es hatte sich gleich herausgestellt, dass Ole Olsen nicht „unsere“ Fremdsprache sprach. Er sprach Dänisch und etwas Englisch. Noch nicht einmal „Denglisch“ verstand er. Beim Schnelldurchlauf der Besatzungsliste stellten wir fest, dass Manfred Kretzschmar als der oberster Kontrolleur der Kurse der

Volksmarine an Bord war. Fregattenkapitän Kretschmar wurde um Hilfe gebeten und erschien kurze Zeit später am Ort des Geschehens auf dem Achterdeck. Er stellte aber fest, dass sein Wustrow-Englisch etwas anderes war, als das Englisch, welches die Queen, der Herzog von Edinburgh, Robin Hood und auch Ole Olsen sprachen. Die Verständigung war dann ein Gemisch von Kehllauten und Aerobic der Teilnehmer einer Runde, in deren Mitte der Däne stand. Die größte Enttäuschung seines bisherigen Leben erlebte wohl der Abteilungs-PV. Er verstand nicht, dass die DDR diesen Schmuggel wollte und unterstützte. Für ihn brach wohl eine Welt zusammen.

Eigentlich ging uns das alles ja gar nichts an. Der Abteilungschef Hermann Strecker machte schließlich ein nachdenkliches Gesicht, zündete sich eine F6 an, wandte sich an mich und wies mich als Stabschef an: „Nimm die Sache mal in die Hand und kläre den Fall mit der Grenze!“ Das mache ich im Handumdrehen – dachte ich und rief über UKW die Leitstelle der 6.GBK Dornbusch an. Verbindung mit dem OP-Dienst zu bekommen war so einfach nicht. Nach langen Erklärungen und Rücksprache mit dem OP-Dienst der Grenzbrigade wurde ich angewiesen, den Ole Olsen sofort freizugeben. Und dann kam noch die Frage, was uns einfällt, solch ehrbaren, dänischen Bürger einfach einzufangen und festzuhalten.

Der Abteilungs-PV schüttelte immer noch den Kopf und verstand die Welt immer noch nicht. Schließlich versahen wir als Offiziere der Volksmarine unseren Dienst streng nach den Regeln des DAB, des Internationalen Seerechts und weiterer Vorschriften. Die Kurse des Schalk-Golodkowski und seiner devisenbeschaffenden Firma „Kommerzielle Koordinierung“ wurden uns im Fach terrestrische Navigation nicht gelehrt und auch in der Gesellschaftswissenschaftlichen Weiterbildung vorenthalten. Heute könnte ich ihn aufklären, dass der Schmuggel eines der vielen Geschäfte der DDR war. Damals allerdings kannten wir weder Schalk-Golodkowski noch die Ko-Ko. Wäre auch egal gewesen, Befehl ist Befehl! Also, Miene des Bedauerns aufgesetzt, leichtes Schulter-Zucken, gute Fahrt gewünscht (das mit der Handbreit weggelassen) und als besonderen Service noch den Kurs zur Kögebucht übermittelt. So wurde Ole Olsen in die grenzenlose Freiheit entlassen. Er legte ab. Beide Volvo-Motoren sprangen an und schnell entschwand er unseren Blicken.

Kurze Zeit später meldete der Kommandant der „Karl Marx“, Lothar Winter, dass er noch einen Schmuggler gefangen hätte. Frage an Kommandant - welche Nationalität, und wie heißt der Mann? Er ist Däne, sein Name ist Ole Olsen und er wäre heute schon auf so einem Schiff gewesen. Dort hätte man ihn freundlich verabschiedet und ihm eine gute Fahrt nach Dänemark gewünscht. Ich befahl dem Kommandanten, den Mann sofort in Marsch zu setzen.

Hier greift die Redaktion mal ein. Karl-Heinz Kremkau schildert nämlich ausführlich, was danach auf der „Karl Marx“ geschah. Da lassen wir später doch lieber deren Kommandant zu Wort kommen.

Nach ein paar Minuten meldete sich der Kommandant mit folgender Hiobsbotschaft wieder: Ole will und kann heute nicht mehr nach Dänemark zurück. Er wolle nicht mehr selbst fahren, sondern abgeholt werden. Wer konnte ihn abholen? Ich rief wieder den OP-Dienst der 6.GBK an. Ich erklärte ihnen, dass wir in einer Übung sind und keine Aufgaben der 6.GBK übernehmen können und werden. Unverständnis über unsere Handlungsweise war die erste Reaktion. Tonart und Ausdrucksweise musste ich rügen und die Bemerkung, dass wir ihnen nicht unterstellt seien, auch noch loswerden. Schließlich wurde Ole Olsen dann doch von einem Boot der 6. GBK abgeholt.

Nach reichlichen Überlegungen, komme ich zu der Ansicht, dass dieser Vorfall dazu beigetragen hat, dass die DDR die Filme der „Olsenbande“ eingekauft, im Kino gezeigt und im Fernsehen gesendet hat. Ab diesem Zeitpunkt waren alle KSS-Fahrer begeisterte Zuschauer dieser Serie. Es ist schade, dass die Folge „Die Olsenbande in Stralsund und auf KSS“ wegen der späteren politischen Irrungen und Wirrungen in Europa nicht mehr abgedreht werden konnte.

Die Jagd auf einen Zigarettenschmuggler

von Lothar Winter

Karl-Heinz, das tut mir wirklich leid, aber ich muss sowohl Deiner so schön gesetzten Überschrift als auch Deiner Pointe mit den Olsen-Filmen einen argen Stoß versetzen. Der Mann hieß nämlich gar nicht Ole Olsen sondern Ole Hansen. Diesen Namen habe ich mir bis heute gemerkt.

Während der Formierung des Landungsverbandes lief die „Karl Marx“ auf einer befohlenen Linie Sicherung. Das Schiff lief mit kleiner Fahrtstufe, nur ein Kessel war unter Dampf. Der Ausguck war überall verstärkt worden, ansonsten war aber Bereitschaftsstufe II befohlen. Der Wind wehte aus NW mit Stärke von 5. Die Windsee betrug 3 – 4 nach der Petersenskala. Gegen Mittag wurde vom Ausguck ein aus dem Libben kommendes Motorboot gemeldet. Unsere Aufforderung zu stoppen

wurde ignoriert, es setzte seinen Kurs mit relativ hoher Fahrtstufe fort. Der zweite Kessel wurde beschleunigt hochgefahren, dicke schwarze Rauchwolken quollen aus dem Schornstein. Nur so gelang es uns, der Motorjacht den Weg abzuschneiden. Bei glatter See wäre uns das sicher nicht gelungen. Die Motoryacht wurde jedoch durch die Wellenhöhe in ihrer Fahrt behindert. Durch Megaphon wurde sie aufgefordert längsseits zu kommen. Dies geschah dann auch.

Es war nur eine Person auf dem Boot. Vom WO in Empfang genommen, erschien diese dann ganz bleich vor Angst mit schlotternden Knien in der Messe. Was muss der wohl in dem Augenblick über uns gedacht haben. Er war dänischer Staatsbürger und hörte auf den schönen Namen Ole Hansen. Er hat mir erzählt, dass er in Stralsund im Intershop Zigaretten und Schnaps gekauft habe und auf dem Wege nach Dänemark sei. Einmal hätte man ihn schon kontrolliert. Genau so ein großes Schiff, wie dieses hier. Inzwischen hatte ich dem LI, Kpt.-Ltn. Prinz, befohlen, die Yacht unter die Lupe nehmen. Wenig später meldete der LI, dass etwa 240.000 Zigaretten und 8 Flaschen Cognac, alles westliche Produktion, an Bord vorgefunden wurden. Das Boot war bis oben voll gestapelt. Es war keine Seekarte und auch keine andere Ausrüstung an Bord. Die Ware sollte in der Køge Bugt (Bucht südlich Kopenhagen auf der Insel Sjælland) in der Dunkelheit angelandet werden. Nach Komplizen befragt gab er an, dass zwei ihn in der Bucht erwarten würden. Er hat mir dann auch den Truppenteil in dem er mal gedient hatte, seinen Wohnort usw. mitgeteilt. Seinen persönlichen Reingewinn von dieser Fahrt hat er mit geschätzt 30.000 dänischen Kronen angegeben.

Nach der Frage, wie er denn nur mit einem kleinen Magnetkompass und ohne Seekarte in Richtung DDR navigiert hätte, antwortete er: „Stevns Klint achteraus, Dornbusch voraus“. Er hatte keinerlei Erfahrung hinsichtlich Seefahrt und war sich des persönlichen Risikos gar nicht bewusst. Zwischenzeitlich wurde der Vorfall weiter gemeldet. Das Ergebnis war dann, wir sollten ihn laufen lassen. Wir haben ihn dann noch ordentlich gepflegt und nun wurde ihm so langsam klar, dass wir wohl doch nicht irgendwelche Untermenschen wären. Die Erleichterung war ihm anzumerken. Er fragte mich noch, ob ich den dänischen Zoll informieren würde, was ich verneinte. Dann habe ich ihm mitgeteilt, dass er seine Fahrt fortsetzen könne. Er benötigte aber Benzin und holte zur Bezahlung gleich seine Brieftasche vor. Eine Kontrolle auf der Yacht ergab, dass er mit dem Tankinhalt Dänemark wirklich nicht sicher erreichen konnte. Also haben wir wieder einen Spruch abgesetzt und über die neue Situation informiert. Antwort: Wir sollten auf Position bleiben. Die Yacht würde abgeholt werden. Das Landungsgeleit war dann schon ohne uns abgelaufen. Es wurde dunkel. Endlich erschien ein Fahrzeug der Grenze und nahm unseren Kunden in Schlepp. Wir eilten dem Geleit hinterher.

Der souveräne Staat DDR hatte keine Skrupel Schmuggelgeschäfte zuzulassen. Ole Hansen hatte, was mich sehr verwunderte, ja sogar noch die Quittungen vom Intershop Stralsund in seiner Brieftasche. Ein bisschen später habe ich dann erfahren, dass seit Jahren von Wismar, Rostock und Stralsund aus solche Fahrten nach Dänemark stattfanden. Vespasian: „Pecunia non olet!“ (Geld stinkt nicht). Erst nach der Anerkennung der DDR hörte das auf. Heute denke ich, dass wir Ole Hansen wenigstens zwei Flaschen von dem Cognak hätten ausspannen können. Haben wir nicht gemacht, wir waren halt zu anständig.

Ein etwas anderer Neujahrsspaziergang

von Klaus Martin

01. Januar 1978 – auf dem Wohnschiff der Schwarzmeerflotte in Poti, wo die künftige Besatzung der „Rostock“ den Jahreswechsel gefeiert hatte, ging langsam wieder der Bordbetrieb los. Doch was tun an dem dienstfreien Tag? Während Rolf Block und ich noch über etwas Sinnvolles grübelten, kam von Stabsobermeister Hertling die Einladung zu einem Strandspaziergang. Da das Wetter für diese Idee auch ideal war, versammelte sich kurz darauf ein kleines Grüppchen von ca. 6 - 8 Mann vor dem Wohnschiff. Offiziell wurde diese Aktion als sportliche Maßnahme deklariert und so konnten wir in den Trainingsanzügen auch gleich eine Abkürzung aus dem Stützpunkt heraus zum gegenüberliegenden Strand ausnutzen. So genau wurde es mit dem Objektschutz sowieso nicht gehalten.

