

Inhaltsverzeichnis

Vorwort und Kontaktadressen

Episoden und Gedanken

Historie des Projektes 50
Erinnerungen eines Matrosen (Teil 2)
In alten Zeitschriften geblättert
- Einkauf auf See
- Die besondere Rolle
- Das erste Exportkampfschiff der DDR
- KSS „Rostock“ und seine Trophäen
Episoden aus meiner Kommandantenzeit
KSS 133 ertappt Grenzverletzer

Amüsantes

Gehilfe des Kommandanten geht baden
Ein fast historisches Dokument
Baden auf See
Die Berittene Gebirgsmarine zu Fuß
Der Gefechtssanitäter
Das asiatische Hockklosett
Sorgen eines Versorgers

Leser melden sich zu Wort

Die Raddampfkorvette "Danzig" - Urgroßmutter aller Korvetten in den deutschen Marinen

Anhangteil

Anhang 1: Wendezeit in der 4. Flottille – eine chronologische Darstellung
Anhang 2: Wink-Alphabet der SSK/ Volksmarine
Anhang 3: Auszug aus dem Rollenbuch KSS Pr. 133.1 (Bereitschaftsstufe 1)
Anhang 4: Dienst an Bord zur Kaiserzeit
Anhang 5: 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:	Dressel, D. Flohr, D. Gaasenbeek, Oberstleutnant Gebauer, Klaus Buch	
Episoden:	Historie des Projektes 50	Dieter Liebenau
	Erinnerungen eines Matrosen	Dieter Gaasenbeek
	In alten Zeitschriften geblättert	
	- Einkauf auf See	Armeerundschau 3/65
	- Die besondere Rolle	Armeerundschau 4/81
	- Das erste Exportkampfschiff der DDR	VS-MW, VVS B 855 910
	- KSS „Rostock“ und seine Trophäen	OZ vom 14./15. Mai 1983
Amüsantes:	Ein fast historisches Dokument	Dieter Liebenau
	Baden auf See - Der Gefechtssanitäter -	Dieter Gaasenbeek
	Das asiatische Hockklosett	
Leser melden sich.....	Die Raddampfkorvette "Danzig" -	Dr. Günter Stavorinus
Anhangteil:	Dienst an Bord zur Kaiserzeit	Dr. H. Schröder, G. Neudeck
		„Das Kleine Buch von der Marine“ (1896)

Vorwort

Heft 11 war eine schwierige Nummer. Während die bisherige „Schwangerschaftszeit“ bis zur Geburt einer neuen Broschüre immer nur ein Jahr betrug, waren es diesmal zwei. Ein Zeichen dafür, dass uns wohl doch endgültig die Luft ausgeht. Ein Wunder ist es nicht! Die Indienstellung der ersten KSS liegt über 50 Jahre und das Ende der Volksmarine nun auch schon über 20 Jahre zurück. Logisch, dass Erinnerungen zunehmend verblassen und vieles aus dem Gedächtnis schwindet. Schauen wir also der Tatsache ins Auge, dass mit dem Heft 11 die KSS-Reihe enden wird.

Immerhin, über 12 Jahre haben wir recht erfolgreich versucht, Ereignisse, Geschichten, Anekdoten und Daten der KSS der SSK/ Volksmarine und Themen, die direkt oder indirekt mit KSS zusammenhängen, zu sammeln, zu ordnen und in geeigneter Form zu veröffentlichen. Dabei konnten wir auf viele Helfer - nicht nur aus unserer Kameradschaft – bauen. Hier eine kleine Abschluss-Bilanz, zusammengestellt aus unseren 11 Broschüren:

- Unter „Episoden und Gedanken“ und „Leser melden sich zu Wort“ erschienen auf 357 Seiten insgesamt 79 Einzelartikel. Gemeinschaftswerke mit berücksichtigt, waren daran 39 Autoren beteiligt, von denen wiederum 11 gar nicht unserer Kameradschaft angehören.
- Die Rubrik „Amüsantes“ brachte es auf 83 Seiten. 30 Autoren, davon 9 außerhalb unserer Kameradschaft, steuerten dazu 86 Beiträge bei.
- Der Anhangteil umfasste - ohne die ständig wiederkehrende Ereignistafel – insgesamt 117 Seiten. Darauf wurden 45 Einzelthemen bearbeitet bzw. dargestellt. Die mit 7 Seiten noch „dünne“ Ereignistafel aus Heft 1 wuchs bis Heft 11 auf 13 Seiten an. Immer mehr Daten aus der Historie der Küstenschutzschiffe wurden so im Laufe der Zeit zusammengetragen.
- Bekannte Fotografen und Grafiker wie Dieter Flohr, Peter Seemann, Hans Råde oder Hans Beyer gestatteten uns die Verwendung von einigen ihrer Arbeiten.
- Unsere Recherchen zum Thema „Sassnitz als Marinestützpunkt“ sind eine der Grundlagen eines Buches mit ähnlichem Titel geworden. In Dieter Flohrs Buch „Im Dienst der Volksmarine“ finden sich auch Anekdoten aus unseren Broschüren wieder.
- Für einige unserer Rechercheergebnisse interessierten sich auch das Marinemuseum Dänholm und das Fischerei- und Hafenmuseum Sassnitz

Das sind doch ganz ordentliche Ergebnisse! Dafür allen Autoren und Helfern aus und außerhalb der Kameradschaft ein herzliches Dankeschön.

Wenn jetzt auch die KSS-Reihe offiziell endet: Sollte der eine oder andere trotzdem noch Geschichten oder Anekdoten wissen, die es lohnen, aufgeschrieben zu werden, dann nur zu. Kamerad Steike wird weiter alle Einsendungen sammeln und dem angelegten Broschürenfundus hinzufügen. Wer weiß, vielleicht reicht es irgendwann dann doch wieder für einen Teil 12.

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

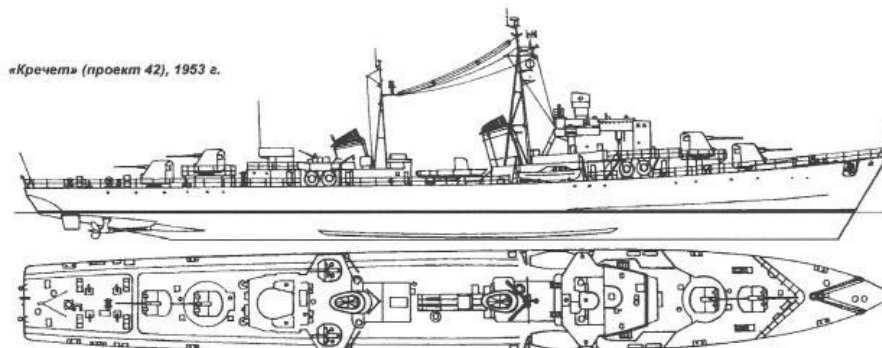
Historie des Projektes 50

von Dieter Liebenau

Das Heft 10 der KSS-Reihe war unter der Überschrift „Küstenschutzschiffe der Sowjetunion 1945 – 1990“ u.a. auch kurz auf die Entwicklung der KSS Pr. 50 eingegangen. Im Internet findet man unter „www.atrina.ru“ umfangreiche Informationen zum Bau sowjetischer und russischer Kriegsschiffe für den Zeitraum von 1945 bis zum Jahre 2005. Diese Seite wendet sich - natürlich auf Russisch - an Marineinteressierte und an Modellbauer.

Unter der Rubrik „Überwasserkriegsschiffe“ existiert ein spezieller Abschnitt, der den Wachtschiffen (CKP/SKR) gewidmet ist. Dieser Schiffstyp, der eine lange Tradition in der sowjetischen Flotte hatte, wurde in den Seestreitkräften der DDR als Küstenschutzschiff (KSS) bezeichnet. Nicht alles, was hier geschrieben wird, ist neu. Aber ich denke, als Zusammenfassung von Bekanntem und weniger Bekanntem ist diese Information, obwohl sie keine wörtliche Übersetzung ist, vielleicht doch lesenswert.

Unmittelbar nach dem Sieg über Deutschland und Japan im Großen Vaterländischen Krieg begann in der Sowjetunion die Entwicklung und der Bau neuer Schiffstypen für die sowjetische Seekriegsflotte. Unter der Projektbezeichnung 42 wurde das erste Nachkriegswachtschiff, die „Falke“, nach einer langen Erprobungsphase 1952 in Dienst gestellt. Obwohl die Erprobung und die Erfahrungen im Gefechtsdienst der Flotte mit diesem Schiff sehr positiv bewertet wurden, baute man eine für sowjetische Verhältnisse nur relativ kleine Serie von acht Schiffen dieses Typs. Das letzte Schiff, die „Tiger“, wurde 1955 an die Flotte übergeben. Schiffe des Projekts 42 hatten eine Wasserverdrängung von max. 1.600 t, waren mit 4 x 100 mm Geschützen B-34 USMA und 4 x 37 mm W-11-M bewaffnet. Des Weiteren verfügte dieser Schiffstyp über einen Drillingstorpedosatz und Wasserbombenwerfer. Die elektronische Ausrüstung entsprach dem Niveau des 2. Weltkrieges. Die Leistung der Maschinen betrug 28.000 PS. Damit erreichte das Schiff eine Geschwindigkeit von 29 kn. Die Reichweite wird mit 3.300 sm angegeben. Die Besatzungsstärke betrug 211 Mann, 14 davon waren Offiziere.



Bereits während des Baues und der Erprobung des Projekts 42 erging ein persönlicher Befehl J. W. Stalins zur Projektierung und zum Bau eines neuen Wachtschiffstyps. Auf der Grundlage dieses Befehls beauftragte der Ministerrat der UdSSR das Schiffsbau- und das Seekriegsministerium mit der Erfüllung dieser Aufgabe. Die Wasserverdrängung dieses neuen Typs sollte maximal 1.200 t betragen. Das Projekt erhielt die Bezeichnung 50. Die NATO nannte es später Fregatte Typ Riga.

Für Projektierung und Bau des Typschiffs wurden folgende Termine vorgegeben:

- Vorlage einer Projektskizze im Oktober 1950
- Fertigstellung des technischen Projektes im Februar 1951
- Beginn mit dem Bau des Prototyps im 2. Quartal 1951 und Bereitschaft zur staatlichen Erprobung im 3. Quartal 1952

Mit den grundlegenden Arbeiten wurde das Leningrader Projektierungsbüro ZKB-820 beauftragt. Erster Chefkonstrukteur des Projektes 50 war D. D. Shukowski, dann übernahmen W. I. Neganow und in der Endphase B. I. Kupenski diese Aufgabe. Um die Forderungen nach Größe, Wasserverdrängung und optimaler Bewaffnung zu erfüllen, begannen bereits im Juli/August 1950 erste Untersuchungen durch das Konstruktionsbüro. Im Ergebnis der Abwägung verschiedener Varianten einigten sich die

Konstrukteure auf einen Schiffskörper, gebaut als geschweißter Glattdecker mit einem Schornstein, einem Mast und zwei Aufbauten (Brücke und Flakstand). Bei gleicher Länge von 96,10 m war das Projekt 50 mit 10,2 m um 0,8 m schlanker als das Projekt 42. Deutlicher war schon der Unterschied beim Tiefgang mit 3,96 m zu 2,8 m.

Der Bug des Projektes 50 wurde im Vergleich zum Vorgängertyp wesentlich steiler gestaltet, war prägend für die Silhouette des Schiffes und wirkte sich in Verbindung mit weiteren konstruktiven Maßnahmen positiv auf die Seetüchtigkeit aus. Als Splitterschutz erhielten der Brückenaufbau und die Geschütze des Hauptkalibers eine Stahlpanzerung von 7-8 mm. Für alle Gefechtsstationen war, soweit die praktische Möglichkeit bestand, ein gedeckter Zugang vorgesehen. Das war zu dieser Zeit für Schiffe dieser Größe nicht obligatorisch.

Während bei der Projektierung des Projektes 42 noch verschiedene Antriebsvarianten untersucht wurden und man sich erst nach Abwägung aller Vor- und Nachteile und volkswirtschaftlichen Möglichkeiten für die Dampfturbine entschied, konzentrierten sich die Konstrukteure des Projektes 50 von vornherein auf Kessel und Turbine. Platzgründe machten eine Parallelaufstellung zweier Kessel zwingend erforderlich. Um die vorgegebenen Kriterien bezüglich Größe des Schiffes und Maschinenleistung zu erfüllen, entschloss man sich zur Entwicklung eines neuen Kessels mit der Bezeichnung KWG-57/28. Die Vorteile dieses Kessels waren die geringen Abmessungen und eine dreifach höhere Heizleistung im Vergleich zu älteren Modellen. Die Temperatur des Dampfes betrug 370° C, der Dampfdruck 28kg/cm². Dieser Kesseltyp, der speziell für das Projekt 50 entwickelt wurde, wurde der Prototyp aller weiteren Kesselbauten für sowjetische Kriegsschiffe vergleichbarer Größe. Mit dem erhitzten Dampf beider Kessel wurden zwei Turbinen des Typs TV-9 angetrieben. Jede Turbine dieses Typs hatte eine Leistung von 10.000 PS.

Besonders intensiv untersuchte man die möglichen Varianten der Bewaffnung des Projektes 50. In Erwägung gezogen wurde unter anderem der Ersatz der beiden Buggeschütze durch eine Doppel-Lafette 100 mm, konstruiert als geschlossener Geschützturm und 25 mm Automaten statt der 37 mm Geschütze. Alle Untersuchungen führten letztendlich zu einer Bewaffnung, die sich am Projekt 42 orientierte. Das Schiff erhielt 3 x 100 mm B-34-USMA und 4 x 37mm W-11M Geschütze, einen Zwillingstorpedosatz und Wasserbombenwerfer der Typen MBU-600 und BMB-1 sowie Minenschienen. Damit verringerte sich die Bewaffnung im Vergleich zum Vorgängertyp um 1 x 100 mm Geschütz sowie ein Torpedorohr, der Munitionsvorrat war um 15 % geringer als auf dem Projekt 42. Verbessert wurde die UAW-Bewaffnung durch den Einsatz des MBU-600 statt des MBU-200. Wirklich neu und erstmalig in der sowjetischen Flotte war die automatisierte Übermittlung der Schusswerte zum Ziel vom Feuerleitstand, über ein Rechengesetz bis an die Geschütze des Hauptkalibers. Im stabilisierten Feuerleitstand befanden sich die E-Mess-Basis und alle notwendigen Geräte zur Feuerleitung. Gleichzeitig war dieser Stand Antennenträger für die Antenne der Funkmess-Feuerleitstation vom Typ Jakor-2. Die für das Schießen mit den 100 mm Geschützen notwendigen Daten wurden unter Berücksichtigung vieler Faktoren in einer elektro-mechanischen Rechenstelle erarbeitet und an die Geschütze weitergeleitet. Das Richten der Geschütze erfolgte automatisch oder von Hand. Der Munitionsvorrat betrug je Geschütz 210 Granaten. Für die 37 mm Flak wurden 4.000 Schuss vorgehalten. Mit den Torpedorohren konnten geradeaus laufende Dampfgastorpedos vom Typ 53 verschossen werden.

Beachtlich für diese Zeit war die recht umfangreiche Ausrüstung des Projektes 50 mit Funkmess-Technik und mit Mitteln des funkelektronischen Kampfes. Zur Ortung von Überwasser- und tieffliegenden Luftzielen erhielt das Projekt die Funkmess-Station Gys 1M4. Eine weitere Station vom Typ Lin diente zur Seeraumbeobachtung und zur Unterstützung der Navigation. Die Antennen beider Stationen hatten ihren Platz im Topp. Wenn ich mich recht entsinne, hatten die Schiffe vor der Modernisierung zur Freund-Feind-Kennung ein Gerät vom Typ Fakel – der Artikel von M. Atrina macht dazu keine Angaben. Zur Feuerleitung wurde die Station Jakor-2 eingesetzt. Diese hatte eine theoretische Reichweite gegen Überwasserzielen von 180 kbl und gegen Luftziele von 165 kbl. Die Reichweite der 100 mm Geschütze betrug 124 kbl. Zur Aufklärung gegnerischer Funkmess-Stationen diente die Anlage Bisan-4. Die Anlage verfügte über je einen Antennenblock mit unterschiedlichen Antennen für die verschiedenen Wellenlängen an der Bb.- und Stb.- Seite des Mastes.