Direkt am Wasser ging es langsam gen Norden und schon bald reizte die Dünung des Schwarzen Meeres unseren Ehrgeiz, indem wir wie die kleinen Kinder mit den Wellen um die Wette liefen. Natürlich gab es großes Gelächter, wenn eine Welle schneller war als der Herausforderer und dieser dadurch nasse Füße bekam. Unser großes Wohnschiff wurde am Horizont immer kleiner und bald darauf erreichten wir das Flussdelta des Rioni, der nördlich von Poti nach seinem Lauf durch den Kaukasus in das Schwarze Meer mündet. Da sehr viel angeschwemmtes Holz herumlag, war natürlich der Gedanke an ein Lagerfeuer nicht weit und schon bald darauf konnten wir uns aufwärmen. Damit

die Flammen nicht ausgingen, zog immer wieder ein „Sammler“ los und holte Nachschub. Von einem dieser Streifzüge brachte SOM Hertling auch eine Spraydose mit und als Ari-Techniker/Sprengmeister hatte er eine neue Idee. Also rein mit der Dose ins Feuer und dann aus einer Deckung heraus auf das Kommende gewartet. Das kam dann auch kurze Zeit später in Form eines lauten Knalls, der in dieser Einöde nur die Möwen erschreckte. Begeistert über dieses Ergebnis erwachte jetzt bei allen der nächste Spieltrieb und wieder schwärmten wir aus, aber jetzt nicht mehr um Holz zu sammeln, sondern um neuen „Sprengstoff“ zu finden. Und das war ganz leicht, denn im Sommer muss der Strand sehr beliebt gewesen sein und das nicht nur von den Menschen, sondern auch von einer Unmenge von Mücken. Davon konnte ich mich dann im Juli 1983 überzeugen, als mich das Praktikum von der Seekriegsakademie Leningrad wieder mal für sechs Wochen nach Poti verschlug. Bei den russischstämmigen Seeoffizieren war übrigens der Militärstützpunkt Poti im sumpfigen Flussdelta zwischen dem großen und kleinen Kaukasus noch immer als Verbannungsort des Zaren für unliebsame Offiziere verrufen.

Aber zurück zu unserem Erlebnis. Überall lagen jedenfalls die Spraydosen gegen diese Plagegeister herum. Und da diese aus „vaterländischer“ Produktion, dadurch sehr stabil und größtenteils verrostet waren, war dafür der Effekt bei der Sprengung umso größer. Aber auch eine Möbelpolitur-Spraydose aus westdeutscher Produktion hatte ihren großen Auftritt, denn wie eine Rakete schoss das lange Aluminiumrohr in den Himmel. Zwischendurch wurde sich immer wieder am Feuer aufgewärmt. Bei so einer Pause kam Rolf Block mit einer ganzen Handvoll Spraydosen und ohne Vorwarnung schmiss er gleich alle auf einmal ins Feuer. Wie ein aufgescheuchter Hühnerhaufen rannten alle davon, um dann aus sicherer Entfernung die Explosionen zu zählen. Da Rolf sich nicht mehr genau erinnern konnte, wie viel Dosen er hineingeworfen hatte, begann nun das große Rätselraten, wann wir wieder zurück an das Feuer könnten. Keiner wollte sich so richtig trauen und das war auch gut so, denn obwohl es schon eine Weile ruhig gewesen war, gab es plötzlich doch noch einen großen Knall, das Feuerholz flog in alle Richtungen und ein Dosenteil surrte durch die Luft. Damit war aber auch allen die Lust auf weitere Experimente vergangen, die Reste des Lagerfeuers wurden ordnungsgemäß gelöscht und da es langsam auf die Mittagszeit zuing, traten wir den Rückmarsch an. Natürlich wiederholten wir das Spiel mit den Wellen, auch auf die Gefahr nasser Füße hin, schließlich ging es zurück ins warme Wohnschiff. Und dort wurde den anderen natürlich in den schillerndsten Farben dieser außergewöhnliche Strandausflug geschildert und dass wir das neue Jahr doch noch mit „Böllern“ begrüßen konnten. Aber ob wir das in dieser Form auch am Ostseestrand von Warnemünde gedurft hätten?

Leser melden sich zu Wort

Im Heft 5 hatten Manfred Kretzschmar und Hans Steike unter der Überschrift „KSS Pr. 50: Unterstellung, Status des Truppenteils und Bordnummern“ versucht, alle unter diese Kriterien fallenden Veränderungen, die der Truppenteil und die Schiffe durchmachten, in der zeitlich richtigen Reihenfolge zu erfassen. Unser kritischer Leser Herr Helmut Bechert aus Berlin übersandte uns dazu noch einige interessante Ergänzungen und schreibt:

Der Blick in zeitgenössische militärische Dokumente der Volksmarine erlaubt wieder einmal eine Aufhellung von Fakten und Einblick in Zusammenhänge von Ereignissen weit zurückliegender Jahre. Die Auffüllung des KSS-Bestandes auf vier Schiffe des Projektes 50 im Oktober 1959, die Auflösung der 6. Flottille zum Ende des gleichen Jahres und die Bildung der KSS-Brigade als neue selbständige Formation zum 1. Januar 1960 hatte nicht nur die bereits beschriebenen Veränderungen der Bordnummern zur Folge, sondern führte auch zu einer neuen Organisationsstruktur innerhalb der Brigade. So bestimmte die AO 86/59 des neuen Chefs der SSK, Konteradmiral Ehm, vom 03.12.1959:

.....

III. Der Küstenschutzschiff-Brigade werden unterstellt:

Die KS-Schiffe

1. Gruppe Kampfkern	401	1/56
	502	3/59
2. Gruppe Kampfbreserve	601	2/56
	702	4/59

Die zweite Zifferngruppe war ein Vorgänger der Baunummer und bezieht sich auf die Zuführung der Schiffe 1956 bzw. 1959. Wie erkennbar, wurden nunmehr gemischte Gruppen gebildet mit je einem „alten“ und einem „neuen“ KSS. Die taktische Ausbildung im Jahr 1960 war innerhalb der Gruppen u.a. auf den Einsatz des Hauptkalibers zur Unterstützung der TS-Boots-Abteilungen gerichtet. Leistungsvergleiche fanden nicht innerhalb der Gruppen sondern zwischen den Gruppen und nur zwischen Schiffen gleicher Zuführung – so z. B. zwischen dem GA-V der Schiffe 502 und 702 – statt. Die KS-Schiffe führten auch weiterhin „gesonderte Nummern“ mit den Hundertern 4 – 7. Die mittlere Null kennzeichnete KSS und die dritte Ziffer die laufende Nummer des Schiffes in der Gruppe.

Diese Gruppeneinteilung war nur von kurzer Dauer und wurde laut AO 65/60 des CVM zum 1. Januar 1961 mit Unterstellung der KSS-Brigade unter die 1. Flottille geändert:

.....

I. Der 1. Flottille werden unterstellt:

Die Küstenschutzschiff-Brigade (operative Unterstellung)

Der Küstenschutzschiff-Brigade werden unterstellt:

Die KS-Schiffe

Kampfkern II:	401	S-118
	502	S-111
	702	S-114
Kampfbreserve:	601	S-120

Als Schiffbau-Nummern tauchten erstmalig die sowjetischen auf. Infolge der Modernisierungen in Kronstadt erfolgte mit der Org.-AO 63/61 des CVM mit Wirkung ab 1. Januar 1962 eine erneute Status-Veränderung:

.....

IV. Der Küstenschutzschiff-Abteilung werden unterstellt:

Die Küstenschutzschiffe

Kampfkern I	502	S-111 „Karl Liebknecht“
	702	S-114 „Friedrich Engels“
Kampfkern II	401	S-118 „Ernst Thälmann“
	601	S-120 „Karl Marx“

Die Gruppeneinteilung erfolgte jetzt einheitlich nach Indienststellungsjahren. Die Werftlieger im Ausland wurden in der Heimat logischerweise als Kampfbreserve eingestuft. Als Schiffbau-Nummern kamen – wie schon 1961 – die sowjetischen zur Anwendung. Erst 1966 wurden die Projektnummern 50/1 bis 50/4 als Schiffbau-Nummern eingeführt.

Die Umbenennung in 4. KSS-Abteilung wurde zum 1. Dezember 1971 vollzogen und ist durch die AO 44/71 des CVM vom 6.10.1971 belegt. Zum Zeitpunkt der Umbenennung war der Ist-Bestand der Abteilung ausgewiesen mit:

<i>Küstenschutzschiff 141</i>	<i>50/1</i>	<i>„Ernst Thälmann“</i>
<i>Küstenschutzschiff 142</i>	<i>50/2</i>	<i>„Karl Marx“</i>

Zu diesem Zeitpunkt war für den Zeitraum bis 1975 die Zuführung von einem Küstenschutzschiff (neu) mit Bordnummer 143 in der Planung. Wie bekannt, wurde das erste neue KSS des Projektes 1159 aber erst 1978 zugeführt. Da kein KSS des Projektes 50 in der Volksmarine mehr existierte, war die Bordnummer 141 für die Neuzuführung frei.

Anhang 1: Dienst an Bord zur Kaiserzeit (2)

Uli Korn hat uns ein im Jahr 1898 erschienenenes Büchlein zur Verfügung gestellt. Es trägt den Titel „Das Kleine Buch von der Marine“. Verfasser waren ein Dr. Heinrich Schröder, Lehrer an der Kaiserlichen Deckoffiziersschule zu Kiel und ein Herr Georg Neudeck, Kaiserlicher Marine-Schiffsbaumeister. Nachdem wir im Heft 8 bereits mit Ausschnitten des Abschnittes „Rollen an Bord“ begonnen hatten, folgt jetzt die Fortsetzung mit dem Thema „Schiffsordnung“.

Schiffsordnung.

1. Befehle, welche vom Ersten oder wachthabenden Offizier gegeben, zur Kenntnis der Besatzung zu bringen sind, werden vom Bootsmannsmaaten der Wache, nachdem er vorher ein Pfeifensignal gegeben, laut ausgerufen. Sobald daher ein Signal mit der Pfeife ertönt, muss augenblickliche Stille im ganzen Schiff herrschen, damit der gleich hinterher durch den Bootsmannsmaaten der Wache ausgerufene Befehl überall verstanden werden kann. In der Batterie werden die Befehle durch den Feuerwerksmaaten und im Zwischendeck durch den Wachtmeistersmaaten der Wache wiederholt. Jedermann hat sich so einzurichten, dass er die erteilten Befehle hört oder erfährt, und findet die Entschuldigung, dass ein Befehl nicht gehört worden, keine Berücksichtigung.

2. Wird „Alle Mann auf!“ gepfiffen, so unterbricht sofort jeder seine Beschäftigung und begiebt sich mit Ruhe und Schnelligkeit auf seine Station. Erfolgt dieses Signal während der Mahlzeit, so bleibt die Backschaft zurück, birgt schnell das Essen und folgt den übrigen.

In der Nacht haben die in den Hängematten liegenden Leute sich schnell in die Kleidungsstücke zu werfen und auf ihre Station zu eilen. Nur bei „Klar Schiff“ und Feuerlärm werden die Hängematten gezurrt (d. i. zusammengeschnürt), an Deck gebracht und verstaут.

3. Wenn ein Offizier die Räume betritt, in welchem sich die Mannschaft aufhält, so wird dieses durch das Kommando „Ordnung!“ bekannt gegeben (durch das Stabswacht- oder Feuerwerkspersonal). Hierauf hat sich jeder sofort zu erheben und still zu stehen, bis das Kommando zum Rühren, bezw. Hinsetzen erfolgt. Wird das Kommando „Ordnung!“ nicht gegeben, so darf jeder bei seiner Beschäftigung bleiben.

4. Niemand darf ohne Erlaubnis das Schiff verlassen. Urlaub wird bei der Musterung erbeten. Jedermann, welcher an Bord kommt oder von Bord geht, hat sich beim Wachtmeister, beim Bootsmannsmaat der Wache und beim Fallreepsgefreiten an- und abzumelden.

5. Das Achterdeck darf Niemand ohne dienstliche Veranlassung betreten. Auch im Dienst ist, wenn angängig, das Betreten des Steuerbord-Achterdecks oder der Luvseite (d. i. der dem Winde angesetzten Seite) zu vermeiden. So müssen z. B. die Leute, welche die Posten am Ruder oder an der Rettungsboje ablösen, sich stets an der Backbord- oder Leeseite dorthin begeben.

6. Bei Flaggenparade hat während des Heissens oder Niederholens jede auf dem Oberdeck befindliche Person still zu stehen mit der Front nach der Flagge.

7. Das Rauchen ist nur während der Freizeit auf dem Oberdeck und in der Batterie gestattet; im Zwischendeck ist es nie erlaubt. Dabei ist jede Verunreinigung des Schiffes, namentlich auch durch Spucken, verboten. Es sind überall Spucknapfe aufgestellt.

8. Es darf niemand ohne Erlaubnis an seine Kleiderkiste gehen, ausser wenn Zeugflicken oder Umziehen befohlen worden ist. Nach dem Gebrauch ist die Kleiderkiste jedesmal zu verschliessen und an den vorgeschriebenen Platz zu stellen.

9. Es ist verboten, sich angekleidet in die Hängematte zu legen, oder Kleidungsstücke in dieselbe einzuzurren, auch darf in der Hängematte nicht geraucht werden. Die ausgezogenen Kleidungsstücke müssen während der Nacht innerhalb der Hängematte aufbewahrt werden, Steerte und Zurrleinen dürfen nicht herabhängen. Die Hängematte muss so hoch hängen, dass man unter derselben durchgehen kann.

10. Es ist verboten, sich auf die Kanonen, Lafetten, Reling, Boote oder in die Pforten zu setzen oder sich aus den Pforten hinauszulegen. Aussenbords in den Rüsten und im Fallreep darf sich niemand ohne Befehl aufhalten. Lärmen und Pfeifen ist überall verboten.

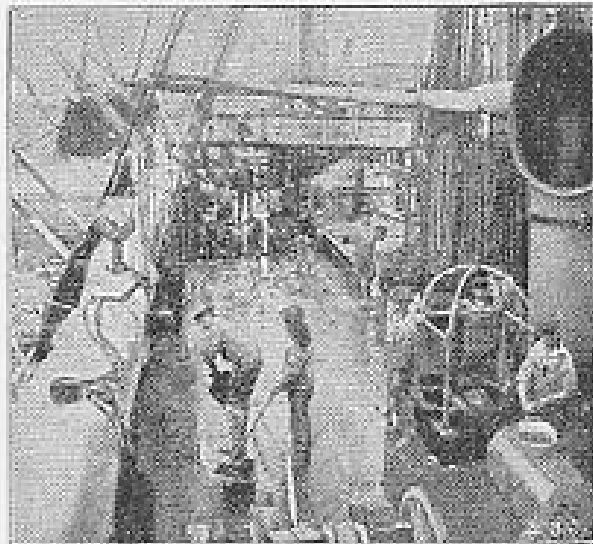
Jeder hat sich überall der grössten Reinlichkeit zu befehligen und peinliche Ordnung zu halten. Wäsche ist nur an den dazu bestimmten Jollen aufzuhängen.

Routinen.

Für den täglichen Dienst an Bord bestehen allgemeine Vorschriften, welche für jede Stunde und Minute genau vorschreiben, wann aufgestanden und zur Ruhe gegangen, wann gegessen wird, wann Freizeit, wann Dienst ist u. s. w. Diese Zeiteinteilung nennt man *Routine*. Man unterscheidet *Tages-* (und zwar *Sommer-* und *Winter-R.*) und *Wochenroutine*, *Hafen-* und *Seeroutine*, sowie *Arbeitsroutine* und *Tropenroutine*.

Während der ersten Zeit nach der Indienststellung eines Schiffes gilt für dasselbe die Arbeitsroutine. Ist die Anrüstung beendet und sind die Leute in die Hauptrollen eingeübt, so wird das Schiff auf Seeklarkeit besichtigt, bei alleinfahrenden Schiffen durch den Stationschef, bei Schiffen, die einem Verbands angehören, durch den Geschwader- bzw. Divisionschef. Nach dieser Besichtigung tritt die regelmässige Tages- und Wochenroutine in Kraft. Die *Tagesroutine* für Schiffe, die im Hafen liegen, ist im Sommer in der Hauptsache die folgende:

Um 4 Uhr 10 Min. wird die Nachtwache geweckt und gemustert; sie hat dann das „Sichwaschen“ der ganzen



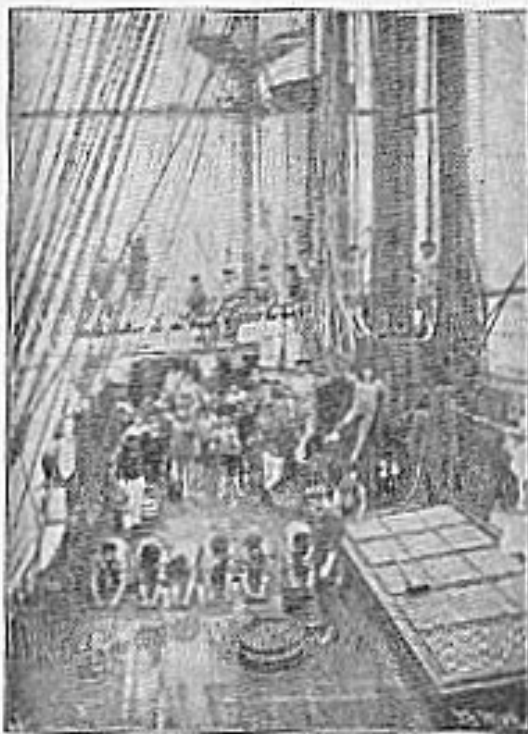
117. „Rein Schiff“.

Nach einer Photographie von Arthur Renard, Kiel.

Mannschaft und die Reinigung des Decks vorzubereiten und zu diesem Zweck die nötigen Baljen und Waschgeschirre mit Frischwasser zu füllen und das Reinigungsgeschirr für das Deckwaschen an seine Stelle zu bringen. 4h 50m werden Bootsmann, Feuerwerker und Wachtmeister mit ihren Mänteln geweckt, ebenso die Sicherheitswache, welche 5 Minuten später auf dem Backbord-Achterdeck antritt.

5h giebt die Sicherheitswache das Trommel- und Pfeifensignal zum *Wecken*. Mit dem letzten Schlage des Tambours nach dem Gebet pfeift der Bootsmann mit seinen Mänteln das *Überall*, worauf jeder Mann sofort aufsteht, seine Hängematte zurrt (d. h. zusammenrollt und festschnürt). Die Mannschaften, welche die volle Mittel- oder Hundewache (12—4) gegangen sind, sowie die Seekadetten dürfen bis 6h 40m weiterschlafen. 5h 5m Verstauen der Hängematten, wobei die Hängemattstauer jede schlecht-

gezurrt Hängematte zurückzuweisen haben. 5h10m bis 5h40m Pause für: „Sichwaschen“, Anlegen des Tagesanzugs, Reinigen des Nachtanzuges u. s. w. Während dieser Zeit darf geraucht



118. „Rein Schiff“. Nach einer Photographie von Arthur Renard, Kiel.

werden bis 5h30m, dann: „Pfeifen und Lanten aus“. 5h40m *Schiffereinigung* und Decke auflären; das Personal verteilt sich hierzu nach der Reinschiffsrolle. Die Decks, Boote, auch das Schiff aussenbords werden gereinigt; wenn die Jahreszeit es gestattet, haben die Mannschaften hierzu barfuss an Bord zu erscheinen. 6h40m werden die Hängematten der Seekadetten durch deren Burschen gezurrt und gestaut. — 6h50m „Backen und Banken“. Die Backschaften und die Hüllsbackschaften schlagen die Tische und Bänke, die unter Deck angebracht sind, herunter und holen aus der Kombüse (Schiffsküche) den Kaffee zum Frühstück, wozu Butter

und Brot von den Backschaften und Hüllsbackschaften mittags empfangen wird. Von 7h bis 7h40m ist *Frühstückspause*, während welcher auch geraucht werden darf. Strümpfe und Schuhe sind wieder anzuziehen. 7h20m werden die Posten abgelöst, damit sie frühstücken. Die Backschaften empfangen vom Bottelier ihren Proviant, von dem sie den für die Mittagsmahlzeit bestimmten Teil dem Schiffskoch zu übergeben haben. 7h30m melden sich Mannschaften, die sich krank fühlen, beim Wachmeister, der sie dem Arzt im Lazarett vorzustellen hat. 7h35m „Pfeifen und Lanten aus“ (es wird aufgehört mit dem Rauchen). 7h40m *Deckauflären*, d. h. das Reinigen der Decks, Putzen des Messings u. s. w. wird fortgesetzt.



119. Lazarett.

7h 45m ist Musterung der neuen Sicherheitswache, der Boots- und Fallreepgäste und Wechsel der Wache.