Während das Projekt 42 noch eine hydroakustische Station vom Typ Tamir erhielt, wir kennen diese Anlage noch von den KS-Booten, wurde das neue Projekt mit der wesentlich moderneren Anlage Pegas-2 ausgerüstet. Damit war es möglich, bis zu einer Geschwindigkeit von 20 kn U-Boote auf Periskoptiefe bis zu einer Entfernung von 14 kbl zu orten.

Die Quantität der Anlagen sagt nichts über deren Qualität aus. Die Funkmess-Technik war zu dieser Zeit eine relativ junge Technik, die sich schnell weiterentwickelte, was sich in großen qualitativen Sprüngen ausdrückte. Dies bestätigt sich auch durch die baldige Umrüstung der gesamten Funkmess- und hydroakustischen Technik auf allen Schiffen des Projektes 50.



Die Konstruktionsunterlagen wurden durch das Büro ZKB-820 fristgerecht vorgelegt. Das Seekriegsministerium hatte nur wenige Einwände. Die vier Wabo-Werfer BMB-1 sollten durch vier Werfer BMB-2 ersetzt werden. Kritisiert wurde der Zwillingsrohrsatz, der, statt des in der sowjetischen Flotte traditionell genutzten Drillingstorpedorohrsatzes, für das Projekt 50 vorgesehen war. Mit der Bestätigung des Projektes erging die Forderung nach der Entwicklung eines Drillingssatzes für das Projekt und die Ausrüstung aller Schiffe mit diesem Rohrsatz. In der Abbildung der Draufsicht des Prototyps des Projektes bei Atrina ist auch dieser Drillingssatz dargestellt. Ich persönlich habe nie ein KSS mit diesem Drillingssatz gesehen.

Das Displacement wurde in der Typskizze mit 1.059 t berechnet. Es erhöhte sich im technischen Projekt auf 1.068 t. Da 1.200 t vorgegeben waren, nutzte man die restlichen t zur Erhöhung des Treibstoffvorrates und erreichte somit eine Reichweite des Schiffes von ca. 2.000 sm

Nachdem theoretisch alle Probleme des Projektes gelöst waren, wurde das Typschiff, die „Hermelin“, im Dezember 1951 in der Werft 445 in Nikolajew auf Kiel gelegt. Sieben Monate später lief das Schiff von Stapel. Nach der endgültigen Fertigstellung folgte eine lange Phase der Erprobung. Im Resultat der Erprobung wurde Festigkeit und die Seetüchtigkeit des Schiffes als zufriedenstellend eingeschätzt. Die Vibrationen entsprachen während aller Fahrstufen den damaligen Normen. Das Schiff erreichte bei normaler Verdrängung von 1.134 t und bei einer Schraubenumdrehung von 386 U/min eine Geschwindigkeit von 29,5 kn. Die Indienststellung bei der Flotte erfolgte erst im Juli 1954.

Bereits beim Projekt 42 gab es Probleme mit der Erosion an den Schrauben. Obwohl der Schraubendurchmesser im neuen Projekt deutlich vergrößert wurde und somit die Drehzahl der Schrauben verringert werden konnte, war es nicht gelungen, dieses Problem grundsätzlich zu lösen. Positiv wirkten sich die größeren Schrauben in Verbindung mit den zwei Ruderblättern auf die Kursstabilität des Schiffes aus. Sie wurde mit sehr gut eingeschätzt. Des Weiteren wurde bei der Seerprobung festgestellt, dass bis See 4 der Einsatz der Waffen und der Technik bei allen Fahrstufen unbegrenzt möglich war. Ab See 6 ist nur noch eine Geschwindigkeit bis 23 kn sinnvoll. Der Einsatz der Hauptbewaffnung ist ab diesem Seegang nur noch bis zu einer Geschwindigkeit von 16 kn möglich. Unmöglich wird ab See 6 der Einsatz der Torpedo-, der UAW- und der Minenbewaffnung.

Wie bereits erwähnt, erfolgte der Antrieb des Schiffes über Turbinen vom Typ TV-9. Während der Seerprobung zeigte sich, dass bei hohen Drehzahlen, unabhängig von der Drehrichtung, starke Resonanzschwingungen auftraten, die im Extremfall zum Abriss von Turbinenschaufeln führten. Aufgrund dieser Tatsache wurde zeitweilig die maximale Geschwindigkeit der Schiffe auf 25 kn begrenzt. Der Einsatz einer Expertenkommission unter Leitung von Prof. Grinberg und die Forderungen an den Hersteller der Turbinen nach konstruktiven Veränderungen sowie einer höheren Qualität des Produktes brachten in der Endkonsequenz keine messbaren Erfolge. Die Begrenzung der Geschwindigkeit wurde 1955 aufgehoben.

In der Literatur wird die Stärke der Besatzung sehr unterschiedlich angegeben. Die niedrigste Zahl fand ich in der KSS-Broschüre Nr. 1 mit 147 Mann, für die finnischen KSS werden 150 Mann angegeben und Atrina nennt 168 Mann, davon 11 Offiziere. Auch nach 50 Jahren hat sich bei mir die Zahl von 182 Mann ins Gehirn eingegraben. Ich bin mir sicher, diese Zahl als Sollzahl mehrere hundert Mal in das Schiffstagebuch eingetragen zu haben. Von den 182 Mann waren mindestens 12 Offiziere. Waren Feldscher und FDJ-Sekretär an Bord, erhöhte sich diese Zahl auf 14. Ab 1961 fiel die Stelle des FTO weg, seine Aufgaben übernahm der Kmdr. GA IV.

Im Verlauf der Seeerprobung wurden sicher tausende Daten erfasst und mindestens ein paar hundert Feststellungen getroffen. Ich vermisste dabei aber die Bemerkung, dass es sich bei diesem Projekt auch bei der optischen Ansicht um schöne Schiffe handelt, deshalb sei diese Bewertung hinzu gefügt.

Parallel zur Seeerprobung der „Hermelin“, begann der Bau weiterer Schiffe des Projekts 50. Insgesamt wurden bis 1958 von diesem Typ 68 Schiffe gebaut. Sie entstanden auf den Werften in Nikolaew (20 Einheiten), in Kaliningrad (41 Einheiten) und in Komsomolsk am Amur (7 Einheiten). Der Bau dieser Serie war das größte KSS-Schiffbauprogramm und insgesamt das zweitgrößte nach dem Zerstörerprojekt 30 (70 Einheiten) in der sowjetischen Flotte bezogen auf die Anzahl der Schiffe mit einer Wasserverdrängung größer 1.000 t.

Schon unmittelbar nach der Fertigstellung des letzten Schiffs dieser Serie begannen Modernisierungsarbeiten auf den Schiffen. Als Erstes wurden die gesamte Funkmesstechnik und die hydroakustische Station grundlegend modernisiert. Ersetzt wurden die Stationen:

- Gys durch Fut-N
- Jakor-2 durch Jakor-M2
- Lin durch Don oder Neptun 2
- Pegas-2 durch Pegas-2M oder Pegas-3M
- Fakel-M (?) durch Nickel-K und Chrom-K

Da für die relativ große, stabilisierte Paraboloid-Antenne der See- und Luftraumbeobachtungsstation Fut-N auf dem bisherigen Mast kein äquivalenter Platz vorhanden war (die Gys hatte lediglich eine doppelstöckige Dipolantenne), erhielten alle Schiffe einen kompakten Gittermast. Die Antennen von Fut-N und Don/Neptun 2 fanden ihren Platz auf einer Plattform am Ende des eigentlichen Gittermastes. Die Antennen für Nickel-K befanden sich am Ende der Backbord- und Steuerbord-Rahen. Die Antenne des FFK-Antwort-Gerätes Chrom-K fand ihren Platz im Topp.

Um die U-Bootsabwehr-Komponente der Schiffe zu stärken, erfolgte später für alle im Bestand der sowjetischen Flotte verbliebenen Schiffe eine weitere Modernisierung. Die Schiffe erhielten einen Drillingsrohrsatz für das Schießen von zielsuchenden UAW-Torpedos, Wasserbombenwerfer vom Typ RBU-2500 sowie die hydroakustische Station Pegas-3M. Nach dieser Modernisierung erhielten die Schiffe die Bezeichnung CKR-PLO.

Wie schon angedeutet, verblieben nur 51 Schiffe des Projekts 50 im Bestand der Sowjetflotte. Die restlichen 17 Schiffe wurden an ausländische Flotten verkauft. So kauften Indonesien acht Schiffe, die DDR vier Schiffe, die VR Bulgarien drei Schiffe und Finnland zwei Schiffe. Zur Erfüllung von Gefechtsaufgaben wurden vier sowjetische CKR des Projekts 50 in den 60er und 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts zeitweilig in den Flotten Ägyptens und Syriens eingesetzt. Die Baudaten der vier Schiffe, die die DDR für ca. 100 Millionen Mark kaufte, kann man in der KSS-Broschüre Nr. 6, Anlage 2 nachlesen.

Die Chinesen bauten für ihre Flotte auf sowjetischer Lizenz weitere vier Schiffe des Projektes. Später sollen noch einmal fünf Schiffe gebaut worden sein, die mit Schiff-Schiff-Raketen bewaffnet und von den Chinesen als Fregatte klassifiziert wurden. Diese Schiffe sollen noch in der Flotte der VR China als Schulschiffe genutzt werden. In meinen Unterlagen fand ich dafür keine Bestätigung.

Die Schiffe des Projektes 50 versahen über viele Jahre ihren Dienst in Flotten von sechs Staaten (mit Ägypten und Syrien werden es acht Staaten) auf den Meeren dieser Welt. Oftmals erfolgte ihr Einsatz unter komplizierten militärischen, klimatischen und nautischen Bedingungen. Sie erwiesen sich stets als zuverlässig und seetüchtig und waren universell einsetzbar.

Die letzten der 68 Schiffe, die auf sowjetischen Werften gebaut wurden, beendeten ihren Dienst in den Flotten in den Jahren 1990/1991. Sie wurden abgewrackt und verschrottet oder dienten als Ziel für andere Einheiten, so wie unsere „Friedrich Engels“, die noch viele Jahre unweit des Peenemünder Hakens als Ziel für die Jagdgeschwader der DDR-Luftstreitkräfte diente. Die Volksmarine der DDR stellte bereits am 31.08.1977 als letztes ihrer vier Schiffe des Projektes 50, die „Ernst Thälmann“ nach mehr als 20 Dienstjahren in der VM und 24 Jahre nach ihrem Stapellauf außer Dienst. Wenn auch die Schiffe des Projektes 50 substantiell nicht mehr existieren, so leben sie doch im Herzen tausender Seeleute, die auf diesen Schiffen dienten, weiter. Veröffentlichungen aller Art werden auch noch in vielen Jahren Tatsachen, Legenden und Mythen über diese Schiffe verbreiten und die Erinnerung an Schiffe und Besatzungen wach halten.

Erinnerungen eines Matrosen (Teil 2)

von Dieter Gaasenbeek

Den Teil 1 von Dieter Gaasenbeeks Erinnerungen hatten wir im Heft 10 veröffentlicht. Dieter diente von 1960 bis 1963 auf dem KSS „Friedrich Engels“ als E-Mess-Gast im GA-II. In Nebenfunktionen war er als Pantry der Offiziersmesse, Gefechts-Sanitäter und Filmvorführer tätig. Logisch, dass es da viel zu erzählen gibt. Hier weitere Auszüge aus seinen Erinnerungen. Die Lustigsten haben wir allerdings unter „Amüsantes“ untergebracht.

Offiziersbackschafter/Pantry

Wie und warum ich Offiziersbackschafter wurde, kann ich heute nicht mehr sagen. Ich weiß aber, dass es sich bei dieser Rolle um eine ganz besondere handelte. Schließlich hatte dieser Backschafter die Aufgabe, die erhaltenen Speisen den Schiffsoffizieren in der O-Messe (Offiziersmesse) zu servieren. Es gab auch noch eine Meistermesse, in der die Meisterei und einige Obermaate ihre Speisen einnahmen und die ebenfalls von Backschaftern bedient wurden. Einer davon war Manfred Dittrich. Er war auch an Bord als „Blaugel-Manne“ bekannt, weil er das Salz in den Objektiven der optischen Geräte mit Blaugel trocknete. Dazu hatte er eine geniale Idee entwickelt: er benutzte ein umgedrehtes Bügeleisen als Heizplatte, erhitze in einem „Scheinwerfer“ das Salz und trocknete dann damit. Der Offiziersbackschafter, er wurde auch Pantry genannt, hatte die Aufgabe, die Speisen an der Kombüse zu empfangen, diese in seiner eigens dazu vorgesehenen Pantry (ein kleiner Raum neben der O-Messe) herzurichten, zu garnieren und auf den beiden vorhandenen Backstischen zu servieren. Der Kreativität bei der Gestaltung der Tischkultur waren keine Grenzen gesetzt. Aus dem, was da war, und das war nicht wenig bei dem Verpflegungssatz der Volksmarine, musste und konnte auch viel zubereitet und angeboten werden. Wenn ich meine Wurstplatte fertig hatte, und sie stand auf der Back, wurde ganz bestimmt bemerkt: „Na, Gen. Gaasenbeek, bei der Wurst haben Sie sich sicher wieder in den Finger geschnitten.“ Sie war dann sehr dünn geschnitten. Oder die Frage von unserem etwas korpulenten LI (Leitender Ingenieur, Oberleutnant Wehrend): „Na, Gen. Gaasenbeek, was gibt es denn heute zum Mittag?“ Auf meine Antwort: „Suppe, Gen. Oberleutnant“, antwortete er immer: „Ach, Suppe macht dick!“



Des weiteren hatte der Pantry die Aufgabe, dem Kommandanten jeweils vor dem Mittagessen eine Essenprobe von der Kombüse zu bringen. Diese Essenprobe wurde täglich, egal ob im Hafen oder auf schaukelnder See, serviert. Ich kann mich noch daran erinnern, dass ich oftmals das Kunststück fertig brachte, die Tasse Kaffee ohne Pfütze auf den HBS zu transportieren. Beim Wachbetrieb unter Bereitschaftsstufe 2 gab es um Mitternacht einen so genannten „Mittelwächter“. Dieser Mittelwächter wurde für alle Besatzungsangehörigen gefertigt, die entweder auf Wache gingen oder die gerade von Wache kamen. Es handelte sich dabei um eine fertige Suppe. Mit dieser Suppe hatte ich des Nachts einmal ein großes Malheur. Auf dem Weg von der Kombüse zur O- Messe lag quer über dem Steuerbordseitengang ein Feuerlöschschlauch. Bei dem abgeblendeten Schiff (völlige Dunkelheit) habe ich diesen übersehen. Ich stolperte und schlug lang mit der kleinen Barkasse hin. Dabei verbrühte ich mir die linke Gesichtshälfte beträchtlich und hatte daran ganz schön zu laborieren. Ein heißes Eisen ganz anderer Art war die Tatsache, dass der Pantry über eine Gemeinschaftskasse der Offiziere verfügte, aus welcher Tabakwaren, Bier, Gebäck usw. gekauft werden konnte. Damit waren wir beide, Hartmut Franz und ich, die einzigen Matrosen, die Alkohol an Bord bringen durften. Aus dieser Sonderstellung konnte man ein guter, aber auch ein schlechter Mensch sein. Gut war man, wenn die Wünsche einiger Matrosen bezüglich Zigaretten und Alkohol erfüllt werden konnten. Wenn aber der geplante Auslauftermin durch entsprechende Befehle um einige Tage verlängert wurde, den Matrosen die Zigaretten ausgingen und wir ihnen ihre Wünsche nicht erfüllen konnten, denn wir hatten in erster Linie den Bedarf der Offiziere zu befriedigen, dann waren wir die schlimmsten „Offiziersschleimer“ und „Kriecher“ an Bord. Doch auch damit konnten wir leben. Diese Vorwürfe wurden schnell vergessen, wenn man durch die Luke in der O-Messe einen bestellten Kasten Bier mit dem Warnruf „Wahrschau“ in das darunter liegende Mannschaftsdeck ablassen konnte. Für die Bierlieferung der O-Messe zeichnete sich häufig der LI, Oberleutnant Wehrend, verantwortlich - auch wegen des Eigenbedarfes. Er brachte es sogar fertig, eine Brauerei seiner bevorzugten Biersorte mit einem LKW vorfahren zu lassen. Der LI war ein Biertrinker besonderer Art. Er trank zwei verschiedene Arten Bier. Wenn es hieß: „Bringen Sie mir mal eine Buddel Bier,“ so war damit gemeint eine Flasche und ein Öffner. Hieß es aber: „Gen. Gaasenbeek, bringen Sie mir mal eine gepflegte Buddel Bier,“ so bedeutete dies, eine Flasche Bier mit Glas und Öffner. Hin und wieder bestellte er aber auch eine Buddel Rülpswasser (Selterwasser). Dazu muss unbedingt gesagt werden, dass dieser wohlbeleibte Offizier ein sehr ruhiger und gediegener Mensch war. Ihn regte nicht gleich etwas auf, wenngleich ein Rohrreißer im Kessel für ein Dampfschiff keine leichte Havarie war. Aber so war er. In solchen Fällen ließ er es sich nicht nehmen, durch das wahrlich nicht große Feuerloch trotz seiner Korpulenz in den Kessel zu kriechen, um sich den Schaden vor Ort selbst anzuschauen. Diese Rohrreißer waren auch manchmal Ursache für ein verspätetes Einlaufen. So wurde der eine und der andere Seetag herausgefahren, wofür die Besatzung eine Zuschlagzahlung am Ende des Monats erhielt. Er war immer höflich, schnaufte mächtig beim Aufstieg des Niederganges und sprach ein verständliches, gepflegtes Mecklenbürgisch. Ganz typisch für seine Behäbigkeit war die Antwort auf meine Frage: „Genosse Oberleutnant, wie machen Sie das bloß? Beim Pistolenschießen treffen Sie fast immer ins Schwarze und gehen als Schützenkönig aus dem Stechen.“ Darauf er: „Ich bin bloß zu faul zum Wackeln.“ Damit hatte er natürlich die Lacher auf seiner Seite.