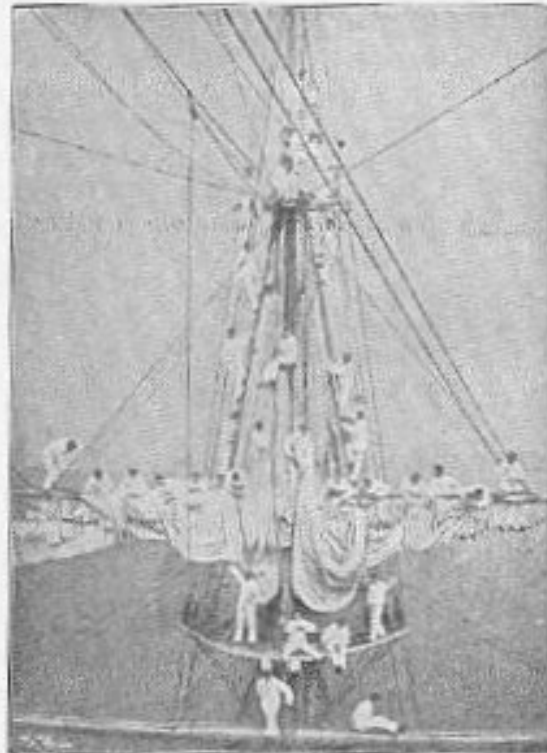
8h *Flaggenparade*: die Flagge wird von den Signalgästen geheisst, wobei die Sicherheitswache und die Posten auf Oberdeck die vorgeschriebene Ehrenbezeugung (Front nach der Flagge) zu erweisen haben. Auf Kommando des wachhabenden Offiziers wird von allen Mannschaften auf Oberdeck stillgestanden und die Offiziere salutieren die Flagge.

Es folgt dann 8h 10m das *Reinigen der Geschütze*, 8h 45m das *Reinigen der Handwaffen*. Dies geschieht korporalschaftsweise unter Aufsicht des

Korporalschaftsführers auf eigens dazu ausgegebenen Personnings (wasserdichtem Segeltuch), damit die Decks nicht verunreinigt werden. — 9h Klarmachen (Vorbereitung) zur Musterung, Fegen der Decks.

9h 10m *Musterung* (Dienstags und Freitags mit Handwaffen). Der Zweck der Musterung ist, festzustellen, ob alle Mannschaften zur Stelle sind, sie auf Reinheit des Körpers und Anzuges u. s. w. zu prüfen, ihnen Befehle und Bestrafungen bekannt zu geben. — 9h 30m bis 11h 30m *allgemeine Exercitien*, die nur am Sonnabend wegen der grossen Schiffsreinigung („grosses Reinschiff“) ausfallen.

Nach Beendigung der Exercitien 11h 30m wird auf den Pfiff „Klar Deck“ das Deck gelegt und aufgeräumt. Um 11h 45m wird zur Vorbereitung des Mittagmahls „Backen und Banken“ (s. vor. S.) kommandiert. Sobald vom Wachtschiff des Hafens der *Kanonenschuss* (nach dem übrigens auch die ganze Civilbevölkerung der Stadt den Gang ihrer Uhren reguliert) ertönt und die Schiffsglocke 8 Glas (d. h. voll) schlägt, wird auf Kommando des wachhabenden Offiziers von sämtlichen Bootsmannschaften das Signal „Alle Mann Mittag“ gegeben. Alle



180. Begleitzercitien (Kadetten). Nach einer Photographie von Arthur Renard, Kiel.

Mannschaften, die nicht dienstlich abwesend sind (für diese wird das Essen aufbewahrt), begeben sich an ihre Back. Zum frischen oder Salzfleisch giebt es entweder Hülsenfrüchte und Kartoffeln oder Backobst und Klösse, oder das Fleisch ist mit Kartoffelbrei zu „Labskausch“ gekocht. Das Essen ist kräftig und reichlich; die Zubereitung wird von dem Kommandanten, dem Ersten Offizier, dem wachhabenden Offizier, dem Schiffsarzte und dem Zahlmeister durch eigenes Kosten geprüft.

Um 12h 30m werden die Posten abgelöst zum Essen, das Backgeschirr wird auf den dazu bestimmten Persenningen gereinigt. Zugleich mit den ablösenden Posten treten etwaige Strafarbeiter und Straferzieher ihren *Strafdienst* an. Um 1h 45m wird wieder, wie nach jeder Ruhepause, während welcher das Rauchen gestattet ist, das Signal „Pfeifen und Lanten aus“ gegeben. Die Decke werden gefegt, die Händler mit Lebensmitteln und Gebrauchsgegenständen, die mit Beginn der Pause in ihren „Bumbooten“ an Bord gekommen sind, müssen das Schiff verlassen.

Von 2 bis 4h ist *Divisionsdienst* (Kleindienst, Gewehrschiessen, Musterung mit Kleidungsstücken u. s. w., Dienstunterricht u. a.)

Um 4h ist wieder „klar Deck“, d. h. die Decke werden aufgeklart und gefegt, darauf tritt eine kurze Pause ein. Von 4h 30m bis 5h 30m ist *Dienst*, in der Regel allgemeine Exerzitien, Manöver (Übungen in den verschiedenen Rollen) oder Unterricht in der Dienstkenntnis (Instruktion). Um 5h 30m ist der eigentliche *Dienst beendet*, es wird „Klar Deck“ gemacht; die Boote, die keine Verwendung mehr finden, werden geheisst, die Geschütze erhalten ihre Bezüge, damit sie nicht durch die Feuchtigkeit der Nacht leiden, und die Mannschaften ziehen sich für die Nacht wärmere Kleidung an.

5h 50m „*Backen und Banken*“, wie vor dem Frühstück und dem Mittagessen, und um 6h *Abendessen* (Thee und Butterbrot), von da an *Freizeit*, während welcher auch die Kartoffeln für den folgenden Tag geschält werden.

Mit Sonnenuntergang wird die Flagge niedergeholt und die Bug- und Hecklaterne geheisst. Auch zu dieser *Flaggenparade* müssen wie bei der des Morgens um 8 Uhr die Sicherheitswache und das Signalpersonal antreten.

7h 30m müssen die Bumboote, die mit Beginn der Freizeit an Bord gekommen sind, das Schiff verlassen, die Backen werden hochgeschlagen, die Decke gefegt. Um 7h 40m werden die Hängematten der Fähnriche an deren Burschen, 10 Minuten später die der Mannschaften ausgegeben und sofort an den vorgeschriebenen Schlafplätzen aufgehängt. Die *Nachtwache*, welche um 8h gemustert wird, darf keine Hängematte benutzen, sondern muss sich an einem besonderen Platze, von dem sie leicht an Deck kommen kann, schlafen legen.

Um 8^h 50^m werden die Decke nochmals gelegt, Pfeifen und Lanten in den unteren Schiffsräumen ausgemacht, da während der Nacht das Rauchen nur an Deck gestattet ist. Um 9^h wird der *Zapfenstreich* von dem Spielmann der Sicherheitswache geschlagen, bzw. geblasen, wozu die Wache unter dem Kommando des wachhabenden Offiziers angetreten ist. An den Zapfenstreich schliesst sich das Gebet, wobei im ganzen Schiff Ruhe herrscht und alle, die an Deck sind, die Mütze abnehmen. Dann ertönt der Kommandopfeiff „*Ruhe im Schiff*“, und nirgends an Bord darf mehr gesungen oder geläutet werden.

Um 9^h 10^m geht der Erste Offizier mit sämtlichen Detail-Deckoffizieren (Feuerwerker, Bootsmann u. s. w.) sowie dem Wachmeister und Pumpenmeister (Feuermeister) die *Haupttronde*, um nachzusehen, ob alles für die Nacht in Ordnung ist, die Vorratsräume geschlossen sind und nur an erlaubten Orten noch Licht brennt. Bei den Kombüsen (Schiffsküchen) haben die Köche oder Kochsmaste „Feuer gelöscht“ und „Kombüse rein“ zu melden. Nach dem Rondegang giebt der Erste Offizier die Befehle für die Nacht und den folgenden Tag aus.

Im Winter müssen natürlich wegen der kürzeren Tage manche Verschiebungen in der Tageseinteilung eintreten; sie finden ihren Ausdruck in der *Winterroutine* im Hafen.

Die Grundlage bildet auch hier die soeben weiter ausgeführte Sommerroutine, von der sie in folgenden Punkten abweicht:

Das Wecken findet eine Stunde später statt, also um 6^h, Frühstück um 6^h 50^m (10 Min. früher), Flaggenparade um 9^h (1 Stunde später), der gesamte Dienst am Nachmittag fängt $\frac{1}{2}$ Stunde früher an und hört ebenso $\frac{1}{2}$ Stunde früher auf.

Der tägliche Dienst in See richtet sich nach der *Seeroutine*. „Wecken und Überall“, Flaggenparade und Zapfenstreich fallen weg, ebenso Sicherheitswache und Fallreepgäste; dagegen geht die Mannschaft, je nach der Grösse des Schiffes in 2—4 Wachen geteilt, Tag und Nacht Wache bei meist vierstündlichem Wechsel. Die Wache hat die Leute für alle Posten, Ausgucks, zur Bedienung des Ruders (Steuers), der Signale, zum Loten und Loggen zu stellen und eine Rettungsbootsmannschaft unter einem Bootssteurer stets klar zu halten. Die Mahlzeiten werden auch in See in der Regel von der ganzen Mannschaft gleichzeitig eingenommen, wenn nicht schlechtes Wetter eine Teilung hierfür nötig macht. Von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang brennen die Positionslaternen (an Steuerbordseite [rechts] eine grüne, an Backbordseite [links] eine rote, und wenn gedampft wird, am Fockmast die Dampferlaterne), auch sind dann Nachtposten ausgestellt.

Für die Tropen, wo wegen der starken Hitze die Exerzitionen nicht am Tage ausgeführt werden können, gilt eine besondere

Tropenroutine, welche die Exerzitien auf die kühleren Morgen- und Nachmittagsstunden verlegt.

Ausser diesen Tagesroutinen für den regelmässigen täglichen Dienst giebt es noch *Wochenroutinen* für Hafen und See, welche den regelmässigen Dienst an den einzelnen Wochentagen festsetzen, für das grosse Reinschiff am Sonnabend, Zeug-, Hängemattenwäsche u. s. w.

Die *Arbeitsroutine*, nach welcher die Exerzitien ganz wegfallen, das Frühstück bereits um 6h 30m eingenommen wird, die Musterung erst um 11h 40m, zwischen Frühstück und Musterung sowie des Nachmittags von 1h 30m bis 5h 30m Arbeitsdienst ist, tritt in Kraft bei der Aus- und Abrüstung des Schiffes, beim Malen, bei Übernahme grösserer Mengen von Proviant, Kohlen u. s. w., kurz dann, wenn eine grössere Arbeit schnell erledigt werden muss.

Aus dem Vorstehenden ist ersichtlich, wie sehr in der Marine die Mannschaften an Ordnung und Pünktlichkeit gewöhnt werden, wie sehr die Zeit ausgenutzt wird, ohne jedoch den Leuten die nötige Zeit zur Ruhe und Erholung zu versagen.

Ereignistafel

(Bearbeitungsschluss: Dezember 2009)

Diese Ereignistafel wurde aus persönlichen Erinnerungen vieler ehemaliger KSS-Fahrer, aus Literatur und aus sonstigen Veröffentlichungen zusammengestellt. Irrtümer sind nicht ausgeschlossen, da die Ereignisse teilweise schon über 50 Jahre zurückliegen und auch in Literatur und anderen Medien vielfach 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 und den ab 1966ab als Baunummern verwendeten Projektnummern 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. Wir freuen uns über jeden, auf überprüfbarer Quelle beruhenden Hinweis, der diese Ereignistafel weiter berichtigt, ergänzt oder präzisiert.

Jahr/Monat/Datum

Ereignis

1956

März	01.	Gründung der Nationalen Volksarmee der DDR mit der Verwaltung Seestreitkräfte (SSK).
Aug.–Dez.		Baubelehrung und Ausbildung der ersten KSS-Besatzungen in Saßnitz (Dwasieden). Zur Unterstützung der Ausbildung liegt das sowjetische KSS „Barzuk“ (Dachs) bis zum 22. 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.
Okt.	25.	Befehl 205/56 des Chefs der SSK. Demnach ist ab Ausbildungsjahr 1956/57 in den SSK eine neue Struktur einzuführen. Unter Buchstabe F wird eine 6. Flottille genannt, der u. a. 2 KSS (1-61 bis 1-62) zu unterstellen sind.
Dez.	06.	Eintreffen der KSS in Warnemünde (Breitling), Bordausbildung/Übernahmen
	10.	Überfahrt nach Saßnitz, gleichzeitig Fahrterprobung mit kurzer AK-Fahrt
	15.	Indienststellung der ersten beiden KSS Projekt 50 in Saßnitz: Bau-Nr. 50/1 mit Bord-Nr. 1-61 (später „Ernst Thälmann“) und Bau-Nr. 50/2 als 1-62 (später „Karl Marx“). Die Schiffe sind den Stoßkräften der Seestreitkräfte zugeordnet und dem Stab der damaligen 6. Flottille in Saßnitz unterstellt. Andere Quellen nennen die Indienststellung in Warnemünde (Pinnegraben) und sofort danach die Verlegung nach Saßnitz.

1957

Febr.	19.	Erstes selbständiges Auslaufen beider KSS
März	01.	Bei einer Flottenparade zum 1. Jahrestag der Gründung der NVA werden beide KSS im Stadthafen Rostock erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt.
	12./13.	Erstes Hauptkaliberschießen und Schuss des ersten Torpedos der SSK der DDR durch KSS „Karl Marx“
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	29. - 02.	Erster Flottenbesuch der SSK der DDR im Ausland zur „Woche des Meeres“ in der VR Polen (Gdynia) bei Teilnahme beider KSS und unter Leitung von Vizeadmiral Verner. Um 03.00 Uhr am 29.06. setzen die Schiffe während der Überfahrt unter den Klängen der Nationalhymne in See erstmalig die neue Dienstflagge der SSK und Kommandozeichen (Stander und Wimpel).

Sept. 13. Stab der 6. Flottille verlegt von Saßnitz nach Parow

1958

April 08. Auf dem Schiff „Ernst Thälmann“ tritt bei Masutübernahme Heizöl im Turbinenraum aus einem Peilstutzen, spritzt auf heiße Aggregateteile, entzündet sich und weitet sich zu einem Großbrand in Abteilung V aus. Die Reparatur in der Neptunwerft Rostock zieht sich bis Ende 1958 hin.

Mai 01. KSS „Karl Marx“ nimmt an einer einlaufenden Flottenparade in Rostock-Warnemünde teil.

Juni 28.-30. KSS „Karl Marx“ ist Flaggschiff eines Verbandes der Volksmarine, der unter Leitung von Vizeadmiral Verner an der Woche des Meeres in Gdynia teilnimmt.

Juli 19.-21. KSS „Karl Marx“ nimmt an einer gemeinsamen taktischen Übung der sozialistischen Ostseefloten teil.

Dez. Rückverlegung des Stabes der 6. Flottille von Parow nach Saßnitz

Mit Beginn des Ausbildungsjahres 1958/59 erhalten die KSS neue Bordnummern: 1-61 ändert sich in 401 und 1-62 in 501

1959

Mai 17. Eine Delegation des ZK der SED und des Ministerrates der DDR stattet den SSK der DDR einen Besuch ab. Teilnehmer sind u. a. Walter Ulbricht, Erich Honecker, Paul Verner, Karl Mewis, Herbert Warnke. Von KSS „Ernst Thälmann“ aus beobachten die Gäste Handlungen der SSK der DDR in See.

Juni 27.-29. Teilnahme des KSS „Ernst Thälmann“ an der „Woche des Meeres“ in Szczecin. Der Besuch steht unter Leitung von Konteradmiral Scheffler.

Juli Beginn der Baubelehrung und Ausbildung der nächsten zwei KSS-Besatzungen in Saßnitz (Dwasieden)

27.-30. KSS nehmen an einer gemeinsamen taktischen Übung der sozialistischen Ostseefloten teil.

Aug. Uraufführung der „Störtebeker-Ballade“ während der 1. Rügenfestspiele in Ralswiek. KSS-Personal der Baubelehrungs-Einheit wird zur Sicherstellung eingesetzt. Auch in den Folgejahren werden die KS-Schiffe regelmäßig Personal für diese Aufgabe abstellen.

Sept. 21.-25. Takt. Übung der SSK und LaSK der DDR unter Teilnahme von KSS

Okt. 10. Indienststellung weiterer Einheiten Projekt 50 durch den Minister für Nationale Verteidigung der DDR, Armeegeneral Willi Stoph: Bau-Nr. 50/3 mit Bord-Nr. 601 (später „Karl Liebknecht“) und Bau-Nr. 50/4 mit Bordnummer 701 (später „Friedrich Engels“).

Dez. 31.12. Auflösung der 6. Flottille

1960

Die KSS werden als UAW-Schiffe klassifiziert und den Sicherungskräften der Volksmarine zugeordnet.

Jan.	01.	Auf Befehl des Ministers für Nationale Verteidigung, Armeegeneral Willi Stoph, wurde die KSS-Brigade (KSSBr) aufgestellt. Der Chef der KSSBr untersteht zeitweise direkt dem Chef der SSK. Mit Brigadebildung ändern sich erneut die Bordnummern: 50/1 behält Bordnummer 401, 50/2 erhält 601, 50/3 die Nummer 502 und 50/4 die Nummer 702.
Mai	17.-19.	Teilnahme des Stabes der KSSBr an einer gemeinsamen Nachrichten-Übung der Verbündeten Ostseefloten (VOF) des Warschauer Vertrages
Juni	25.-28.	Die KSS „Karl Liebknecht“ und „Friedrich Engels“ nehmen anlässlich der „Woche des Meeres“ an einer Flottenparade in der VR Polen teil. Der Besuch wird von Konteradmiral Ehm geleitet.
Aug.	23.-26.	Zweiseitige, zweistufige Kommandostabsübung der Verbände der SSK mit Nachrichtenmitteln unter Teilnahme des Stabes der KSSBr
Sept.	28. - 10.	KSS „Karl Liebknecht“ ist zur Aufklärung des Manövers „Wallenstein II“ eingesetzt. Dazu hatte das Schiff in Erwartung der in die Ostsee einlaufenden Manöverteilnehmer vorher mehrere Tage vor Kühlungsborn in Bereitschaft gelegen.
	13.-23.	Flottenübung der SSK der DDR unter Teilnahme der KSSBr
	25.	KSS „Karl Liebknecht“ schießt vor Warnemünde Salut beim Empfang eines polnischen Flottenbesuchs-Verbandes
Okt.	07.	Auf Beschluss des Ministerrates der DDR wird der KSSBr die Truppenfahne verliehen.
Nov.	04.	Teilnahme von 3 KSS (Schiff „Karl Marx“ in der Werft) an einer Flottenparade im Greifswalder Bodden anlässlich der Namensverleihung „Volksmarine“ an die Seestreitkräfte der DDR durch den Minister für Nationale Verteidigung, Generaloberst Heinz Hoffmann. Das Flaggschiff des Verbandes ist das KSS „Ernst Thälmann“. KSS „Friedrich Engels“ schießt Ehrensolut.
	22.-25.	Ein verkürzter Stab der KSSBr. nimmt an einer Kommandostabsübung der Verbündeten Ostseefloten teil.
Dez.	01.	Die KSSBr wird im täglichen Dienst der 1. Flottille unterstellt. Operative Einsätze und Fahrten außerhalb der Verantwortungszone der Volksmarine werden weiterhin vom Kommando der VM geführt.

1961

Jan.	16.	Verleihung der Ehrennamen an die vier KSS in Saßnitz bei Anwesenheit von Rosa Thälmann, der Witwe Ernst Thälmanns: 50/1: Bord - Nr. 401: „Ernst Thälmann“; 50/2: Bord - Nr. 601: „Karl Marx“ 50/3: Bord - Nr. 502: „Karl Liebknecht“; 50/4: Bord - Nr. 702: „Friedrich Engels“. Da sich das KSS „Karl Liebknecht“ seit Anfang Januar in der Werft befindet, nimmt dessen Kommandant, Kapitänleutnant Wittrien, das Namensschild in Saßnitz in Empfang.
Febr.	19.	Bei der Überfahrt von Saßnitz zur Neptunwerft in Rostock kollidiert das KSS „Karl Marx“ im dichten Nebel mit dem norwegischen Tanker „Viebran“. Der Wachoffizier des Schiffes hatte kurzzeitig die Brücke verlassen, um persönlich den Kommandanten über die Wetterverschlechterung zu informieren. In diesem Moment tauchten die Lichter des norwegischen Tankers auf. Rätselhaft blieb, warum der Kollisionsgegner nicht auf dem Bildschirm der Station „Don“ ausgemacht wurde.
	21.	Überprüfung der Gefechtsbereitschaft der KSSBr. durch das KVM

Mai	23.-30.	2 KSS nehmen als darstellende Kräfte an einer gemeinsamen Kommando-Stabsübung der VOF teil.
Juli	10.	Truppenbesuch des Vorsitzenden des Staatsrates der DDR Walter Ulbricht. Von Bord des KSS „Friedrich Engels“ aus verfolgen er und seine Begleitung Vorführungen von Einheiten der Volksmarine in See und überzeugen sich vom Niveau der Kampf- und Gefechtsbereitschaft der Einheiten.
	20.-24.	Die „Friedrich Engels“ als Flaggschiff und drei MLR sind Teilnehmer eines offiziellen Flottenbesuches in Gdynia, der unter Leitung von Kapitän zur See Streubel steht.
Juli/August		KSS nehmen an einer Flottenübung der VM und mit zwei Schiffen an einer gemeinsamen Reedeübung der verbündeten Ostseeflotten teil. Während der Manöver läuft KSS „Ernst Thälmann“ mit hochrangigen Militärs in Baltijsk ein. Hier rettet der Artilleriegast Stabsmatrose Fritz Butter einen Jungen vor dem Ertrinken. Er wird vom Minister für Nationale Verteidigung der DDR mit der „Verdienstmedaille der NVA“ in Bronze ausgezeichnet. Das KSS verbleibt bis zum Rücktransport der Militärdelegation in Baltijsk.
	13.	Während der Veränderung des Grenzregimes der DDR zur Bundesrepublik Deutschland und zu Westberlin („Mauerbau“) sind die KSS als Reserve des CVM vorgesehen. Vermutlich zur Aufklärung handelt KSS „Friedrich Engels“ am 15. und 16.08. im Arkonabecken.
Sept. Okt.	28.- 10.	Operativ-strategische Übung der Vereinten Streitkräfte
Nov.		Der GA IV des KSS „Karl Marx“ wird als „Bester Gefechtsabschnitt“ der Volksmarine ausgezeichnet.
Dez.		Überfahrt der KSS „Ernst Thälmann“ und „Karl Marx“ zur Modernisierung nach Kronstadt
	31.	Mit Ministerbefehl wird die KSSBr in eine selbständige KSS-Abteilung (SKSSA) umgewandelt und der 1. Flottille unterstellt.