Viele Begebenheiten habe ich als Pantry gemeinsam mit Hartmut erlebt, über die eigentlich geschrieben werden müsste oder besser - gesprochen - werden sollte. Ein Problem hatten wir beide immer am Monatsende. Wenn wir die Gemeinschaftskasse auf den Tisch legten und den vorhandenen Warenstand dazu rechneten, also Inventur machten, staunten wir beide ständig darüber, dass die Kasse selten stimmte. Keiner konnte eine Erklärung dafür abgeben, es war einfach so. Dieser Umstand hatte uns beide immer sehr erregt, da die fehlenden Differenzen von uns selbst ausgeglichen werden mussten. Also, ein Zuschussgeschäft. Häufig kam es vor, dass Kommandanten, deren Schiffe im Päckchen lagen, also bei uns längsseits, bei unserem Kommandanten einen Besuch abstatteten. Ich erinnere mich noch sehr genau an Kaleu Fritze Dorn (KSS 502) aus Halle. Er war immer begeistert von dem Kaffee, den ich ihm servierte. Seine persönliche Note war, dass der Tasse Kaffee eine Prise Salz beigegeben werden musste, was ich offensichtlich sehr gut verstand und von ihm dafür gelobt wurde.

Eine Sache, die sehr böse für mich ausging, war folgende: Ein Pantry hatte es gerne, wenn zu einer bestimmten Zeit das Essen angerichtet und aufgetragen wurde, alle möglichst an der Tafel Platz nahmen. Nachzügler waren da sehr unerwünscht. Das kam schon mal vor bei dem Betrieb an Bord. Ständig aber war dieser missliche Zustand bei einem Offizier der Fall, der zwar nicht zur Besatzung gehörte, aber häufig Kontakt mit dem Kommandanten hatte. Ich weiß nicht, welche Aufgabe dieser Verantwortliche hatte. Er kam permanent zu spät und war darüber hinaus auch kein Sympathieträger. Einmal, wir waren gerade beim Seeklarmachen zum Auslaufen nach Warnemünde, kam dieser Oberleutnant an Bord und sollte auch noch Essen bekommen. Die Speisen waren bereits verzehrt, nur noch ein paar Kartoffeln waren übrig, aber bereits zum Abtransport abgelegt. Da die zwingende

Forderung bestand, den Gast noch zu versorgen, wurden in der Kombüse die Reste zusammen gekratzt und die Restkartoffeln geborgen und serviert. Ich hatte eine wahnsinnige Wut im Bauch und teilte seinem Fahrer mit, dass er diesen Zeitgenossen auf der Fahrt nach Warnemünde mal richtig durchschaukeln soll, weil er mich mächtig anstinkt. Unmittelbar nach dessen Absteigen liefen wir aus. Ich ahnte nichts schlechtes, als wir gerade Kap Arkona passiert hatten und über die Translazia (so wurde die Lautsprecheranlage an Bord genannt) die Durchsage ertönte: „Obermatrose Gaasenbeek sofort in die Kammer des Kommandanten“. Es kam, was kommen musste. Der Fahrer hatte meine Meinungsbekundung seinem Oberleutnant mitgeteilt und dieser den Kommandanten über Funk informiert. Es folgte eine Parteistrafe: Da ich Kandidat der Partei war, wurde die Kandidatenzeit um ein ganzes Jahr verlängert.



KSS „Friedrich Engels“

Hoher Besuch an Bord

Bereits Wochen vor dem hohen Besuch wurde auf dem Dampfer gepönt, geschrubbt, getweidelt, gewaschen und poliert, was das Zeug hielt. Angekündigt war der Besuch des Staatsratsvorsitzenden Walter Ulbricht mit Ehegattin. Auf unserem Schiff waren oftmals Besucher, die wir als „Badegäste“ bezeichneten.

Doch dieser Besuch war schon ein besonderer und wir alle waren uns darüber auch im klaren. Weil auch ein Essen an Bord vorgesehen war, musste die Pantry, unsere kleine Anrichte, ebenfalls gereinigt und auch neu gestrichen werden. Hartmut und ich haben das mit all unseren Fähigkeiten und Fertigkeiten zur vollsten Zufriedenheit unseres Kommandanten und des für die Sicherheit der Gäste verantwortlichen Offiziers erfüllt.

Als unsere Vertreter für solch hochrangige Personen in die Pantry einrückten, war die Farbe an den Wänden noch nicht ganz abgetrocknet, aber schon passierbar. Wir übergaben alles und verließen dann unsere Pantry. Das mitgebrachte Spargelkraut, welches zur Deko der Tische verwendet wurde, hatte sich in der trocknenden Farbe verklebt und blieb uns wie ein Fossil als Erinnerung erhalten.

Als Oberrichtmann hatte ich jetzt die verantwortungsvolle Aufgabe, dem Staatsratsvorsitzenden bei Betreten des HBS eine Meldung zu erstatten. Unser Schiff lag vor Anker, und die gesamte Besatzung erwartete den Besuch von Walter Ulbricht auf See. Da erschien ein stolzes weißes Schiff, welches Kurs auf unsere Fregatte nahm. Die ruhige See erlaubte ein problemloses Längsseitsgehen und schnell war die „Ostseeland“ an Steuerbordseite festgemacht. Ein tolles Schiff, das im Auftrag der Regierung für derartige Unternehmungen eingesetzt wurde. Wir waren alle erstaunt, dass dieses Schiff auch mit einer Besatzung von Angehörigen der Volksmarine besetzt war. Der Gast und sein Gefolge setzten über, und es dauerte auch nicht lange, und die gesamte Delegation erreichte den HBS. Als Walter Ulbricht den kurzen Niedergang des HBS erreicht hatte, stand ich bereit, um die mir vorgeschriebene Meldung zu erstatten: „Gen. Staatsratsvorsitzender, ich melde Ihnen auf Posten keine besonderen Vorkommnisse, Obermatrose Gaasenbeek“. Er bedankte sich dafür und gab mir zur Begrüßung seine Hand. Ich vergesse nicht diese Berührung, weil diese Hand sehr groß und fleischig war und er einen heftigen Händedruck ausübte. Danach sprach der Kommandant Kaleu Korn seine Meldung und die Delegation verteilte sich auf dem HBS. Für Walter Ulbricht und seine Gattin

Lotte waren auf dem Schaudeck des HBS zwei Sessel aufgestellt. Sicher muss ich mit meiner BÜ - Haube und dem Mikro ein interessantes Erscheinungsbild abgegeben haben, denn Frau Ulbricht erwiderte alle meine Aktivitäten und Kommandoübermittlungen mit einem leichten Schmunzeln und Zwinkern. Diese Sympathiebekundungen, die auch mein Kommandant registrierte, veranlassten ihn zu der späteren Bemerkung, dass es für mich jetzt sicher nicht gleich in Frage komme, meine Hände zu waschen, und dass ich ganz schön mit Lotte geflirtet habe, wogegen er selbstverständlich nichts hätte.

Drei Tage Knast

Ich befand mich in meiner Nebenfunktion als Gefechtssanitäter gerade in unserem Schiffs- Med-Punkt, als Oberleutnant L. eintrat und feststellte, dass ich gerade auf meinem Tisch Fotos anschaute. Er zeigte sich außerordentlich interessiert und schaute mir zu. Plötzlich kamen dabei eine Reihe Bilder zum Vorschein, die ich an Bord unseres Schiffes aufgenommen hatte, und zwar anlässlich eines gemeinsamen Manövers mit der polnischen Seekriegsflotte. Er sortierte alle Fotos aus, die ich vom Schiff aus geschossen hatte. Von besonderem Interesse waren die Fotos, auf denen polnische U-Boote zu sehen waren. Was folgte war mir klar, nicht aber das Ausmaß. Für den unerlaubten Besitz eines Fotoapparates an Bord wurde ich mit drei Tagen Arrest bestraft. Ich weiß heute noch, was in mir vorging, als ich das vernahm. War das denn wirklich so schlimm, was ich da gemacht hatte? Spionage, Geheimnisverrat, alles solche Begriffe wurden damit in Zusammenhang gebracht. Zugegeben, ich hatte verbotenerweise einen Fotoapparat an Bord.

Eines hatte ich dabei noch gar nicht bedacht, ich musste diese drei Tage nicht in einem Knast unserer Marine in Dwasieden, sondern bei den Landsern in Prora absitzen. Der war dafür berüchtigt, dass man dort als „Molly“ mit Sonderbehandlungen rechnen musste, die dem zuvor abgeschafften „dicken Knast“ sehr ähnlich waren: also Wasser und Suppe, keine Arbeit usw. Mit diesen Vorstellungen trat ich meinen Arrest an. Ein Maat wurde mit meiner Überwachung und dem Transport beauftragt. Wir fuhren mit dem Zug von Saßnitz nach Bergen und mussten dort umsteigen in den Zug nach Prora. Die Bahnhofsvorsteherin begrüßte den Maat mit den freundlichen Worten: „Na, da haben wir wohl wieder einen Knastologen“. Ich kann gar nicht beschreiben, wie peinlich mir diese Situation war. Mit meinen heutigen Erfahrungen ist das überhaupt nicht mehr nachvollziehbar, welch große Erniedrigung das damals für mich bedeutete. In Prora angekommen, wurde ich als Arrestant übergeben und eingesperrt. Ja eingesperrt! Es war ein Zellentrakt in einem Betonbunker in unmittelbarer Nähe der Küste. Es soll sich um das Gelände gehandelt haben, auf dem vorgesehen war, dass U-Boote unter Wasser in den Hafen einfuhren und in diesem Hafen auftauchten. An manchen Stellen war unter dem Betonplatten Wasser. Ich höre heute noch die Ratten, die nachts schrien und sich um die Abfälle, die durch einzelne Öffnungen dorthinein geschmissen wurden, stritten. Damit ist auch gesagt, dass es zwar keine Arbeit gab, aber normales Essen. Meine Zelle war klein, kalt und karg. Eine angeschlossene hoch geklappte Koje war an der Wand und ein Holzhocker stand inmitten der Zelle. Die Koje wurde abends - die Zeit habe ich nicht mehr in Erinnerung - aufgeschlossen und herunter gelassen. Es war ein Lattengerüst ohne eine Polsterung und nur mit einer Decke. Das Kopfteil bestand aus einem Lattenholzkeil ungepolstert. Schlafen konnte ich nur mit meinem Bordpäckchen blau, welches ich mir auszog und mich darauf legte. Um ein kopfkissenähnliches Gefühl zu haben, rollte ich meine Strümpfe zusammen und legte diese unter meinen Kopf. Schließlich hatte ich ja noch die zur Verfügung gestellte Decke, mit der ich mich zudecken konnte. Mit der Verabreichung des Frühstückes wurde diese Koje wieder hochgeklappt und verschlossen. Jetzt kam der Holzhocker ins Spiel. Er war ohne Lehne und musste in der Mitte der Zelle stehen. Ein Anlehnen war nicht gestattet. Bei ständigen Rundgängen der Wachhabenden achteten diese permanent darauf, dass man sich nicht an eine Wand setzte, um eine bequemere Sitzhaltung einnehmen zu können. Am zweiten Tag durfte ich arbeiten. Auf dem Bahnhof des Objektes waren Kohlen angekommen, die ausgeladen werden mussten und das in kürzester Zeit. Vielleicht war das auch der Grund, warum ich überhaupt arbeiten durfte. Ich war überglücklich, diese Arbeit mit der Schaufel im Eisenbahnwaggon ausführen zu dürfen. Es festigte sich bei mir die Überzeugung, dass es die größte Strafe ist, nicht arbeiten zu dürfen. Immer wieder habe ich mich in meiner nachfolgenden Tätigkeit als Polizist gegen die Forderung gestellt, Verbrecher „zur Strafe“ in die Braunkohle zu schicken, um die Gleise im Schlamm zu rücken. Nein, nicht arbeiten zu dürfen - das ist die größte Strafe! Mir ist glücklicherweise eine weitere Verweigerung der Arbeit in meinem Leben erspart geblieben. Zugegeben, ich hatte einen Fehler gemacht, ich musste auch betrafft werden. Aber musste das so hart sein?

Der Filmvorführer

Mit der Bereitstellung von Filmprojektoren für die KS-Schiffe ergab sich auch die Notwendigkeit, eine geeignete Person zu bestimmen, die diese Apparatur sachdienlich bedienen, pflegen und warten konnte. Wie ich zu dieser Aufgabe gelangt bin, weiß ich genau. Natürlich wollten sich die Offiziere

diese Form der Unterhaltung auf keinen Fall entgehen lassen. Auch die Meister dachten so, und deshalb war es folgerichtig, dass es Personen sein sollten, die bereits für ihr Wohl auserkoren waren. Also, ein Pantry der O-Messe und der Meistermesse hatten sich dafür bereit zu erklären. Manne Dittrich und ich hatten überhaupt nichts dagegen und erklärten uns bereit. Vorgesehen war ein Speziallehrgang dazu in Stralsund. Für eine Woche setzten wir uns auf eine Schulbank in einem Gebäude, welches unmittelbar am Marktplatz in Stralsund stand. Bei diesem Lehrgang lernten wir etwas über Optiken und ihre Wirkungsweise und beschäftigten uns ganz intensiv mit unserem neuen Projektor der LMP (Lichtmagnettonprojektor) 16. Neben dem Aufbau und der Wirkungsweise der Technik kam es darauf an, schnell den Film einzulegen und Störungen unverzüglich zu beseitigen oder zu überbrücken. Die Abschlussprüfung haben wir beide bestanden und nun konnte es losgehen. Diese Form der Unterhaltung spielte ab sofort eine außerordentlich wichtige Rolle. Es wurde geflimmert in der Offiziers- und Meistermesse und in den großen Mannschaftsdecks. Immer standen ausreichend Helfer zur Seite, die die schweren Koffer transportierten und beim Aufbau, weniger allerdings beim Abbau, halfen. Filme gab es über die Filmbasis der NVA, und wir waren außerordentlich gute Kunden. Da häufig zur gleichen Zeit an zwei Stellen geflimmert wurde, stand immer nur eine Maschine zur Verfügung. Jetzt zeigte sich, wer über ein glückliches schnelles Händchen verfügte und die Pause so kurz wie möglich hielt. Diese Aufgabe wurde meisterhaft von uns erledigt. Schlimm war es allerdings, wenn ein Film riss oder die Perforation zerstört war. Da kam ein unüberhörbares Gejaule und Geschreie auf. Natürlich kam es bei der Art dieser Vorführung auch oftmals zu unpassenden Rufen und Äußerungen, die mit Gegenrufen erwidert wurden. Absoluter Höhepunkt waren Tage der Bereitschaft am Tonnenhof in Warnemünde. Ich erinnere mich, dass wir dort an der Pier lagen und das gegenüberliegende Gebäude als Leinwand nutzten. Gespielt wurde der Film „Verliebt in Kopenhagen“ mit Siv Malmkwist. Geflimmert wurde mit zwei Projektoren, also professionell mit Überblendung, ohne Pause. Die Begeisterung war so groß, dass ich diesen Film elfmal mal abspielen musste. Ich kann heute noch Melodie und Text der Hauptfilmmusik - allerdings etwas lückenhaft - nachsingen.