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.	04.-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 Typ Krake sind Teilnehmer des ersten offiziellen Flottenbesuches der Volksmarine in der UdSSR (Leningrad). Der Verband wird von Konteradmiral Neukirchen geleitet.
Sept. Okt.	24. - 06.	Flottenübung der Volksmarine in der westl. Ostsee und gemeinsame Übung „Bałtyk-Odra“ vor der Küste der VR Polen. An beiden Übungen sind KSS beteiligt. Zusätzlich erfüllt KSS „Ernst Thälmann“ eine sicherstellende Aufgabe in Szczecin.
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 SKSSA in Erhöhter Gefechtsbereitschaft. Zeitweilig liegen die KSS „Karl Liebknecht“ und „Friedrich Engels“ mit

aufgestiegenem Abteilungsstab in 30-Minuten-Bereitschaft in der Tromper Wiek.

- 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.
- Dez. 01. Die Kampfschiffe der Volksmarine erhielten eine neue Nummerierung nach Typkräften. Ab diesem Zeitpunkt führten die KSS immer mit 100 beginnende Nummern: 50/1 - „Ernst Thälmann“ Bordnummer 101; 50/2 - „Karl Marx“ Bordnummer 102; 50/3 - „Karl Liebknecht“ Bordnummer 103; 50/4 - „Friedrich Engels“ Bordnummer 104.

1963

- Febr.-Dez. Modernisierung der „Karl Liebknecht“ und der „Friedrich Engels“ in Kronstadt. Die Modernisierung betrifft vorrangig die Ortungstechnik und die UAW-Bewaffnung.
- Mai 02. Mit der erneuten Formierung einer 6. Flottille als Verband der Stoßkräfte wird die SKSSA dieser Flottille unterstellt. Am Gründungsappell nehmen auch die beiden modernisierten KSS „Ernst Thälmann“ und „Karl Marx“ teil.
- Juni 01.-05. Navigationsbelehrungsfahrt der „Ernst Thälmann“ und der „Karl Marx“ über Pfingsten. Die Route führt durch den Öresund entlang der schwedischen und norwegischen Küste bis Kap Lindesnaes und weiter mit Südkurs die dänische Küste entlang bis zum Feuerschiff Esbjerg. Nach Versorgung in der Jammerbucht erfolgt der Rückmarsch durch den Großen Belt.
- Aug. 10.-16. Teilnahme der Schiffe „Ernst Thälmann“ und „Karl Marx“ an der gemeinsamen Übung „Flut-63“ in der VR Polen

1964

- März 23.-26. Die KSS „Karl Liebknecht“ und „Friedrich Engels“ sind als darstellende Kräfte an einer gemeinsamen Stabsübung mit Nachrichtenmitteln beteiligt.
- Mai 12. Teilnahme eines KSS an einer Stabsübung der Volksmarine mit Nachrichtenmitteln
- 25.-30. KSS „Karl Liebknecht“ und „Friedrich Engels“ nehmen an einer gemeinsamen Reedeübung von Kräften der BF, PSKF und VM teil.
- Juni Teilnahme der KSS „Ernst Thälmann“ und „Karl Marx“ an den Feierlichkeiten zur „Woche des Meeres“ der PSKF
- 11.-14. Aufklärungsfahrt der „Karl Liebknecht“ in das Skagerrak
- Juli 25. Eine Jugenddelegation der Ungarischen Volksarmee weilt zu Besuch auf dem KSS „Friedrich Engels“
- Sept. 07.-12. Teilnahme der SKSSA an der Flottenübung „Woge“ der VM
- Okt. 07. Teilnahme von KSS an der einlaufenden Flottenparade zum 15. Jahrestag der DDR in Rostock-Warnemünde. Das Schiff „Karl Marx“ schießt Ehrensälgut.
17. Zum Abschluss des Ausbildungsjahres 1963/64 zeichnet der Minister für Nationale Verteidigung das KSS „Karl Marx“ als „Bestes Schiff“ und mit der Verdienstmedaille der NVA in Bronze aus. Die GA III und V des KSS „Ernst Thälmann“ werden von ihm als „Beste Gefechtsabschnitte“ ausgezeichnet.

1965

Juni	02.-09.	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)
	25.-29.	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. Den Besuch leitet Vizeadmiral Ehm.
Juli	06.	Walter Ulbricht (Staatsratsvorsitzender) und Willi Stoph (Ministerpräsident) besuchen anlässlich der Ostseewoche die Volksmarine und fahren auf KSS „Friedrich Engels“ von Rostock nach Saßnitz.
Aug.	26.-27.	KSS sind als Zieldarstellung an einer taktischen Übung der Stoßkräfte der VOF beteiligt.
Okt.	09.	Der sowjetische Kosmonaut Oberst Pawel Beljajew ist Gast auf dem KSS „Karl Marx“
Nov.	29.	Verlegung der SKSSA von Saßnitz nach Warnemünde. Führungswechsel von der 6. auf die 4. Flottille. Der Truppenteil wird nicht mehr als „selbständige“ sondern nur noch als KSSA geführt. Der Truppenteil-Status bleibt erhalten. Die Bordnummern ändern sich wie folgt: 50/1 - „Ernst Thälmann“ Bordnummer 121; 50/2 - „Karl Marx“ Bordnummer 122; 50/3 - „Karl Liebknecht“ Bordnummer 123; 50/4 - „Friedrich Engels“ Bordnummer 124.

1966

Jan.	28.	Beim Auslaufen aus dem Pinnegraben kollidiert das KSS „Karl Marx“ im Warnemünder Seekanal mit einem Minol-Binnentanker und einer Motor-Klappschute. Der Steven des KSS wird eingedrückt. Die Reparatur erfolgt durch die Neptun-Werft im Stützpunkt Warnemünde
März	16.-18.	Teilnahme von KSS als darstellende Kräfte an einer Stabsübung der VOF
Juni	15.	In Begleitung von E. Honecker besichtigt eine ungarische Partei- und Regierungsdelegation unter Leitung von Janos Kadar von KSS „Karl Marx“ aus Vorführungen der Volksmarine in See. Die „Karl Marx“ wird durch die „Ernst Thälmann“ begleitet.
Juli	21.-27.	Teilnahme von KSS an der gemeinsamen Übung „Baikal“. Aufgaben sind die Sicherung eines Landungsgeleites und die Bekämpfung von Landzielen
August		Navigationsbelehrungsfahrt der KSS „Ernst Thälmann“ und „Karl Marx“ in die Nordsee. Das Überschreiten des Nullmeridians wird mit einer zünftigen Meridiantaufe begangen.

1967

Aug.	09.	In seiner Funktion als Sekretär des Nationalen Verteidigungsrates beobachtet E. Honecker vom KSS „Ernst Thälmann“ aus Vorführungen der VM in See.
	15.-25.	Teilnahme von KSS an der Flottenübung „Taifun“ der Volksmarine
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.
	20.	Anlässlich des 50. Jahrestages der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution beteiligen sich die KSS „Karl Marx“ und „Karl Liebknecht“ an einer Flotten-

Parade in Leningrad.

29. Auslaufende Parade im Seekanal von Warnemünde zum 50. Jahrestag der Oktoberrevolution zusammen mit Einheiten der Baltischen Rotbanner-Flotte. Flaggschiff ist das KSS „Karl Liebknecht“, das in Höhe Passagierkai in Warnemünde im Seekanal zwischen Tonnen vertäut ist. Heftiger Wind aus West droht das Schiff in die Fahrrinne zu drücken. Mit Schlepperhilfe und Zusatzleinen bis zur Pier kann die Position gehalten werden.

1968

- April 15.-24. Teilnahme des Stabes der KSSA an der Kommandostabsübung „Rügen“
- Juli 11.-19. Teilnahme der KSSA als darstellende Kräfte an der Kommandostabsübung „Sewer“ des Warschauer Vertrages
- Aug.- 21.
Sept. 26. Im Zusammenhang mit dem Einmarsch von Truppen des Warschauer Vertrages in der CSSR handelt die KSSA unter Bedingungen Erhöhter Gefechtsbereitschaft.
- Sept. Letzte gemeinsame Seeausbildung aller 4 KSS Pr. 50
- Okt. 01. KSS „Karl Liebknecht“ (123) wird außer Dienst gestellt. Die Bord-Nr. 123 übernimmt die „Friedrich Engels“ (vorher 124)
- Nov. 03. Die KSS „Ernst Thälmann“ und „Karl Marx“ sind Teilnehmer einer stehenden Flottenparade aus Anlass des 50. Jahrestages der Novemberrevolution.

1969

- Juni 17.-27. In der 4. Flottille erfolgt eine Inspektion durch das Ministerium für Nationale Verteidigung. Dabei wird auch die KSSA überprüft.
- Juli 06. Während der Ostseewoche besucht Janos Kadar (1. Sekretär der ungarischen KP) die Volksmarine und weilt auch an Bord des KSS „Ernst Thälmann“.
- 14.-18. Zwei KSS nehmen als darstellende Kräfte an der Kommandostabsübung „Triton“ teil, die der Vorbereitung des Manövers „Oder-Neiße“ dient
- Sept. 21.-27. Die KSS „Ernst Thälmann“ und „Friedrich Engels“ nehmen am Manöver des Warschauer Vertrages „Oder-Neiße“ teil.
- Okt. 04.-08. KSS „Friedrich Engels“ ist Flaggschiff der stehenden Parade im Stadthafen Rostock aus Anlaß des 20. Jahrestages der Gründung der DDR. Die Vorführungen der Parade finden dabei bereits am 04.10. statt.
10. KSS „Friedrich Engels“ wird unmittelbar nach der Flottenparade außer Dienst gestellt. Danach wurden auf dem Schiff noch 1969 viele Szenen des DEFA-Filmes „Rottenknechte“ gedreht. Dazu wurden an Bord im Stützpunkt Warnemünde durch Werftpersonal kleinere Umbauten vorgenommen und Besatzungsmitglieder als Kleindarsteller und Statisten eingesetzt.