Ein gewöhnlicher Tag an Bord

Geweckt wurde für das Verlassen der Kojen um 06.00 Uhr. Der Wachhabende veranstaltete dazu im Wachstand des Schiffes ein Szenarium besonderer Güte. Ca 10 min. vor sechs wurde die Translazio eingeschaltet, und es begann ein langes Pfeifkonzert nach genau festgelegten Tönen, die der Wachhabende einer Bootsmannsmaatenspfeife entlockte. Die Fertigkeiten der einzelnen Wachhabenden auf diesem Instrument waren sehr unterschiedlich und so auch die Qualität der erzeugten Töne. Begleitet wurde dieses Pfeifkonzert mit verschiedenen Sprüchen aus der Geschichte der Seefahrer, wo immer mal eine Waschfrau und auch ein Adler zur Sprache kamen. Anschließend wurde die Entfernung in Metern angegeben, die noch bis zum Aufstehen verbleiben würden. Wenn also 100 Meter als Ausgangsentfernung angegeben wurde, so kann man sich ausrechnen, wie häufig diese Signale über Lautsprecher ertönten, wenn alle 10 Meter eine Entfernungsangabe verkündet wurde, bis es Punkt Sechs Uhr war. Ich hatte mit dem Aufstehen nie Probleme in meinem Leben, aber weiß, wie schrecklich diese Tortour für einen Morgenmuffel war. Nach dieser Weck- und Morgenansprache erfolgte die Aufforderung zum Frühsport. Frühsport wurde grundsätzlich durchgeführt außer an Sonn- und Feiertagen und widrigen Witterungsbedingungen. Anzugsordnung: Bordpäckchen blau, Stiefel, Oberkörper frei. Diese Anzugsordnung wurde auch bei leichtem Frost eingehalten. Wie beneideten wir da unsere sowjetischen Freunde, die grundsätzlich im Zebrahemd ihre U-Jäger verließen und ihren Frühsport durchführten. Nach der Morgentoilette wurden die Backschafter aufgefordert, an der Kombüse das Frühstück und den Malzkaffee zu empfangen. Willi Braune, unser Smutje (Koch), war ein Morgenmuffel und auch sonst sehr kurz angebunden. Ganz anders dagegen Paul Kaune, der zwar auch nicht viel Worte machte, aber immer ausgeglichen freundlich war. Kochen konnten beide ausgezeichnet. Als Offizierspantry hatten wir natürlich ein besonders Verhältnis zu unseren Köchen, weil wir uns gegenseitig halfen und auch so manchen Brocken zuschieben konnten.

Nach dem Frühstück wurde durch den Oberbootsmann (Schmadding) verkündet, dass das Schiff zu reinigen ist und das Oberdeck gespült und getweidelt werden soll. Danach erfolgte die Information über den geplanten Tagesablauf in den einzelnen Gefechtsabschnitten: Werterhaltung durch Reinigung, Studium der technischen Geräte und ihr Zusammenwirken, aber auch einzelne Übungen zur Vervollkommnung der Fertigkeiten eines jeden. Die Rolle der gegenseitigen Ersetzbarkeit wurde ganz groß geschrieben und auch praktiziert.

Das Leben wäre viel zu langweilig, wenn alles nach dem FF gegangen wäre. So wurde versucht, sich von lästigen Arbeiten, wie man so sagte, zu verpissen. Für uns bot sich dazu ein Schapp an zur Aufbewahrung von Persenning und Schutzwesten, welches sich unterhalb des HBS befand. Ein weiterer Ort waren die Klappkoben. Diese oberen Klappkoben waren, wenn man sie beidseitig nach

oben klappte, wie ein V und damit ein ausgezeichnete Ort, um versäumten Schlaf nachzuholen. Natürlich wusste man von diesen Verstecken, und sie flogen auch immer wieder auf, aber den Versuch war es wert. Viel leichter hatten es jene, die in abgeschlossenen Bereichen ihre Tätigkeiten verrichten konnten. Das waren die Nachrichtenleute, aber auch der Gefechtsabschnitt III Torpedo und Wasserbomben. Ein Obermaat nutzte diese Freiheiten und sprach verbotenerweise dem Alkohol zu. Dazu verwendete er den Kreiselsprit, den er mit Fruchtsäften mixte und so genießbar machte. Er wurde häufig an Bord in einem nicht guten Zustand vorgefunden. Ich erinnere mich an einen Unfall, bei dem er sich schwer verletzte. Ein Hilfsschiff war auf See längsseits gegangen, und dieser Obermaat wollte auf dieses Schiff übersteigen. Dabei rutschte er aus und schlug mit dem Steiß auf die Kante der Außenhaut im Bereich eines Speigatts. Die Folge waren starke innere Blutungen. Wenn gegen 18.00 Uhr die Backschafter zum Empfang des Abendbrotes an die Kombüse befohlen wurden, natürlich im Bordpäckchen weiß, und das Abendbrot verzehrt war, begann für den größten Teil der Besatzung die Freizeit. Doch halt, mit dem Abendessen wurde auch bekannt gegeben, ob es an nächsten Tag Kartoffeln geben werde, die von den Backsteilnehmern noch am Abend zu schälen waren. Ob überhaupt geschält wurde und wenn ja wie viel, entschied die Back selber. Wer die Möglichkeit hatte und sich dazu entschied, an Land zu gehen, darüber habe ich berichtet. Wer an Bord blieb, konnte auch im Objekt eine Kneipe besuchen. Natürlich machte man sich für dieses Vorhaben fein, duschte und zog ein sauberes Bordpäckchen Weiß an. Ich erinnere mich daran, weil einige Raucher an Oberdeck genau wussten, wann ich mit diesen Vorbereitungen begann. Dazu stellte ich den Lüfter für das Deck auf Zug und schmiss meine durchnässten Strümpfe, die ich den ganzen Tag in meinen Stiefeln an hatte, an das Gitter des saugenden Lüfters. Die am Oberdeck austretende Luft muss eine derart vertreibende Wirkung gehabt haben, denn alle verließen diesen Ort fluchtartig und konnten den Verursacher zweifelsfrei identifizieren. In wenigen Minuten konnte ich die getrockneten, bocksteifen Strümpfe abnehmen, um über ihren nächsten Verwendungszweck zu entscheiden. Für das Verlassen des Schiffes bekam man eine Berechtigungskarte, die dem Stellungsposten gezeigt werden musste. Wenn ich diese Möglichkeit der Kneipe nutzte, hatte die für mich einen großen Vorteil. In dieser Kneipe stand ein Klavier, auf dem ich der versammelten Mannschaft sehr häufig große Freude machen konnte. Der „Stille Zeher“ mit holahi, holaho, das „Polenmädchen“ und „Kalinka“ waren einige der Renner, bei denen sich auch einzelne wagten, auf den Tisch zu steigen. Diese Abende waren für mich kostenfrei, denn auf dem Klavierdeckel stand Freibier. So manchen Abend habe ich auf diese Weise verbracht, und sicher erinnern sich daran viele. 22.00 Uhr war Nachtruhe, die ebenfalls verkündet wurde über Lautsprecher mit dem Standardsatz: „Ruhe im Schiff, Licht aus, alle Geister auf Station, den Letzten soll der Teufel holen.“ In aller Regel war dann auch Ruhe bis auf eine Ausnahme: wenn Obermatrose Ferdinand Rupp von der Kneipe oder von Land kam. Er hatte den zutreffenden Spitznamen Amsel. Ein Verhalten, das aus meinen Erfahrungen einmalig ist. Diese „Amsel“ kam grundsätzlich an jede Koje im Deck und pfiff ein amselähnliches Geräusch so lange, bis der Betroffene darauf reagierte. Eine absolut friedfertige Handlung, die jeder kannte und auch friedfertig reagierte. Erst, wenn er alle mit seiner Pfeife erreicht hatte, gab er sich zufrieden, legte sich nieder oder besuchte ein anderes Deck in gleicher Absicht. Diese Prozedur dauerte bis zu einer Stunde. Bemerkt werden muss unbedingt, dass sein Bordpäckchen Weiß häufig im Brustbereich rote Flecken aufwies, die vom verschütteten Alkohol herstammten. Denn die Amsel trank zum Bier immer mehrere „Stonis“ (Stonsdorfer).

In alten Zeitschriften geblättert

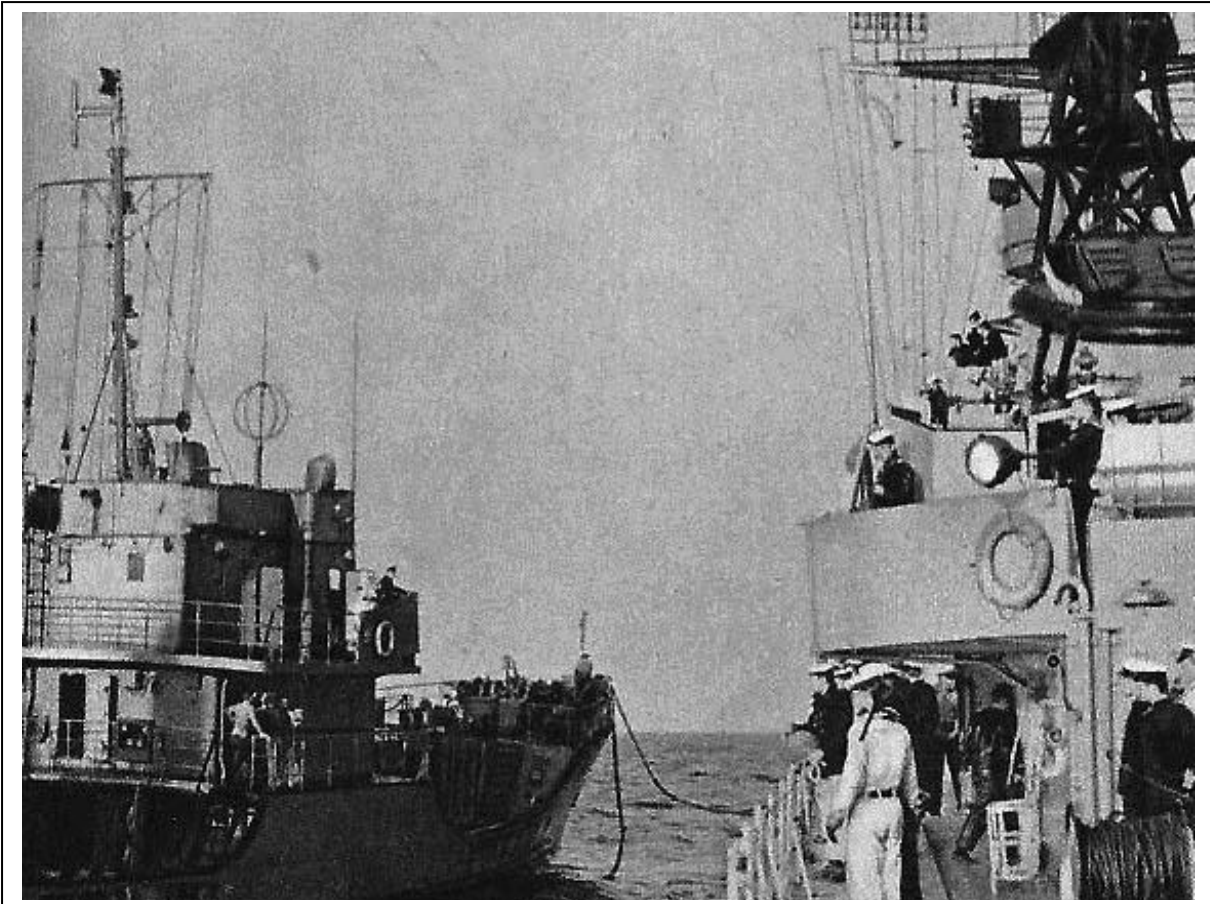
Die beiden Artikel zum Projekt 50 und 1159 erschienen in der Armeerundschau 3/65 (Einkauf auf See; Reporter ein Herr Dressel) und 4/81 (Die besondere Rolle; Reporter Oberstleutnant Gebauer. Das zugehörige Bildmaterial ließ sich leider nicht mit besserer Qualität aus den Artikeln reproduzieren. Wieder einmal hat uns Wolfgang Peschenz mit Material aus dieser alten Zeitschriftenreihe versorgt. Wolfgang war Turbinenmeister auf der „Friedrich Engels“.

Einkauf auf See

Es war bei einer Übung der Volksmarine. Die Gefechtsaufgaben des dritten Übungstages waren erfolgreich gelöst, der Schiffsverband ging abends auf Reede vor Anker. In der Offiziersmesse des KSS „Friedrich Engels“ erzählte mir der Leitende Ingenieur, Kapitänleutnant Gollaneck, von den hervorragenden Arbeitsleistungen seiner Maschinisten. In der Nacht zuvor hatten sie, während auf dem ganzen Schiff Ruhe herrschte, eine schwierige Reparatur ausgeführt. Ein Dichtungsflansch der Hilfszudampfleitung der zum Backbord-Turbogebälse war durchgeschlagen. Ein Kessel musste vorübergehend ausgeblasen werden. Der LI sprach begeistert von der aufopferungsvollen Arbeit des

Kesselpersonals. Bei einer Hitze von über 60 Grad Celsius konnten die Genossen nur in kurzen Schichten arbeiten. Nach drei Stunden war der Schaden behoben. Der Kessel konnte wieder angefahren werden.

Während der LI erzählte, sah ich, wie der Pantry am anderen Ende des Tisches eifrig über seiner Kasse saß. Er zählte das Geld nach, rechnete und rechnete. Der Pantry ist gewissermaßen der Ober in der Offiziersmesse, ein Matrose, der für das leibliche Wohl der Schiffsoffiziere sorgt. Was rechnet er wohl, überlegte ich. Macht er einen Kassensurz? Das könnte ja sein, vielleicht sucht er ein Manko. Ich konnte mir nicht enträtseln, was er vorhaben möchte. Oder will er hier auf hoher See gar einkaufen gehen? „Heute Abend kommt der Tanker längsseits. Da muss ich doch sehen, wie viel Geld ich eingenommen habe und was ich dafür wieder kaufen kann“, erklärte er freundlich lächelnd. Ich lächelte ebenso freundlich zurück, obwohl mir immer noch nicht so recht klar war, was er wohl beim Tanker einkaufen könnte. Kraftstoff?



Da half mir der LI aus der Verlegenheit und erklärte mir, dass der Tanker nicht nur Kraftstoff mitbringt. „Wenn wir längere Zeit auf See sind, brauchen wir auch viele andere notwendige Dinge wie Lebensmittel, Post und Zeitungen. Und die Pantrys kaufen für die Besatzung auch Getränke, Zigaretten, Briefmarken... Ein Tanker ist wie ein schwimmendes Kaufhaus, in dem wir alles einkaufen können, was wir auf See dringend benötigen. Sie können sich ja mal ansehen, wie das vor sich geht. er Tanker muss gleich kommen.“

Gegen 20 Uhr war es dann soweit. Vom Westen her, aus der untergehenden Sonne heraus, lief der Tanker auf die „Friedrich Engels“ zu. Die Maschinisten an Bord bereiteten schon die Schläuche vor für die Übernahme von Kraftstoff und Trinkwasser. Der LI prüfte, wie viel Heizöl das Schiff braucht. Nach dem Anlegemanöver wurden an Backbord die Leinen festgemacht. Erste Begrüßungsworte flogen hinüber und herüber. Die wachfreien Matrosen des KSS warteten neugierig auf die Grüße von Land. Die einen auf einen Brief von der Ehefrau oder Freundin, die anderen auf Zeitungen, Zigaretten oder Erfrischungsgetränke, der Smutje auf neue Produkte und der Filmvorführer auf neue Filme, die er den wachfreien Matrosen vorführen kann.

Obermatrose Kirchner vom Artillerieabschnitt, einer der herumstehenden Matrosen, sagte mir: „Wenn der Tanker kommt, das ist für uns immer ein besonderer Tag. Jeder erwartet, dass er ihm etwas mitbringt. Deshalb stehen wir hier so neugierig herum.“ Inzwischen hatte Stabsmatrose Weigold den Übernahmestutzen in die Öffnung an Oberdeck eingeschraubt und den dicken Schlauch, der ihm vom

Tanker herübergereicht wurde, angeschlagen. Die Pumpen begannen zu arbeiten. Tonnenweise floss das Heizöl in den hungrigen Schiffsbauch. Währenddessen wurden auch die anderen mitgebrachten Güter an Bord gehievt. Kartons, Kisten, Zeitungspakete sah ich und einige Sack Gemüse, frische Radieschen und Kohlrabi. Unter denen, die die kostbaren Lasten ins Innere des Schiffes trugen, erkannte ich auch meinen Pantry wieder. Er hatte schon einige Pakete mit Zigaretten und Süßigkeiten eingekauft und schleppte jetzt Getränke, gleich zwei Kisten auf einmal. Freundlich wie immer lächelte er mir zu: „Möchten Sie gleich eine Flasche haben?“

Die besondere Rolle (Artikel leicht gekürzt)



Die „Berlin“ mit eingeschaltetem Sprühsystem

Beide, der Schauspieler und der Seemann, haben ihre Rollen. Nur spielt der Seemann nicht, wie der Mime, auf einer Bühne zum Vergnügen des Publikums. Seine Partie ist darauf abgestimmt, dass Schiff und Besatzung jeder Situation gewachsen sind. Und so ist die Rollenbesetzung eines Kriegsschiffes Teil der Organisation seiner Gefechtshandlungen, in deren Verlauf es – wie das Beispiel des KSS „Berlin – Hauptstadt der DDR“ und die diesem Artikel beigefügten Fotos zeigen – auch in einen Kernwaffenschlag des „Gegners“ geraten kann. Um sich dessen Folgen zu erwehren, sprühen Düsen Wasser auf Deck und Aufbauten; so wäscht sich das Schiff vom radioaktiven Befall frei. Zugleich gehen Kernstrahlungsaufklärungstrupps über Deck. Dort, wo sie noch Reste des radioaktiven Staubes mit ihren Geräten aufspüren, werden diese manuell entfernt. Solange keine vollständige Sicherheit besteht, trägt an Bord alles Schutzbekleidung. Trotzdem führen die Funkmess-Gasten am Gefechtsinformations-Stand die See- und Luftlage weiter. Auch unter diesen für das Schiff erschwerten Bedingungen wird es der „Gegner“ nicht überraschen können. Alle elektronischen Mittel arbeiten, die Waffensysteme sind einsatzbereit. Ist dies nur möglich, weil die

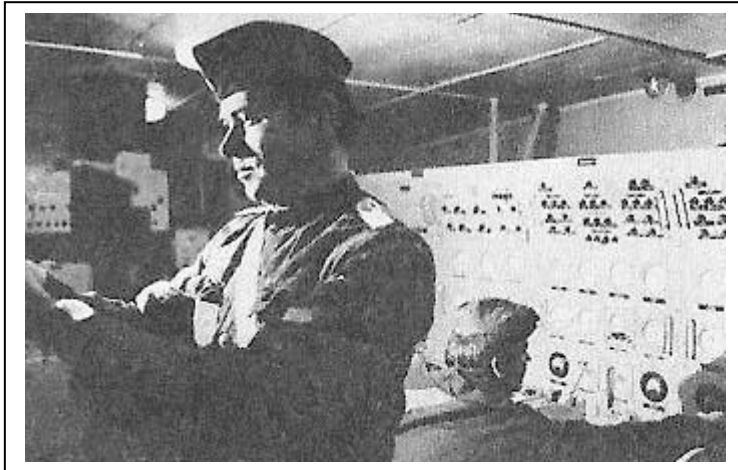
militärtechnische Konzeption des Schiffes so ausgelegt ist? Ja! Aber nur dann, wenn keiner der Besatzung „aus der Rolle“ fällt. Selbstredend sind wichtige Rollen, eben wie im Theater, doppelt besetzt. Doch an Bord muss in schnellerer Folge neu- und umbesetzt werden.

Folgen wir dazu den Gedanken und Erlebnissen des Kommandeurs des Gefechtsabschnittes „Maschine“ auf der „Berlin“, die er während der hier gezeigten Ausbildungsfahrt hatte. Ein Glück, denkt Kapitänleutnant Sikorski, dass uns der Dieselmotor erst in der geplanten Ankerzeit ausfiel. Wie schon oft hatte der Wachingenieur mit seinen „goldenen Händen“ das fehlende Ersatzteil angefertigt. Nun herrscht wieder normaler Betrieb auf seinem Befehlsstand. Auf „Halbe Fahrt“ steht der Fahrtanzeiger. Bequem sitzt der Motorenmaat im Sessel. Seit geraumer Zeit arbeiten die Maschinen mit gleichbleibenden Drehzahlen. Da gibt es nichts zu steuern. Es genügen kontrollierende Blicke zu den Anzeigetafeln.

„Bereitschaftsstufe zwei herstellen, die erste Wache zieht auf! Ausbildung auf den Gefechtsstationen fortsetzen!“ So lautete nach dem Ankermanöver der Befehl des Kommandanten. Es würde also für die Maschinen des KSS in absehbarer Zeit nicht mehr und nicht weniger zu tun geben, als die Fahrtstufen zu halten und die Ausbildung im Abschnitt fortzusetzen. Eben um dieses Training auf den Stationen, bei dem die Matrosen, vor allem die neuen, ihre Rollen lernen, drehen sich die Gedanken des Kapitänleutnants. Er hängt ihnen weiter nach, auch während er routinemäßig die Arbeit auf seinem Befehlsstand überwacht. Modern ist das Schiff und nicht klein, vor allem fähig zum selbständigen Kampf gegen U-Boote. Doch auch zur Luftabwehr, zur Reede- und Geleitsicherung. Und es kann Minen legen. Auf alles das hatte sich der Personalbestand vorbereitet. Die Offiziere und ein Teil der Unteroffiziere in monatelangem Studium an sowjetischen Flottenschulen. Dazu die gesamte Besatzung noch in einem vierteljährigen Praktikum an der Seite erfahrener sowjetischer Seeleute auf

diesem Schiffstyp. So erfüllten sie schon Wochen nach der Indienstellung Gefechtsaufgaben - auf einem Schiff, auf dem noch der Garantieingenieur saß. Mit Wehmut denkt der LI: Diese Besatzung gibt es nicht mehr, sie ist zum Teil in die Reserve gegangen. Neue Gesichter sind an Bord. Man konnte es drehen und wenden, wie man wollte, die erfahrenen Matrosen waren von Bord gegangen. Ist es wirklich so problematisch? Zweifel an den eigenen Gedanken drängen sich ihm auf. Wiederum, sie machen sich im Schiffskollektiv nichts vor. Das Problem existiert nun mal. Er sieht sie geradezu vor sich, die neuen Genossen in seinem Gefechtsabschnitt, wie sie jetzt auf den einzelnen Stationen mit linkischen Griffen die Bedienung der Anlagen trainieren. Dauern wird's, bis ihre Rolle sitzt und er ihnen die Zulassungsprüfungen zum Fahren der Anlagen abnehmen kann. Ja, wenn doch nur Sikorskis Gedanken werden unterbrochen. Es knackt und kratzt in der BÜ-Anlage. Dann fällt eine Stimme den Raum: „Kommandant an Befehlsstand fünf – Turbine klarmachen zum Einsatz!“ Mitten in der Ausbildung Turbinenfahrt? Da steckt doch was dahinter! Weder dem Kapitänleutnant noch seinen Maschinisten bleibt Zeit, nach Antworten zu suchen. Schon schnarrt der Maschinentelegraf. Vom HBS wird die nächsthöhere Fahrtstufe gefordert. In immer kürzeren Abschnitten wird nun der Kommandant die Fahrt des Schiffes beschleunigen. Erst wenn eine bestimmte Fahrtstufe erreicht ist, lohnt es, die Turbine einzusetzen. Aber dann muss sie auch klar sein.

Da, wieder die Stimme im Lautsprecher: „Zur Information an die Besatzung: Eigene Aufklärungskräfte haben ein generisches U-Boot ausgemacht und sein wahrscheinliches Handlungsgebiet erkannt. Dort hat unser Schiff unverzüglich die Suche aufzunehmen. Um den Marsch zur befohlenen Position zu beschleunigen, wird in wenigen Minuten die Turbine zugeschaltet. Jeder Verkehr an Oberdeck ist untersagt!“



Kapitänleutnant Sikorski auf dem BS-V

Kapitänleutnant Sikorski ahnt, was dahintersteckt. Er irrt auch nicht: der Stab prüft die Gefechtsbereitschaft des Schiffes, lässt es die U-Boot-Suche auf Anruf aufnehmen. Bange Minuten nun für den Kapitänleutnant. Er gehört sonst nicht zu den Zögernden an Bord. Aber diesmal ist ihm die Sache nicht geheuer. Nun zweifelt er doch, ob es richtig war, den ersten Turbinengasten, einen erfahrenen Stabsmatrosen, während dieses doch recht langen Seetörns in Urlaub gehen zu lassen. Natürlich war da noch der zweite Turbinengast an Bord, Obermatrose Salbach. Aber der gehörte eben zu den Neuen.

Nichts bewegte sich, würde auch nur

ein Handgriff vergessen. Wenn doch nur – deutlicher als vor dem Befehl des Kommandanten drängt sich dem Kapitänleutnant nun dieser Gedanke ins Bewusstsein – welche von den Alten an Bord geblieben wären! Allein der Genosse Gutschmidt, der würde ihm schon genügen. Dieser Pumpengast hatte eine Art auf das Kollektiv zu wirken, die war fabelhaft. Ohne viel Gerede war er eine Wache mehr gegangen, damit noch unerfahrene Matrosen nicht alleine auf den Stationen arbeiten mussten. Selbst als sein zweiter Pumpengast bereits die Zulassung hatte, schaute Gutschmidt noch nach ihm. Stabsmatrose Eckert wird wohl kaum vergessen, wie ihm Gutschmidt half, eine ungünstige Lastverteilung in den Tanks auszugleichen. „Als das Schiff schon zu einer Seite krängte, öffnete er mir einfach das richtige Ventil. Das Schiff trimmte wieder aus. Kein Vorwurf kam vom Genossen Gutschmidt.“ Ebenso vorbehaltlos half Gutschmidt seinem direkten Vorgesetzten, dem Pumpentechniker. Für ein MSR-Schiff ausgebildet, kannte er das KSS und seine viel umfangreichere Pumpentechnik nicht. So ging eben der Meister bei seinem Stabsmatrosen in die Lehre, dem Fachmann im Abschnitt.

Gutschmidt war, erinnert sich der LI, kein besonderer Redner. Nur wenn nötig, sprach er. Dann hatte es aber auch Hand und Fuß. Er trat für die Mannschaft auf, als das Essen an Bord nicht schmecken wollte. Er war es, der den Kommandanten um Abhilfe suchte. Und es schien gar, als wolle er doch nicht von Bord gehen. Der Kapitänleutnant sieht Gutschmidt wieder vor sich, wie er im överschmierten Bordpäckchen noch zwischen seiner Technik hängt, während die anderen künftigen Reservisten des Schiffes schon ihre Sachen abgegeben hatten. Damals drängten die Termine: Werftliegezeit zur Garantieaufhebung, Versetzungen in die Reserve und ein Luftzielabschnitt. Bis zum Luftzielschießen die Werftzeit beenden, so lautete der Befehl des Chefs der Volksmarine. Und da ging

Stabsmatrose Gutschmidt eben, wie es sich für einen Seemann gehört, erst in allerletzter Minute von Bord.

Noch im Flug seiner Erinnerungen korrigiert sich Kapitänleutnant Sikorski. Seemann! Eigentlich hatte sich Genosse Gutschmidt so verhalten, wie es die Partei von einem jungen Parteimitglied an Bord verlangt und wie es doch nicht jeder schaffte: in seiner Gefechtsrolle als Vorbild auf die anderen Besatzungsmitglieder zu wirken. Gutschmidts Fleiß, sein Lerneifer, seine guten fachlichen Kenntnisse, seine Kameradschaftlichkeit und sein Stehvermögen, wenn es um die Interessen des Schiffes ging, hatte die anderen immer zum Nacheifern angeregt.

Wieder reißt es den Kommandanten aus seinen Gedanken. Der Turbinentechniker meldet die Bereitschaft zum Start der Turbine. Sikorski übermittelt es dem HBS. Der Maschinentelegraf steht auf „Große Fahrt“. Beide Diesel arbeiten also in den oberen Drehzahlen. Da ist er auch schon da, der Befehl: „Turbine einsetzen!“ Der Fähnrich betätigt die notwendigen Schalter. Im gleichen Maße, wie die Umdrehungen der Turbine zunehmen, gibt nun auch die Kraft auf die Antriebswelle ab. Stärker vibriert das Schiff. Hochauf peitschen die Schiffsschrauben die Hecksee. Energischer teilt der Bug des Schiffes die Wellen. Das alles sehen die Maschinisten nicht, sie spüren es nur. Genau wie den Rückschlag der Salve aus dem Wasserbombenwerfer, der das ganze Schiff erzittern lässt. Die Salve



Links Obermatrose Salbach

gilt dem „gegnerischen“ U-Boot. Für die Männer in der Maschine ist es der Beweis: die „Berlin“ hat nicht nur das befohlenen Gebiet erreicht, sie hat auch den Gegner aufgespürt.

Am Schott, das den Befehlsstand vom Maschinenraum trennt, sieht Kapitänleutnant Sikorski den Obermatrosen Salbach stehen. Wie bei Gutschmidt spiegeln sich Erwartung und Befriedigung in dessen Jungengesicht. Warum nur denkt er wieder an Gutschmidt, wo doch Salbach vor ihm steht? Wahrscheinlich weil es sie immer wieder gibt, die Gutschmidts. Auch wenn sie Salbach heißen.

Gut ist die Übung gelaufen. Kapitänleutnant Sikorski ist zufrieden. Wie das Leben so spielt, hatte sich Genosse Salbach heute als erster von den Neuen zu bewähren. Er bestand. Zufrieden ist der Kapitänleutnant aber auch – weil er sich wie immer – als Kommandeur auf seinen Gefechtsabschnitt verlassen konnte. Die älteren haben ihren Anteil daran, dass der junge Obermatrose Salbach so schnell seine Rolle als Turbinengast „drauf“ bekommen hat.

KSS „Rostock“ und seine Trophäen

Diesen Artikel fand Dieter Ballwanz bei Aufräumarbeiten in seiner Gartenlaube. Er stammt aus der OZ vom 14./15. Mai 1983 und wurde von Horst Westphal niedergeschrieben. Das Bildmaterial wurde aus dem redaktionseigenen Fundus zugefügt

Von Trophäen soll hier die Rede sein. Landläufig werden sie vor allem der Jagd zugeordnet. Es kann im Bild geblieben werden, denn die Jagd auf U-Boote, ihre Suche – also Ortung, Begleitung und Bekämpfung ist mit die wichtigste Aufgabe des KSS „Rostock“ der Volksmarine. Zu all diesen Symbolen, die auf der Anrichte in der Offiziersmesse zu sehen sind und die in den fünf Jahren seit der Indienststellung von der Besatzung als Ausdruck ihres zuverlässigen politischen Handelns, soliden militärischen Könnens und sicheren seemännischen Fertigkeiten erworben wurden, gehört der vom Chef der Polnischen Seekriegsflotte verliehene Pokal für die beste Leistung während der U-Boot-Jagd eines gemeinsamen Geschwaders der sozialistischen Ostseefloten, das unter seiner Leitung stand. Zu Recht wurden die Fähigkeiten der Besatzung hervorgehoben; doch ein Kollektiv verwirklicht sich durch den einzelnen. Stabsmatrose Knut Kopenhagen stellte sich bescheiden „nur“ als der Hydrogast vor. Zu seinen Vorgesetzten zählen der Kommandeur der Gefechtsstation Hydroakustik (Ausbreitung und Reflexion des Schalls unter Wasser) mit der Aufgabe der Ortung von Unterwasserzielen, und dieser sei ein Stabsobermeister mit neun Dienstjahren und geschätzten 250 U-Jagd-Einsätzen, das große As, dem kein U-Boot entkomme, sowie ein junger Maat mit guten theoretischen Kenntnissen, aber mit noch wenig Erfahrung.