1970

- Mai Die KSSA wird durch den Minister für Nationale Verteidigung als „Bester Truppenteil der NVA“ ausgezeichnet.
- Juni 25.-26. Zum 25. Jahrestag der PSKF besucht ein Verband der VM unter Leitung von Vizeadmiral Ehm Gdynia. Zum Verband gehören das KSS „Ernst Thälmann“ als Flaggschiff, ein MLR, ein U-Jäger und ein MSR.

Okt.	10.-17.	Teilnahme des KSS „Ernst Thälmann“ am Manöver „Waffenbrüderschaft“ des Warschauer Vertrages
<u>1971</u>		
Juli	06.-10.	KSS „Karl Marx“ nimmt als darstellende Kraft an der KSÜ „Sojus 71“ teil.
	21.	Von Bord des KSS „Karl Marx“ aus beobachten E. Honecker, Armeegeneral Hoffmann, Vizeadmiral Ehm u. a. Persönlichkeiten Gefechtshandlungen von Raketen-, Torpedo- und U-Jagd-Kräften der VM in See.
Dez.	01.	Umbenennung der KSSA in 4. KSS-Abteilung. Im Zusammenhang damit erhält das KSS „Ernst Thälmann“ die Bordnummer 141 und das KSS „Karl Marx“ die Bordnummer 142
<u>1972</u>		
Juni	18.	Kubas Partei - und Regierungschef Fidel Castro besucht die Volksmarine, KSS „Karl Marx“ schießt Ehrensalue.
Sept.	21.	Der Präsident der CSSR Gustav Husak besucht die Volksmarine und weilt auch in der KSSA
<u>1973</u>		
Apr.	09.-13.	Teilnahme an der gemeinsamen Übung „Taifun“
Juli	27.-31.	KSS „Ernst Thälmann“ als Flaggschiff macht zusammen mit dem UAW-Schiff „Wismar“ (Typ Hai) und dem MAW-Schiff „Bernau“ zu einem offiziellen Flottenbesuch, der von Vizeadmiral Ehm geleitet wird, in Leningrad fest.
Okt.	05.-09.	KSS „Ernst Thälmann“ als Flaggschiff nimmt zusammen mit 2 UAW- und 3 MAW-Schiffen an einem Flottenbesuch in Gdynia teil. Leitung des Besuchs-Verbandes: Vizeadmiral Ehm. Nach Ausfall beider Maschinen muss das Schiff auf der Rückfahrt geschleppt werden.
<u>1974</u>		
Sept.	03.-13.	Teilnahme des KSS „Karl Marx“ an der Kommandostabsübung „WAL-74“
Okt.	07.	Stehende Flottenparade im Rostocker Stadthafen, Flaggschiff: KSS „Ernst Thälmann“
<u>1975</u>		
Juni	5.-14.	Während einer Inspektion des Ministeriums für Nationale Verteidigung in der 4. Flottille wird auch die KSSA überprüft.
Juni Juli	27.- 01.	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.
Sept.	22.-26.	Die KSSA ist Teilnehmer der KSÜ mit darstellenden Kräften „Meridian-75“.
<u>1976</u>		
März- März 1977		Ausbildung des Offiziers - und Berufs-Unteroffiziersbestandes in Vorbereitung der Übernahme von KSS Projekt 1159 in Baku (seemännische Laufbahnen) und Leningrad (Maschinenpersonal)
Juli	25.-29.	KSS „Ernst Thälmann“ und das Schulschiff „Wilhelm Pieck“ sind Teilnehmer eines Flottenbesuches in Leningrad, der unter Leitung von Vizeadmiral Ehm steht. 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. 1978 Bordausbildung der 1. Besatzung für Projekt 1159 in Poti (Schwarzes Meer, Grusinien) auf dem Typschiff „Delphin“ mit Bord-Nummer 696

1978

- Mai 15.-
Juni 16. Das KSS 1159/1 wird mit sowjetischer Bordnummer 693 von Sewastopol über Schwarzes Meer, Mittelmeer, Ost-Atlantik, Nordsee und Ostsee nach Warnemünde geschleppt.
- Juli 01.-05. See-Erprobung als Abschluss der Übernahme 1159/1
06. Kleine Indienststellung des Schiffes 1159/1 durch den Chef der 4. Flottille (Unterzeichnung des staatl. Übernahmeprotokolls, Flaggenwechsel)
25. Als erstes Schiff des Projektes 1159 wird die „Rostock“ mit Bordnummer 141 durch den Minister für Nationale Verteidigung, Armeegeneral Heinz Hoffmann, im Stützpunkt Warnemünde offiziell in Dienst gestellt.

1979

- Jan. Zum Jahreswechsel toben mehrere Schneestürme über die Ostsee-Küste. Meterhohe Verwehungen lassen den Straßen- und Eisenbahn-Verkehr zusammenbrechen. KSS-Personal ist im Übersee-Hafen, auf der Autobahn Rostock-Berlin und an der Bahnstrecke Rostock-Stralsund im Einsatz.
- Jan.-Apr. Bordausbildung der 2. Besatzung für 1159 in Poti
- April KSS „Rostock“ nimmt an den Übungen „Start 79“ und „Polygon 79“ teil.
- Mai ? Kleine Indienststellung des Schiffes 1159/2 durch den Chef der 4. Flottille (Unterzeichnung des staatl. Übernahmeprotokolls, Flaggenwechsel). Vorher war das Schiff von seiner Bauwerft am Schwarzen Meer über das Binnenwasserstraßen-System der SU und die Ostsee nach Baltijsk überführt und dort komplettiert worden.
10. Der Chef der Volksmarine, Admiral Wilhelm Ehm, stellt das KSS 142 offiziell unter dem Namen „Berlin“ in Dienst. Einige Wochen später wurde der Name des Schiffes in „Berlin - Hauptstadt der DDR“ geändert. Die Komplettierung des Namens war von der Berliner Bezirksleitung der SED gefordert worden.
- Juni Teilnahme des KSS „Rostock“ zur Sicherstellung des Schießabschnittes der Raketenschnellboote in Baltijsk
- Juli 27.-31. Flottenbesuch des KSS „Berlin“ zusammen mit dem Schulschiff „Wilhelm Pieck“ in Tallinn (Tag der Seekriegsflotte der UdSSR). Der Besuch steht unter Leitung von Admiral Ehm.
- Okt. 07. Stehende Flottenparade im Stadthafen Rostock bei Teilnahme beider KSS 1159 aus Anlass des 30. Jahrestages der Gründung der DDR. Das KSS „Rostock“ ist Flaggschiff des Verbandes.
- 1979/1980 Einrichtung der UAW-Zonen der Volksmarine. Nach Auslösung höherer Stufen der Gefechtsbereitschaft handelt der Chef der KSSA/Br mit seinem Führungspunkt als Chef der Suche und koordiniert in See die Handlungen der

UAW-Kräfte der Volksmarine und zugeteilter Kräfte der VOF. Diese Aufgabe bleibt bis zur Auflösung der Volksmarine bestehen.

1980

Mai Juni	24.- 06.	KSS „Rostock“ 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 Spezial-Schießabschnitt in Baltijsk mit Einsatz der Raketenkomplexe OSA-M. Beim ersten Schießen der „Berlin“ empfängt die Rakete keine Lenksignale und verfehlt ihr Ziel. Als Ursache wird eine falsche Frequenzeinstellung zwischen Startbalken und Rakete ermittelt, die aus einem Fehler in der Borddokumentation beruht. Das Schießen für die „Berlin“ auf Sturzflugscheibe wird wiederholt und für die „Rostock“ auf ferngelenktes Flugzeug La-17 freigegeben. Beide Schiffe erfüllen ihre Aufgabe mit „sehr gut“.
Juni- Juli	27.- 01.	KSS „Rostock“ weilt zusammen mit dem Schulschiff „Wilhelm Pieck“ zum Flottenbesuch in Gdynia. Anlaß ist der 35. Jahrestag PSKF. Der Besuch wird von Admiral Ehm geleitet.
Sept.	04.-12.	Manöver " Waffenbrüderschaft " des Warschauer Vertrages, Teilnahme der KSS „Rostock“ und „Berlin“

1981

März Apr.	28.- 07.	KSS „Rostock“ und „Berlin“ nehmen an den KSÜ der VOF „Sojus-81“ und „Val-81“ teil, die u. a. auch der Überprüfung der Gefechtsbereitschaft der VM dienen. 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 Manöver-Handlungen in See. Für die Leistungen beim Manöver „Sojus-81“ wird die 4. KSSA mit der Verdienstmedaille der NVA in Gold ausgezeichnet.
April	09.	Nachdem es am 6. April von der Peenewerft Wolgast an die VM übergeben wurde, stellt der Chef des Hauptstabes, Generaloberst Streletz, das erste KSS des Projektes 133 unter dem Namen „Parchim“ (242) in Dienst.
Juni	15.-19.	Die KSS „Rostock“ und „Berlin“ nehmen mit ihren Fla-Raketen-Komplexen am Spezialschieß-Abschnitt in Baltijsk teil. Beide Schiffe erfüllen ihre Aufgabe mit Erfolg.
Juni Juli	30.- 19.	KSS „Berlin“ ist Führerschiff des 2. Gemeinsamen Geschwaders und wird „Bestes Kampfschiff“ des Verbandes. Zur Hafenausbildung lagen die Kampfschiffe im Fischkombinat Rostock. Erstmals wird allen Teilnehmern das „Abzeichen für Große Fahrt“ der Volksmarine verliehen.
Juli	09.	Indienststellung des KSS Pr. 133 „Wismar“ (241)
	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. Der Besuch wird von Admiral Ehm geleitet.
Sept.	19.	Indienststellung des KSS Pr. 133 „Perleberg“ (243)
	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.
Okt.	23.	Auszeichnung des KSS „Rostock“ mit der Verdienstmedaille der NVA in Bronze

Dez. 30. Mit der Indienststellung des KSS Pr. 133 „Bützow“ (244) ist die 4. UAW-Schiffsabteilung (UAWSA) der 4. Flottille im vollen Bestand formiert.

1982

Febr. 12. Indienststellung des KSS Pr. 133 „Lübz“ (221)

Mai 20. Übung „Meilenstein 82“. Mitglieder des ZK der SED (u.a. Armeegeneral Hoffmann als Verteidigungsminister) besichtigen von den KSS „Rostock“ und „Berlin“ aus Vorführungen der Volksmarine in der Prorer Wiek.

Juni 02.-15. KSS „Rostock“ und zeitweise KSS „Perleberg“ sind Teilnehmer der 3. Geschwaderfahrt der VOF unter Führung der PSKF.
30. Indienststellung des KSS Pr. 133 „Bad Doberan“ (222)

Juli Spezielschießabschnitt in Baltijsk. Erstmals findet dabei ein Torpedoschießen für die Projekte 133 unter Leitung des Chefs der 4. UAWSA statt.