Die U-Boot-Jagd, von der hier die Rede ist, hatte es in sich. Es herrschten komplizierte Meeresbedingungen, denn Salz- und Temperaturschichtungen reflektierten an diesem warmen Frühlingstag die im weiten Seegebiet ausgestrahlten Impulse verzerrt. Zudem war es eine Übung der

verbündeten Flotten, bei der erfahrene sowjetische Kommandanten mit ihren U-Booten zur Zieldarstellung fuhren. Schließlich weilte auch der Chef der Volksmarine an Bord – nur einer fehlte: das As in der U-Boot-Jagd, der Stabsobermeister, der krank im Lazarett lag.

Der junge Maat und sein Stabsmatrose hatten sich bereits 39 Stunden an der Anlage geteilt. Kein Unterwasserziel war bisher aufzuspüren gewesen. Das Ende Übung nahte. Ein Misserfolg? Wozu kann der im Ernstfall führen? Zu diesem Zeitpunkt fungierte der Maat als 1. Operator und plötzlich schien es ihm, als vernehme er auf der runden Sichtscheibe einen eigenartigen Impuls. Das könnte doch ...? Aber es war eben seinen erste U-Boot-Suche... Vielleicht täuschte er sich auch. Fragend schaute er den Stabsmatrosen an, der schon sechs derartige Einsätze mitgemacht hatte. Mit Selbstverständlichkeit tauschten sie die Plätze in dem knapp 10 m² kleinen bulleylosen Raum vor den graugrünen Apparaturen und den bunten Kontroll- und Signallämpchen. Knut Kopenhagen packte der Ehrgeiz als er den Bildschirm des 1. Operators einnahm, auf dem sich gelblich-grün die Ausbreitung des Schalls darstellt, als er sich die Kopfhörer überstreifte, die rhythmisch das helle Pfeifkonzert des Echotons wiedergaben. Nun wollte er beweisen, dass die befohlenen Aufgabe auch gelöst werden kann, wenn das U-Jagd-As nicht an Bord ist.

Zwischen all den Reflexen von Fischeschwärmen und Wracks, von Felsen und Überwasserschiffen, die ihre elektronischen und akustischen Visitenkarten auf Bildschirmen und Kopfhörern abgaben, erkannte auch er – trotz der komplizierten hydroakustischen Bedingungen – sofort ein „besonderes“ Ziel mit markanten Eigenheiten. Eine Bewegung des Objektes wurde ersichtlich. Das Echo klang unverkennbar metallisch. Aus der eigenartig klingenden Atmosphäre der Unterwassermusik waren Eigengeräusche des Zieles vernehmbar. Das konnte nur das gesuchte U-Boot sein.

Meldung über Kontakt, Peilung und Entfernung gingen an die Brücke, die Werte in die UAW-Waffenleitanlage. Befehle von der Brücke folgten: Kontakt halten, Bewegungselemente weiter bestimmen, Werfer laden, gehe auf Angriffskurs, Achtung – Salve! Ein helles Zischen, Feuer und Rauch begleitete die Serie reaktiver Übungs-Wasserbomben. Treffer! Nur drei Minuten waren vergangen, seit Stabsmatrose Kopenhagen, „nur“ Hydrogast auf dem KSS „Rostock“ als 1. Operator seine Arbeit aufgenommen hatte.



Indienststellung des KSS Rostock am 25.07.1978

Den Pokal des Chefs der Baltischen Flotte der UdSSR für das „Beste Schiff“ während einer gemeinsamen Geschwaderfahrt von Kampfschiffen der sozialistischen Ostseeflotten ist gleichfalls am genannten Ort zu betrachten. Geschwaderfahrt – das heißt, eine Vielzahl von Aufgaben zu lösen, die von der Schiffsführung verlangen, zur vorgegeben Zeit auf dem richtigen Kurs den befohlenen Standort zu erreichen und zwar beim Verbandsfahren, zur Versorgung in See, während des Schießens auf Luft- und Seeziele, bei der U-Jagd und das alles im unmittelbaren Zusammenwirken mit Kampfschiffen unterschiedlicher Größe und mit Seefliegerkräften der befreundeten Flotten. Wie eng der Erfolg des Kollektivs mit der Bewährung des einzelnen zusammenfällt, zeigt auch das

Beispiel des Obersteuermanns Holger Lach, denn er errang den Sieg als „Bester Steuermann des Verbandes“. „Navigation ist, wenn man trotzdem ankommt“. Nun, von der „Erfahrung“ solcher Fahrensleute hält er nichts. Mehr schon von dem ständigen Wettstreit mit den Steuerleuten anderer Schiffe. Doch er hatte auf einem der benachbarten Minensuch- und Räumschiffe einen alten Rivalen, der bisher bislang stets den ersten Platz erreicht hatte. Dessen Stärke war, das theoretische Wissen immer im Kopf abrufbereit zu haben. Holger Lach dagegen war ein guter Praktiker, dem jedoch das „Gewusst warum?“ nicht so recht im Gedächtnis haften bleiben wollte. So grübelte er, wie er seinem Kontrahenten doch beikommen könnte. Zunächst griff der Obersteuermann systematischer nach dem Buche, dann analysierte er seine Fertigkeiten und baute sich mit Hilfe des Navigationsspezialisten aus dem Abteilungsstab eine „logische Linie“ der Handlungen auf bei denen er mit einem Minimum an Theorie die optimale Aussage treffen konnte. Natürlich gehört zu einem richtigen Leistungsvergleich ein gehöriges Maß an Aufregung. Und schon hatte der 26jährige gemerkt, dass ihm erste kleine Fehler unterlaufen waren. Aber auch sein Widerpart war sichtlich nervös, kannte er doch den festen Vorsatz des Obermeisters Holger Lach, diesmal zu gewinnen. Und der schaffte es dann auch, wenn auch nur mit hauchdünnem Vorsprung. Es war Gesetz, dass jeder Steuermann auch seinen Steuermannsgast mitzubringen hatte, und dieser – Stabsmatrose Gernod Cajkowski – belegte den 3. Platz, so dass beide zusammen auch noch den Pokal für den „Besten Navigationsabschnitt“ erkämpften.



Die „Rostock“ in See

Das KSS „Rostock“ wurde für seine hervorragenden Ergebnisse in der Bestenbewegung mit der NVA-Verdienstmedaille ausgezeichnet – ehrende Anerkennung dafür, dass die Besatzung nach jedem Halbjahr den Titel „Bestes Schiff“ erwarb. Mit zu den Schrittmacher-Kollektiven gehört der Maschinengefechtsabschnitt. Auch er erhielt diese Auszeichnung jedes Mal – doch am Ende dieses Halbjahres nicht. Ein junger Matrose – Turbinengast – glaubte, es sei noch genügend Wasser im Hilfskessel. Vergewisserte sich aber nicht. Verschuldete Störung! Das geschah bereits im Januar und von da an wussten um den Leitenden Ingenieur, Kapitänleutnant Hans-Jürgen Meyer: Diesmal hängen für unseren Abschnitt die Trauben zu hoch. Natürlich sagt sich manch einer an Bord: „Läuft eben doch nicht alles glatt beim Spitzenreiter.“ Selbstverständlich gab es harte Auseinandersetzungen, denn einer hatte die Verpflichtung vieler zum Kampf um den Bestentitel zunichte gemacht. Doch am Ende war die Meinung des Kollektivs einhellig: nun zeigen wir erst recht, was wir können, denn unser Anliegen ist es doch, ständig um hohe Einsatz- und Gefechtsbereitschaft zu kämpfen. Das Ergebnis spricht für sich. Aus dem Maschinenabschnitt kommen die meisten Matrosen und Unteroffiziere des Schiffes, die alle Ausbildungsfächer mit guten und sehr guten Ergebnissen absolvierten und damit als einzelne den Bestentitel erreichten. Was in ihnen steckt, wollen sie zeigen: Mitten beim Artillerieschießen brach durch Seewasser-Korrosion eine Kühlleitung der Steuerbord-Hauptmaschine direkt an der Bordwand. Normaler Verschleiß, reparaturfähig. Aber nicht in diesem Moment, obwohl durch die Leckstelle kräftig Wasser in den Maschinenraum strömte. Das Leck wurde erst einmal provisorisch abgedichtet und ein

Leckwehrposten behielt die Schadstelle im Auge. Ein Risiko durchaus, denn die Leitung konnte weiter reißen. Aber jetzt wurde jeder Mann auf seiner Gefechtsstation benötigt. Die Artilleristen brauchten den ruhigen Lauf von Maschine und Schiff, um ihr Ziel – das „sehr gut“ zu erreichen. Auch danach noch keine Zeit. Immer neue Einlagen hatte das Schiff zu meistern. Endlich Übungspause. Nicht aber für die Maschinisten. Mit Selbstverständlichkeit hängten sie noch weitere vier Stunden ran und setzten bei kabbliger See und Temperaturen um wenige Plusgrade das Leck mit einem Außenbordflansch 20 cm unter der Wasserlinie dicht. Dann hieß es wieder: Gefechtsalarm!

Obermaat Michael Kaiser, Maat Torsten Bretschneider und Stabsmatrose Horst Welk erreichten als Minenklarmachkommando den ersten Platz im Verband. Minen sind schnell im Kampf gegen Überwasserschiffe und U-Boote einzusetzen. Genauigkeit ist nicht nur beim Legen der Sperren nötig, sondern auch beim Klarmachen der Minen auf dem Schiff. Das konnte im Kabinett geübt werden. Für sie war es ohne Diskussion klar, bereits in der Kabinettausbildung die Norm zu unterbieten. Dazu konnte nur Übung den Meister krönen und zwar beim endgültigen Klarmachen verschiedener Minentypen in der vorgegebenen Zeit und Anzahl ohne Fehler und in der Ersatzrolle in der jeder in den Handlungsablauf eingreifen und nahtlos weitermachen musste. All das war unter normalen Tagesbedingungen aber auch des Nachts und unter dem Schutz vor Massenvernichtungsmitteln zu absolvieren. Wie alle hier erwähnten Besatzungsmitglieder und Kollektive, so hat sich auch das Minenklarmachkommando (MKK) vorgenommen, diese mit Schweiß und Mühen erkämpften Trophäen erfolgreich zu verteidigen. Inzwischen ist einer von ihnen in die Reserve versetzt worden; ein neuer ist dabei, die Tradition bewahren zu helfen.



Auf der Brücke eines KSS Pr. 1159 (hier auf der „Berlin“)

Vom Kommandanten wird verlangt, in allem stets Vorbild zu sein. Und genau das kann Fregattenkapitän Günter Senf von sich sagen, auch was den Besitz einer persönlichen Trophäe angeht. Er, der für seine Verdienste bei der kurzfristigen Übernahme moderner sowjetischer Kampftechnik durch seine Besatzung mit dem Vaterländischen Verdienstorden in Gold ausgezeichnet wurde, hat 1981 und 1982 den Pokal für den „Besten Kommandanten der Flottile“ errungen. Viele Ursachen gibt es für diesen Erfolg, wie auch für die positive Entwicklung der Besatzung. Übergreifend wirken sicher die menschlichen Eigenschaften und die politische Grundhaltung von Günter Senf, die

bestimmend sind für sein Verhalten als Offizier der Volksmarine. Er ist stolz darauf, mit seinen 42 Jahren noch zu den ältesten Kommandanten zu gehören. Er liebt das Meer und die Seefahrt, denen er nun schon seit 20 Jahren die Treue hält. Beide Komponenten fordern den ganzen Menschen. Verantwortung zu haben bereitet ihm höchste Freude. Große Worte? Bei dieser Bilanz der Besatzung, zu der er selbst auch im Detail beiträgt, sicher nicht. Der 18jährige Matrose benötigt für die Note 1 im 3000-m-Lauf 11 Minuten und der Kommandant läuft ihm dann immer noch vornweg.

„Ich habe nie ausschließlich für den Wettstreit, für eine einzelne Aufgabe gelernt. Ich war bemüht, meine Pflichten als Kommandant stets gründlich und umfassend zu erledigen und ein solch bordeigenes Übungssystem zu organisieren, bei dem man sich selbst weiterbildet, aber auch seine Unterstellten ständig fordert. Lernen in der Arbeit – das ist eigentlich mein Erfolgsrezept!“ So sieht es der Mann, der nach dem Besuch der Offiziersschule als Waffenleitoffizier, dann als Kommandeur des Artillerieabschnittes, als 1. Wachoffizier und schließlich seit 1979 als Kommandant der „Rostock“ zur See fährt. Seine eigenen Worte unterstreichen, wie eng seine persönlichen Erfolge mit dem Können seiner Besatzung verknüpft sind. Zu Recht, denn um beispielsweise zum Kommandantenwettstreit zugelassen zu werden, ist Voraussetzung, dass keine Seeunfälle passieren, die disziplinierte Führung des Schiffes gewährleistet ist und die gestellten politischen und militärischen Aufgaben voll erfüllt werden.

Worin sieht der Kommandant die Ursachen des guten Resümees? Zunächst – so bemerkt er – möchte jeder der zur See fährt ein sicheres Schiff haben. Die „Rostock“ ist eine Meisterleistung des sowjetischen Kriegsschiffbaus, auf ihre Technik ist Verlass. An Bord ist jeder Dritte Mitglied der SED und mit einer solchen verschworenen Gemeinschaft kann man viel erreichen. Das Kommandeurs-Kollektiv bewährt sich in der Menschenführung, denn mit der Vorbereitung auf die Übernahme des Schiffes standen auch militärpädagogische und –psychologische Fragen mit zur Diskussion, deren Beantwortung jedem half, als Einzelleiter erfolgreich ein Kollektiv zu führen. An Bord versehen viele junge, gebildete Menschen ihren Dienst, von denen viele das Abitur und Spezialberufe haben. Sie auch in Ton und Takt zu achten, ist die erste Voraussetzung um sie auch zur bewussten, engagierten Mitarbeit zu mobilisieren.

Bei der Indienststellung des KSS „Rostock“ der Volksmarine sagte der Minister für Nationale Verteidigung, Armeegeneral Heinz Hoffmann, an die Besatzung gerichtet: „Dieses heute in Dienst gestellte Kampfschiff ist ein überzeugender Beweis für die außerordentliche Sorge unserer Regierung für die Landesverteidigung der DDR. Auch auf dem modernsten Schiff bleibt die Besatzung, bleibt der bewusste und leistungsbetonte Einsatz jedes einzelnen der entscheidende Faktor der Kampfkraft. Ein solches Schiff zu fahren und alle seine Gefechtsmöglichkeiten auszuschöpfen, erfordert ausgezeichnete Qualifikation und den ganzen Mann. Ich bin überzeugt, dass sich das Kollektiv der „Rostock“ dieser großen Verpflichtung und dem Namen unserer Ostseemetropole würdig erweisen wird. Dem Kommandanten und seiner Besatzung allzeit gute Fahrt.“

Das erste Exportkampfschiff der DDR (leicht gekürzt)

Dieser Artikel erschien im VVS-Militärwesen B 855 910. Der Jahrgang ist unbekannt. Verfasser war ein Kapitänleutnant Dipl.-Ing. O. Pestow. Zugeschickt hat uns den Beitrag Herr Diplomjournalist Helmut Bechert aus Berlin.

Am 19.12.1986 wurde im VEB Peenewerft Wolgast die feierliche Übergabe eines weiterentwickelten UAW-Schiffes vom Typ 133.1 M an die sowjetische Seekriegsflotte vollzogen. Damit begann für den DDR-Schiffbau eine neue Etappe – Bau von Kampfschiffen für den Export.

.....
Die gegenwärtige politische und militärische Lage erfordert von den Teilnehmerstaaten des Warschauer Vertrages, alles zu unternehmen, das militärische Gleichgewicht zu erhalten und damit den Frieden zu sichern. Ein Mosaikstein in diesen Bemühungen ist u. a. die Entlastung der UdSSR beim Bau spezieller Kampfschiffstypen. Basierend auf einem Staatsvertrag werden bzw. wurden in der DDR mehrere Kampf- und Hilfsschiffe für die UdSSR entworfen, projektiert und gebaut. Es entstanden dadurch wesentliche Bezugspunkte in der Zusammenarbeit bei der u. a. der umfangreiche Erfahrungsschatz sowjetischer Kriegsschiff-Konstrukteure sowie der sowjetischen Seekriegsflotte genutzt werden konnten. Viel Neuland ist nicht nur in der Beherrschung neuer, hochkomplizierter und moderner Techniken und Technologien beschritten worden, sondern es mussten auch neue Wege zur Organisation der Zusammenarbeit einzelner Institutionen beider Staaten und in der Abnahme- und Erprobungstätigkeit gefunden werden.

Es kann davon ausgegangen werden, dass sich die Serie 133.1 M um etwa 70% vom Vorgängertyp 133.1 unterscheidet. Merkmale dafür sind u. a. das völlige Neuarbeiten des technischen Projektes

und der Konstruktionsunterlagen, die Vielfalt neuer Technik sowie umfangreiche Abnahmegrundsätze und – verfahren. Ziel dieses Artikels ist es, 133.1 M vorzustellen und einen Vergleich mit dem Vorgängermodell 133.1 zu ermöglichen. Viele Details können auf Grund des Umfangs der Unterschiede nur angerissen werden. Beim Vorstellen der Ausrüstung der einzelnen Gefechtsabschnitte konnte nur auf die wesentlichen Unterschiede zu 133.1 eingegangen werden.



Die ersten Einheiten des Projektes 133.1 M im Bau auf der Peenewerft Wolgast

Aufgabenstellung

Vor dem Entwicklungskollektiv des VEB Peenewerft Wolgast und den Institutionen des MfNV (Verwaltung Schiffbau) stand die Aufgabe, auf der Grundlage des Projektes 133.1 ein den Erfordernissen der sowjetischen Seekriegsflotte entsprechendes UAW-Schiff zu entwerfen und zu bauen. Folgende Aufgaben sollten durch das Schiff gelöst werden:

- Suche, Verfolgung und Vernichtung von U-Booten selbständig und im Zusammenwirken mit U-Boot-Such- und Schlaggruppen (USSG)
- Sicherstellung der U-Boot-Abwehr für Kampf- und andere Schiffe in den Stationierungsräumen und bei der Überfahrt in See
- Abwehr der Angriffe von Luft- und Seezielen
- Aufklärung, Vorpostendienst, Minnelegen.

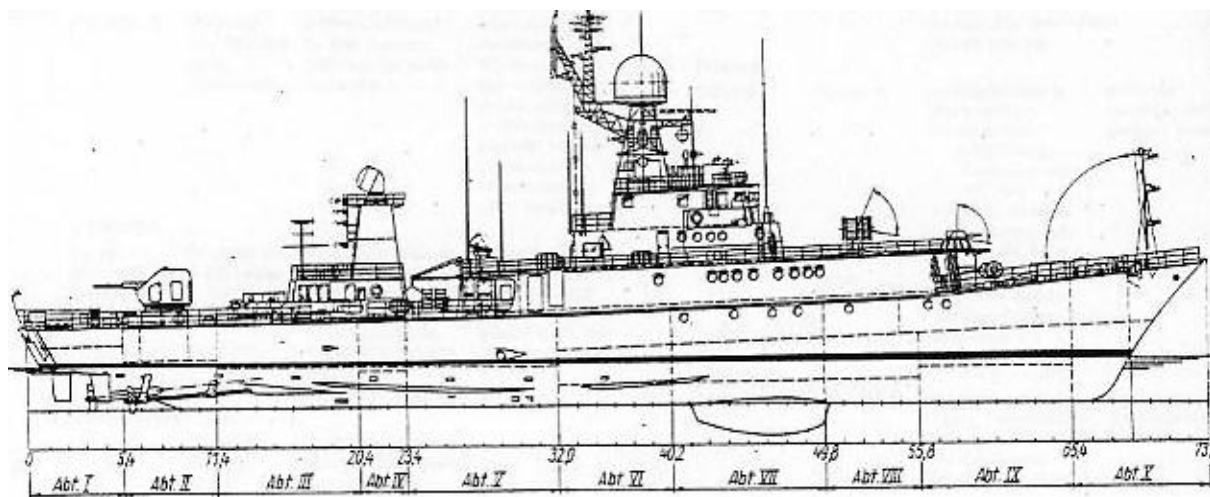
Beschreibung

133.1 M basiert auf dem Schiffstyp 133.1, d. h., die Hauptabmessungen der Schiffskörper, die grobe äußere Silhouette, der Antriebsmodus sowie die Anordnung der Abteilungen und Decks stimmen bei beiden im wesentlichen überein. Weitestgehend gleich sind ebenfalls die hauptsächlichen taktisch-technischen Parameter, z. B. die Geschwindigkeit, die Fahrstrecke, die Einsatzfähigkeit bei Seegang, die Waffeneinsatzkonzeption. Um das Grundeinsatzkonzept von 133.1 M in Bezug auf universelle Verwendbarkeit bei Schwerpunkt auf den U-Jagd-Sektor mit den Erfordernissen der sowjetischen Seekriegsflotte in Übereinstimmung zu bringen, waren aber umfangreiche projektmäßige Veränderungen und neue konstruktive Lösungen erforderlich. So zwangen zum Beispiel die Auslegung für 80 statt der bisher 60 Mann, die unterschiedliche Organisationsstruktur der Besatzung, der Aufbau neuer, teilweise umfangreicherer Technik zur Optimierung der Räumlichkeiten im Schiff. Bei gleicher Größe der Abteilungen VII, VIII und IX sind die Platzverhältnisse in den Unterkünften und Kammern der Mannschaften und Fähnriche knapper. Der effektiv nutzbare Raum für die einzelnen Gefechtsstationen ist im allgemeinen geringer. Es geht enger zu als auf 133.1.

Der Schiffskörper wurde als Glattdacker mit starkem Straak im Vorschiffsbereich, ausfallendem Spiegelheck und ausfallendem Vorsteven gebaut. Die Freibordhöhe erreicht vorn 5,10 m, mittschiffs 2,90 m und achtern 2,30 m, womit gute Fahreigenschaften erreicht werden.

Vor dem Deckshaus befindet sich die Barbette der sechsrohrigen 30-mm-Revolverkanone AK-630M. Der Zugang ins Schiffsinere ist im Gegensatz zu 133.1 an Steuerbord eingebaut. Dem vorderen Geschütz folgt das Werferdeck mit zwei reaktiven Wasserbombenwerfern RBU-6000. Als Notausstiege aus beiden Bedienräumen dienen zwei Mannluken. Dem Werferdeck schließt sich der

relativ große Radardom für die FuM-Anlage „Positiv-Ä“ an sowie die doppelte achtere Saling zur Aufnahme der FFK- bzw. Datenübertragungsantennen mit jeweils 360° Richtcharakteristik. Auf der vorderen Saling steht die Schlitzstahlanterie der Navigations-FuM-Anlage „MR 212/201-3“ und, hängend darunter, eine Kreuzrahmenantenne der Navigationsanlage „Rumb“. Auf Rahen am Mast und an speziellen Antennenhalterungen der achteren Saling sind eine weitere Antennen unterschiedlicher Zweckbestimmung untergebracht.



Seitenriss des Projektes 133.1 M

Entsprechende Ausrüstungen für das Signalpersonal stehen zusammen mit dem Gerät 1A-MR-123 („Kolonka“) – Visiersäule der AK-630 M – auf dem Peildeck. Hinter dem Brückenaufbau befindet sich das Bootsdeck auf dem acht aufblasbare Rettungsflöße in entsprechen Halterungen gezurrt sind. Weiterhin sind jeweils StB und Bb eine Vierlings-Starteinrichtung FAM-14 für Nahbereichs-Luftabwehrraketen „Strela-3“ (9K34) montiert sowie am Brückenaufbau zwei Düppelwerfer PK-16. Nach dem Niedergang zum Oberdeck schließt sich der achtere Aufbau mit der Antenne der FuM-Waffenleitanlage MR-123/176 an. Beiderseits vom achteren Aufbau sind je ein Zwillings torpedo-Rohrsatz DTA-53-133.1 M vorhanden. In Normallage stehen die Torpedorohre parallel zur Mittschiffslinie und werden vor dem Einsatz manuell in die Schussposition geschwenkt (25° von der Mittschiffslinie).

Zwei Minenbahnen verlaufen über das gesamte Achterdeck bis zum Deckshaus. Als Besonderheit muss angemerkt werden, dass die Bahnen im Bereich der Schwenkfundamente der Torpedorohre erhöht und abnehmbar gestaltet werden mussten. Bei voller Minenzurrung ist ein Torpedoeinsatz nicht möglich. Die Zugänglichkeit des Achterdecks wird in diesem Falle durch Steigleitern über den achteren Aufbau gewährleistet.

Jeweils vor und hinter dem Aufbau befinden sich die Montageluken der Maschinenräume I und II, an Bb-Seite ein Mannluk zum Maschinenleitstand. Weiter achtern steht auf einem Unterbau das vollautomatische 76-mm-Universalgeschütz AK-176. Dieser Standort gibt dem Geschütz ein ausreichend großes Schussfeld von ca. 300°. Direkt auf der Schanz stehen an Bb und StB Nebeltonnen mit dazugehörigen Abwurfeinrichtungen und das Heckspill. Zum Nachladen der Torpedorohre sind spezielle Decksbuchsen an jeder Bordseite vorhanden, auf die Stützen zum Aufsetzen der Torpedos geschraubt werden können. Durch zwei an Oberdeck eingelassenen Klappluken werden die unter der Schanz befindlichen ferngesteuerten Wasserbombenablaufgerüste aufmunitioniert. Im Heckspiegel selbst sind zwei Klappen für das Abwerfen der Wasserbomben installiert.

Der Schiffsrumpf ist durch neun Querschotte in zehn wasserdichte Abteilungen geteilt. Die vertikale Gliederung beginnt mit der Stauung und geht über das Zwischendeck zum Oberdeck mit den Räumen im Aufbau und im Deckshaus (A-, B- und C-Deck). Achtern in Abteilung I sind der Rudermaschinen-Raum, die durch Schotten abgeteilten Ablaufgerüste und die Wasserbombenlasten untergebracht. Die Rudermaschine verfügt über einen Notruderstand und über BÜ-Verbindungen zur Brücke sowie zum Kreiselkompass-Raum. Staumöglichkeiten für seemännische Ausrüstung ist vorhanden. Die Abteilung II nimmt den Hauptteil der Artilleriebewaffnung und Lasten für den GA-III auf. Sie ist aufgeteilt in die Munitionslast 1 des GA-II für die 76-mm-Munition, die Sperrlast, die Munitionslast 1 des GA-III (Minen und Torpedomunition), den Aggregaterraum 1 mit der Torpedolufttrocknungsanlage

und die Barbette der AK-176. Es schließen sich die Maschinenabteilungen III, IV und V an. In den Abteilungen III und V konzentrieren sich die Hauptantriebs- und Energieversorgungsanlagen – ein Motor M-504 A3 (56-Zylinder-Sternmotor, 3493 kW) und zwei Dieselgeneratoraggregate (DGA) im Maschinenraum 1 und zwei M-504 A3 sowie ein DGA im Maschinenraum 2. Je zwei E-Werke zur Stromversorgung und eine Vielzahl von Hilfseinrichtungen für den Maschinen- und Schiffsbetrieb sind ebenfalls hier konzentriert. Zwischen den Maschinenräumen liegt die Abteilung IV mit dem Maschinen-Leitstand (MLS) und der Werkstatt. Über die im MLS vorhandenen Kontroll- und Steuereinrichtungen kann ein effektiver Maschinenbetrieb gewährleistet werden. Das Starten der Hauptmaschinen und der DGA erfolgt allerdings nach wie vor an den Maschinen selbst.

Im Anschluss folgt Abteilung VI mit Unterteilung in Stauung und Zwischendeck. Im Aggregateraum 2 (Stauung) sind die Umformer fast aller funktechnischer Anlagen und deren Energieschaltanlagen untergebracht. Ebenfalls in der Stauung befinden sich der Kreiselkompass- und der Funkmessgeräte-Raum. Im Zwischendeck befinden sich Waffenleitzentrale, der Kältemaschinenraum und das chemische Labor.



*UAW-Schiff Projekt 133.1 M während der Erprobung
(Hinweis der Redaktion: der PKW auf der Schanz gehört nicht zur Sollausrüstung)*

Im Zwischendeck der Abteilung VII liegen die Offiziers- und Fähnrichkammern mit 2- bzw. 4-Mann-Belegung. Zwei Toiletten und ein Duschraum ergänzen die Einrichtung. Darunter liegen der hydroakustische Ortungskomplex geteilt in Geräte- und Bedienraum und die UAW-Rechenstelle. Unter dem Schiffsrumpf bei Spant 47 ist die Antenne der Hydrostation MGK-335 MS in einem Titanhüllkörper angeordnet. Die Munitionslast 2 des GA-III nimmt den gesamten Stauungsraum der Abteilung VIII ein. 120 Wasserbomben RGB-60 können hier gelagert und mit der Fördereinrichtung TU-133.1 zu zwei Aufzugsvorrichtungen transportiert werden. Über der Wasserbombenlast befinden sich zwei Maatendecks für 15 und 12 Mann. Die Mannschaftsmesse und zwei Mannschaftsdecks für 31 Mann nehmen die Abteilung IX ein. Darunter liegen Proviantlasten und ein Lüftermaschinenraum. Die letzte Abteilung X beherbergt zwei Bootsmannslasten und den Kettenkasten.

In den Aufbauten liegen folgende Räume: im achteren Aufbau der Wachstand, der Torpedobedien-Raum und ein Lüftermaschinenraum. Darüber liegt der HF-Geräteraum und in Höhe des C-Decks der Antennenraum für die Waffenleitanlage MR123/176. Die StB-Seite des Deckshauses beginnt mit dem Raum für die absenkbare Antenne (Gerät 10) der MG-349M und des Schallgeschwindigkeitsmess-Gerätes M1504. Es schließen sich weiter an: die Mannschaftstoilette, der Aggregateraum mit der 24-Volt-Schalttafel, die Ambulanz, die Offizierspantry mit Filmvorführraum, die Offiziers- und Fähnrichs-Messen, der StB-RBU-Bedienraum, die chemische Last, das Schiffsarchiv und die VS-Stelle. An der Bb-Seite achtern liegt die Batterie-Nische. Dieser schließen sich an: Mannschaftswaschraum, Wäscherei mit Trockenraum, ein Lüftermaschinenraum, Handfeuerwaffenhellegatt, SND-Raum, Kombüse mit Kühllast, der Bb-RBU-Bedienraum, zentrale Rundfunkanlage, Fotoraum, Aggregateraum für die AK-630M und die Barbette des Geschützes. Im hinteren Teil vom Deckshaus befinden sich der Schleusentrakt sowie Ansaugschächte für die Maschinenräume.

Die Räume im B-Deck des Deckshauses beginnen achtern mit den Munitionslasten für die Raketen 9K34 und der PK-16-Geschosse. Dem schließt sich ein größerer HF-Raum für die Anlagen „Positiv Ä“,

MR-212/201-3 und „Apparatura“ an. Beidseitig angeordnet ist je ein Lüfterraum. Nach dem Quergang ist StB die Kommandantenkammer mit WC und Duschraum angeordnet sowie Bb der Funkraum 2. Neben diesem liegt der Funkraum 1 mit der Chiffriertechnik.