Sept. 13.-18. Teilnahme der KSS „Rostock“ und „Berlin“ an der Übung „Herbstwind 82“. Erstmals nehmen auch KSS 133 der 4. UAWSA an einem Manöver teil.

20.-24. Während ihres Besuches in der Volksmarine besichtigt eine schwedische Militärdelegation auch KSS Pr. 1159 und Pr. 133.

Nov. 10. Indienststellung des KSS Pr. 133 „Güstrow“ (223)

23. Mit Indienststellung des KSS Pr. 133 „Waren“ (224) ist die 2. UAWSA der 4. Flottille im vollen Bestand formiert

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.

April 18.-22. KSS Pr. 1159 und 133 nehmen an der UAW-Übung „Polygon 83“ der VM teil.

Mai 11. Indienststellung des KSS Pr. 133 „Prenzlau“ (231)

30.-
Juni 10. Teilnahme von KSS Pr. 1159 und Pr. 133 an der gemeinsamen Übung „Sojus-83“

Juli 04. Indienststellung des KSS Pr. 133 „Ludwigslust“ (232)

18.-27. Spezielschießabschnitt Baltijsk. Erstmals bekämpfen in einem gemeinsamen Verband ein KSS Pr. 1159 mit seinem OSA-M-Komplex und alle beteiligten KSS Pr. 133 mit Artillerie eine Rakete P-15. In den Folgejahren wird diese Praxis beibehalten. Durch KSS Pr. 133 erfolgt der Einsatz von UAW-Torpedos auf zieltarstellendes U-Boot.

Aug. 01.-30. Das Schiff „Rostock“ nimmt am 4. Gemeinsamen Geschwader unter Führung der BF teil und wird „Bestes Kampfschiff“ und „Bestes UAW-Schiff“ des Verbandes.

Sept. 26.-
Okt. 06. Während der Inspektion des MfNV in der 4. Flottille werden auch die KSSA und beide UAWSA'n überprüft und mit „gefechtsbereit“ bewertet.

29. Indienststellung des KSS Pr. 133 „Ribnitz-Damgarten“ (233)

Dez. 01. Verlegung der 3. UAWSA (KSS 231, 232 und 233) von Peenemünde nach Saßnitz

1984

Jan. 27. Indienststellung des KSS Pr. 133 „Teterow“ (234). Damit hat die 3. UAWSA der 1. Flottille ihren vollen Bestand erreicht

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.

Mai 04.-
Juni 06. KSS „Berlin“ ist Führerschiff des 5. 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

Juli 19.-23. Das KSS „Parchim“ (242) führt zusammen mit dem Schulschiff „Wilhelm Pieck“ einen Flottenbesuch in Gdynia aus Anlass des Tages der PSKF durch. Die Leitung erfolgt durch Admiral Ehm.

23.-27. Speziialschießabschnitt in Baltijsk

24. Vom KSS „Berlin“ aus beobachten Erich Honecker, Günter Mittag, Armeegeneral Heinz Hoffmann und Admiral Ehm Vorführungen der VM in See (Übung „Meilenstein 84“).

Aug. 31. Indienststellung des KSS Pr. 133 „Gadebusch“ (211)

Sept. 10.-14. Teilnahme von KSS Pr. 1159 und 133 an der VM-Übung „Herbstwind 84“

21. Indienststellung des KSS Pr. 133 „Grevesmühlen“ (212)

Okt. 07. Auszeichnung des KSS „Berlin“ mit der Verdienstmedaille der NVA in Gold

1985

Febr. 01. Indienststellung des KSS Pr. 133 „Bergen“ (213)

01.-28. KSS „Wismar“ ist Teilnehmer der 3. Vereinten BUSSG in Swinoujscie. Nach Auflösung des Verbandes benötigt das Schiff 3 Tage um sich durch die vereiste Ostsee in seinen Heimathafen Warnemünde durchzuschlagen.

Mai- 27.-
Juni 22. Teilnahme der KSS „Rostock“, „Bützow“ und „Lübz“ am 6. Gemeinsamen Geschwader unter Führung der PSKF. Die „Rostock“ gewinnt den Artillerie-Pokal.

Mai- 30.-
Juni 04. KSS „Berlin“ ist Flaggschiff eines Besuchsverbandes in Leningrad, der unter Leitung von Admiral Ehm steht. Zum Verband gehören das KSS „Waren“ und der Versorger „Darß“.

Juli 04.-21. Speziialschießabschnitt in Baltijsk unter Teilnahme von KSS Pr. 1159 und 133

23. Von Bord des KSS „Rostock“ aus besichtigen E. Honecker, G. Mittag und Armeegeneral Hoffmann Vorführungen der Volksmarine in See (Übung „Meilenstein 85“)

	26.	Als letztes Schiff des Projektes 133 wird die „Angermünde“ (214) in Dienst gestellt und komplettiert die 1.KSSA der 1. Flottile.
Sept.	09.-13.	Übung „Herbstwind 85“ unter Teilnahme von KSS Pr. 1159 und 133
<u>1986</u>		
Jan.	28.	Als letztes KSS Projekt 1159 wird die „Halle“ (143) durch den Chef des Stabes der VM, Konteradmiral Hoffmann, in Dienst gestellt
Juni	09.-	7. Gemeinsames Geschwader unter Führung der BF bei Teilnahme der
Juli	05.	KSS „Rostock“, „Lübz“ und „Waren“. Die „Rostock“ gewinnt drei Pokale: „Bestes Kampfschiff“, „Bestes UAW-Schiff“, „Bester Navigationsabschnitt“.
Juni	24.	Während eines Besuches in der Volksmarine besichtigt der Chef der Sowj. Seekriegsflotte Flottenadmiral Tschernawin u. a. das KSS „Waren“.
Dez.	01.	Mit AO 44/86 des CVM werden die KSS Pr. 1159 als KSS 2. Ranges eingestuft. Die bisher als kleine UAW-Schiffe geführten Projekte 133 werden neu als KSS 3. Ranges klassifiziert und demzufolge die UAW-Schiffsabteilungen in KSS-Abteilungen umbenannt.
<u>1987</u>		
Juni	02.-26.	8. 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 zeitweise auch zwei KSS Pr. 133 teil.
Juli	20.-24.	KSS „Halle“ führt, begleitet vom Bergungsschiff „Otto von Guericke“, einen Flottenbesuch in Finnland (Kotka) durch. Der Besuch wird vom Chef der 4. Flottile, Kapitän zur See Müller, geleitet
Sept.	08.-15.	KSS nehmen als darstellende Kräfte an der KSÜ „Sojus 87“ teil.
Okt.	10.-14.	Anlässlich des 70. Jahrestages der Oktoberrevolution besuchen das KSS „Berlin“ und das Schulschiff „Wilhelm Pieck“ Leningrad. Der Flottenbesuch wird von Admiral Ehm, geleitet.
<u>1988</u>		
April		Takt. Training der UAW-Kräfte der VM
Mai	02.-15.	Dreharbeiten zum Film „Hannes“ durch den Deutschen Fernsehfunf (DFF) auf dem KSS „Parchim“
	04.-28.	9. Gemeinsames Geschwader unter Führung der PSKF in die Nordsee bei Teilnahme des KSS „Berlin“, das den Pokal für das „Beste Kampfschiff“ und den Artilleriepokal gewinnt.
Juni	06.-18.	Während der Inspektion des MfNV in der 4. Flottile werden auch die KSSBr und beide KSSA überprüft. KSS „Rostock“ erreicht ein herausragendes Ergebnis. Die KSSBr. wird als „Bester Truppenteil“ ausgezeichnet.
Juli		Spezialschießabschnitt in Baltijsk. KSS „Berlin“ und „Rostock“ vernichten beim Schießen mit dem Raketenkomplex OSA-M die anliegende P-15
Aug.	15.-19.	Geführt vom Chef der 1. Flottile, 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.

Okt. 11. Eine Delegation des Zentralrates der FDJ unter Leitung von Eberhard Aurich weilt auf dem KSS „Rostock“

1989

Mai 10.-
Juni 06. 10. Gemeinsames Geschwader der Verbündeten Ostseeflotten unter Teilnahme des KSS „Halle“ (143) bei Führung durch die BF. Die Handlungen beschränken sich auf Ostsee und Kattegatt.

Mai 12.-16. Flottenbesuch in Leningrad unter Führung von Vizeadmiral Th. Hoffmann. Teilnehmer sind die KSS „Rostock“ und „Parchim“ sowie ein Landungsschiff.

Juli 19.-21. Letzter Spezielschießabschnitt der Volksmarine in Baltijsk, erfolgreicher Einsatz der OSA-M-Komplexe der KSS „Berlin“ und „Halle“ gegen P-15

Aug. 15.-17. Die KSS „Rostock“ und „Wismar“ führen einen Flottenbesuch in Helsinki durch. Der Verband wird durch den Chef der 4. Flottille, Konteradmiral Müller, geleitet.

Okt. 07. Stehende Flottenparade im Stadthafen Rostock zum 40. Jahrestag der DDR. Beteiligt sind auch KSS der 1. und 4. Flottille. Flaggschiff des Verbandes ist das KSS „Halle“.

Dez. 05.-12. Takt. Training der UAW-Kräfte der VM mit einem polnischen U-Boot. Daran nehmen 7 KSS der 4. und 3 KSS der 1. Flottille teil.

1990

Mai 12.-15. Die KSS „Lübz“ und „Perleberg“ nehmen in Baltijsk an den Feierlichkeiten zum 35. Jahrestag des Warschauer Vertrages teil.

Mai 31. -
Juni 20. 11. und letztes Gemeinsames Geschwader der Verbündeten Ostseeflotten unter Teilnahme des KSS „Halle“ (143). Die Führung erfolgt durch die VM. Die Kampfschiffe sind zur Hafenausbildung im Überseehafen stationiert. Die Handlungen des Verbandes beschränken sich auf die Ostsee.

Juni 07.-12. Teilnahme von KSS der 4. Flottille am letzten takt. Training der UAW-Kräfte der VM.

Okt. 02. Laut Einigungsvertrag hören die NVA und damit die Volksmarine auf, zu bestehen. Auf allen Schiffen werden die Staatsflagge der DDR, Dienstflaggen und Kommandoabzeichen eingeholt.

03. 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.

1991

April 17. KSS „Teterow“ und „Gadebusch“ besuchen Kiel

Juli Letzte Fahrt der KSS 133 der ehemaligen 4. Flottille: Die „Lübz“ und die „Wismar“ besuchen zu einer Ausbildungsfahrt Wilhelmshaven. Hin- und Rückreise erfolgen durch den Nord-Ostsee-Kanal.

Sept. 12. KSS „Teterow“ und „Gadebusch“ besuchen Kopenhagen

Okt. 05. Vermutlich letzte Fahrt eines KSS Pr. 133: Die „Gadebusch“ läuft die dänischen Häfen Aarhus und Vejle an.

Herausgegeben im Januar 2010:
© 2010 Marinekameradschaft KSS e.V.
Rostock-Warnemünde

Alle Rechte vorbehalten