Über einen Niedergang im Quergang gelangt man auf den HBS. Die Anordnung der Geräte und Einrichtungen ist hier ähnlich wie auf Projekt 133.1 mit den Unterschieden, dass statt dem Kommandantenpult das Sichtgerät des Lagedarstellungs- und Führungssystems MIZ-224 angeordnet ist und im BS-IV u. a. ein Tochtersichtgerät der absenkbaren Hydroanlage MG-349M steht. Des weiteren befinden sich auf dem HBS Geräte, die die Stellung der Waffen, der FuM-Waffenleit-antennen, Munitionsverbrauch und den Schaltzustand aller Ortungsmittel darstellen.

Vergleich einiger Ausrüstungen 133.1M und 133.1

133.1M	133.1	Vorteile 133.1M
Navigationseräte und Navi-Radar		
RS-1	Gals und Pirs	Zusammenfassung von zwei ähnlichen Geräten Kopplung mit Lagedarstellungssystem und FFK-Anlage, hoher Störschutz Fahrtregime für größere Breiten gewährleistet, kürzere Einschwingzeiten
MR-212/201-3	TSR-333/222	
Kreisel GKU-1	Gazelle	
Geschütze		
AK-176	AK-725	höhere Schussfolge, größere Reichweite, Gewichtsreduzierung des Turmes, mehr Reservevarianten des Waffeneinsatzes, unterschiedliche Munitionsarten sehr hohe Schussfolge, Kopplung mit FuM-WL-Anlage MR-123/176, höherer Kampfsatz, trotzdem noch Gewichtsreduzierung
AK-630M	AK-230	
Fla-Raketenstarter		
FAM-14 mit 9K34	Fasta 4M2 mit 9K32M	Kreiskornvisier, höhere Treffwahrscheinlichkeit
Torpedoanlage		
1666, DTA-53	1033 L, SÄT-40	größere Reichweite, stärkere Wirkung am Ziel, mehr Torpedo-Laufvarianten
UAW-Waffenleitanlagen und -Komplexe		
SU-504Ä für Torpedo und RBU	Burja M für RBU Summer für Torpedo	kombinierte Anlage für beide UAW-Waffensysteme Zieldateneinspeisung auch von absenkbarer Anlage möglich
SU-504Ä, MIZ-224, R-771	nicht vorhanden	automatische Lagedarstellung mit Datenübertragung von bis zu 7 eigenen Schiffen, ermöglicht Gegnerauswahl und Feuerführung und damit vereinfachte Entschlussfassung
Hydroakustische Anlagen		
MGK-335MS	MG-322TU	verändertes Ortungsprinzip mit größerer Reichweite, genauere passive Ortung, Unterteilung in Nah- und Fernortung, direkte Kopplung mit Unterwassertelefon verbesserte absenkbare Anlage, Dateneingabe in UAW-WL-System möglich, Tochtersichtgerät BS-IV Zielklassifikationsgerät
MG-349M	MG-329	
KMG-12	nicht vorhanden	
Funkmess- und FuM-WL-Anlagen		
Positiv-Ä	MR-302	teildigitalisierte FuM-Anlage, automatische Mehrzielbegleitung, Kopplung mit Lagedarstellungssystem auf HBS
Zwesdotschka MR-123/176	nicht vorhanden MR-103	Unterdrückung gegenseitiger FuM-Störungen verbesserte Feuerleitung, Kombination für zwei Waffensysteme (176-mm und 30-mm)
Apparatura	Nichrom	verbesserte FFK-Anlage

<u>133.1M</u>	<u>133.1</u>	<u>Vorteile 133.1M</u>
Antriebsanlage		
nur Festpropeller	1 Verstellpropeller	geringerer UW-Störschall, gleiche Motorenbelastungs-Charakteristik
Seeverhalten		
100t mehr Masse und passive Störschutzmaßnahmen		Schiff geht „weicher“ in See und liegt bei grobem Seegang insgesamt ruhiger, Schiff ist bei höheren Fahrtstufen leiser und vibriert weniger
Vergleich einiger TTD		
75,20 m	75,20 m	Länge
69,00 m	69,00 m	Länge zwischen den Loten
9,78 m	9,78 m	Breite
4,40 m	4,30 m	Tiefgang mit Hüllkörper der Hydroanlage
840 t	770 t	Standarddisplacement
875 t	793 t	Normaldisplacement
910 t	820 t	Volldisplacement
945 t	826 t	Überlast-Displacement
60 t	64 t	DK-Vorrat
30 t	16 t	Trinkwasservorrat
10 Tage	7 Tage	Autonomie (Seeaufenthalt)
80 Mann	60 Mann	Besatzung

Schlussbemerkungen

Mit der Übergabe der ersten Einheiten 133.1M (Schiff 01 am 19.12.1986 übergeben) wurde der sowjetischen Seekriegsflotte ein effektives Waffensystem zur Verfügung gestellt. Es ergänzt vorhandene sowjetische U-Jagdschiffstypen.

Nicht unerhebliches Interesse findet 133.1M in westlichen Medien. Mehrere Veröffentlichungen in den Zeitschriften „Soldat und Technik“, „Marinerundschau“, „Wehrtechnik“ u. a. deuten darauf hin, dass man sich NATO-seitig intensiv mit 133.1M beschäftigt. Eine direkte Wertung erfolgt teils ungenau oder, die Äußerlichkeiten hervorhebend, verzerrt.

Es kann davon ausgegangen werden, dass mit dem Bau der ersten Schiffe für die sowjetische Seekriegsflotte sich nicht nur die Verteidigungsfähigkeit erhöht hat, sondern dass sich auch die freundschaftlichen Beziehungen zwischen Institutionen, Armeeangehörigen und Werftarbeitern weiter gefestigt haben.

Episoden aus meiner Kommandantenzeit

von Lothar Winter

Kollision des KSS „Karl Marx“ mit einem unbekannten Unterwasserhindernis im Stützpunkt Warnemünde

Anfang der siebziger Jahre war das in der Überschrift angekündigte Ereignis eingetreten. Wie üblich lag das Schiff mit dem Heck am Liegeplatz 20 fest. Der Steuerbord-Anker war ausgebracht. Das Schiff war in all seinen Teilen seeklar gemeldet worden, die Maschine war klar zum Manöver. Die Manöverstationen Back und Heck waren besetzt. Der Wind kam aus südlicher Richtung mit einer Stärke von etwa 4-5 Bft. Der Pegel zeigte Niedrigwasser an. Die Auslaufgenehmigung wurde vom OP-Dienst erteilt. Das Ablegemanöver konnte beginnen. Nach der Meldung der Manöverstation Heck „Alle Leinen los und ein!“ wurde der Anker gehievt. Während des Hievens driftete das Schiff leicht nach Backbord. Nach der Meldung „Anker aus dem Wasser“ wurde mit Ruderlage Steuerbord. Kurs auf den Pinnegraben und den Seekanal genommen.

Gleich darauf ging achtern eine zunächst unerklärliche Erschütterung durch das Schiff. Das Heck wurde dabei leicht angehoben. Was zu diesem Zeitpunkt unwahrscheinlich erschien, wurde so langsam zur Gewissheit. Wir waren mit einem unbekannten Unterwasserhindernis im Hafenbecken kollidiert. Da unsere Schiffe ihren größten Tiefgang über die Propeller hatten, war sofort klar, dass einer oder beide Propeller Schäden davongetragen haben müssten. Nach dem Passieren der Molen gingen wir auf Reede Warnemünde vor Anker. Wolfgang Feihl, damals Leitender Ingenieur und ein anderes Mannschaftsmitglied, beide ausgebildet als leichte Taucher, erhielten den Befehl, einen Tauchgang zur Beurteilung von Schäden durchzuführen.

Das Ergebnis: Der Backbord-Propeller war stark beschädigt. Ein Flunken fehlte vollständig, vom zweiten war die Hälfte ausgebrochen. Somit war unser Schiff nicht mehr einsatzklar. Ein Eindocken

war unausweichlich geworden. Nachdem alle erforderlichen Meldungen abgesetzt waren, liefen wir wieder ein. Ein schriftlicher Bericht, mit einer Eintragung der vermutlichen Lage des Hindernisses im Hafenplan, wurde dann an den Stab der 4. Flottille abgegeben. Zwei Tage wurde das Hafenbecken abgesucht. Gerüchte machten schon die Runde, dass der gemeldete Schaden schon viel früher passiert wäre. Mein Bericht wurde angezweifelt. Das ging einem schon nahe. Abgesehen davon, dass mit so einem Defekt am Propeller aufgrund der Unwucht keine größeren Geschwindigkeiten möglich gewesen wären und so der Schaden viel früher hätte bemerkt werden müssen. Dann - zum Ende des zweiten Tages - wurde der Übeltäter gefunden. Es handelte sich um einen großen Betonklotz (1 m x 1 m x 1 m), mit einem einbetonierten Heißauge. Dieses Unterwasserhindernis war offensichtlich ein Überbleibsel des alten Wehrmachtsstützpunktes, an dem die Arado-Wasserflugzeuge im Breitling verankert worden waren. Dieser Klotz wurde dann durch den Kran am LP 20 auf dem vorhandenen Schrottplatz abgelegt.



LP 19/20 im Stützpunkt Warnemünde - war die „Karl Marx“ (122) hier gerade in der Werft?

Die abgesetzten Meldungen, der vorliegende Bericht, selbst das Auffinden des Hindernisses reichten aber wohl nicht aus, vorhandenes Misstrauen bei unserem damaligen Flottillenchef, Kapitän zur See Richter, abzubauen. Er zweifelte offensichtlich an Verantwortungsbewusstsein und Ehrlichkeit der Kommandanten seiner Flottille. Deshalb musste er wohl den Betonanker persönlich in Augenschein nehmen. Erst die abgeschrammte dicke Schicht von Miesmuscheln und Seepocken, die der Propeller daran hinterlassen hatte, konnte ihn überzeugen. Ich fand dieses Verhalten mehr als merkwürdig. Es war auch unverständlich, dass das Hafenbecken offensichtlich nie vollständig untersucht worden war. Bei einem Gespräch mit einem der Schlepperkapitäne, der seinen Liegeplatz nahe der Fundstelle hatte, stellte sich heraus, dass diese Stelle nicht unbekannt war. Warum war diesem Sachverhalt nie die gebührende Aufmerksamkeit geschenkt worden? Das Ergebnis war dann ein Eindocken des Schiffes bei „August Neptun“, ein Wechsel des Backbord-Propellers und das alles mit den damit verbundenen hohen Kosten.

Suche und Rettung auf See

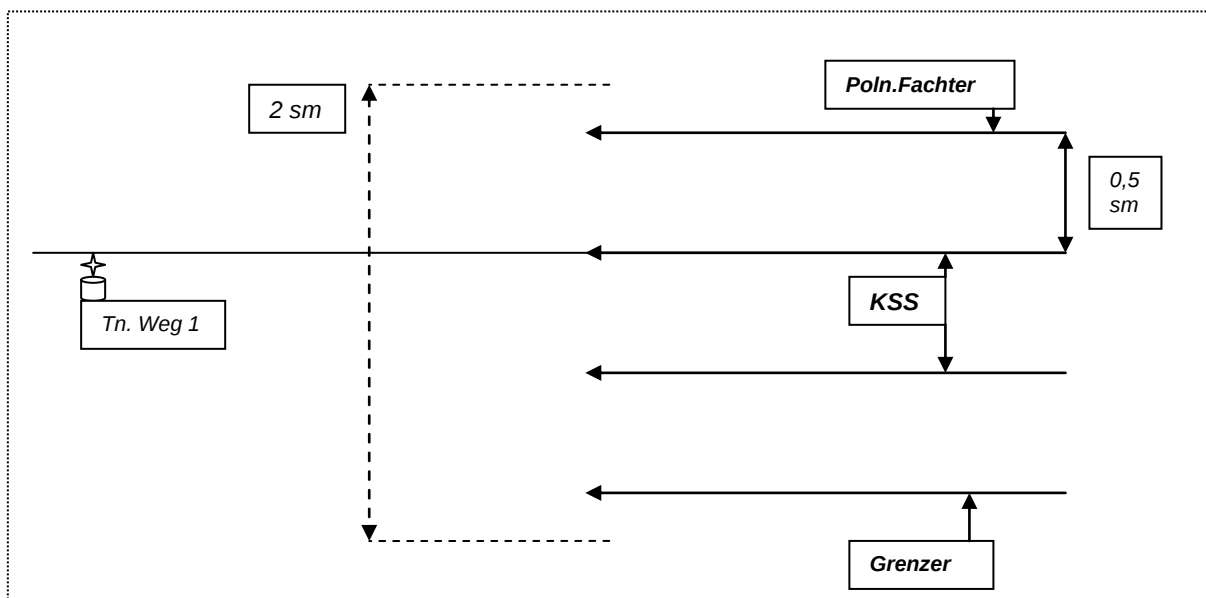
Anfang der siebziger Jahre waren wir mit zwei KSS nach einem längeren Ausbildungstörn an einem Sonntag auf dem Rückmarsch zu unserem Heimatstützpunkt Warnemünde-Hohe Düne. Es war Spätherbst, das Wetter war schön, aber es war auch schon recht kalt.

KSS „Karl Marx“ war Führerschiff. Die ganze Besatzung freute sich auf die bevorstehenden, etwas geruhsameren Hafentage. Einen freien Tag nach mehreren Wochenenden auf See gab es damals allerdings nicht. Gegen Mittag - der Dornbusch befand sich bereits Bb. achteraus - erreichte uns ein Befehl des OP.-Dienstes eine Position nordwestlich der Insel Hiddensee anzulaufen. Ein polnischer Frachter hatte ein Besatzungsmitglied verloren und daraufhin einen Notruf auf UKW-Kanal 16, der internationalen Anruf- und Seenotfrequenz, abgesetzt. Da unsere UKW Geräte nicht über die

entsprechende Frequenz von 156,8 MHz verfügten, konnten solche Meldungen auch nicht empfangen werden.

Wir mussten umdrehen und liefen dann mit einer hohen Fahrtstufe zur angegebenen Position. Dort angekommen, staunten wir nicht schlecht über das offensichtliche Chaos. Eine größere Anzahl von Schiffen (Fähren und Frachter) wurden gesichtet, die zum Teil auf Stopp lagen, bzw. wild durch die Gegend manövierten. Sobald wir bemerkt wurden, liefen alle bis auf den polnischen Frachter ab. Ich befahl unserem Nachrichtenoffizier die internationale Notfrequenz 2182 kHz (Funktelefonie-frequenz) zu schalten, um eine Verbindungsaufnahme mit dem Frachter herzustellen. Der Pole meldete sich aber nicht. Er hatte diese Frequenz wohl nicht geschaltet. Auch ein Versuch, mit Hilfe des Internationalen Signalbuches (ISB), notwendige Informationen zu erhalten gelang nicht. Es gelang uns aber die Küstenfunkstelle Rügen Radio auf der o.g. Grenzwelle zu erreichen. Rügen Radio hat dann auf Kanal 16 unsere Fragen an den Polen übermittelt und uns die Antworten auf 2182 kHz gesendet. Der polnische Frachter hatte Kiel-Holtenau verlassen und war auf dem damaligen Weg 1 (heute Kiel-Ostsee-Weg) Richtung Danzig gelaufen.

Ein genauer Zeitpunkt des Unglücks konnte nicht angegeben werden, so dass eine Bestimmung des Bezugspunktes für eine anzuwendende Suchmethode lt. MERSAR, nicht möglich war. Inzwischen war noch ein Fahrzeug der Grenzbrigade Küste zu uns gestoßen. Ich entschloss mich, in Dwarlinie mit einem Abstand von 0,5 sm, auf dem Weg 1 in Richtung Fehmarn Sund zu laufen. Es setzte kein Strom. Mit 4 Fahrzeugen hatten wir eine Gesamtsuchbreite von 2 sm (3,7 km).



Die beteiligten Schiffe wurden angewiesen, einen verstärkten Ausguck zu organisieren. Der Pole bekam unsere Order wieder über Rügen Radio. Es klappte, auch wenn es sehr umständlich war. Bei uns an Bord wurde die Geschützbedienung der GS-6/II und die Gasten an den beiden Zielgebern in ihre Aufgaben eingewiesen und ihnen entsprechende Beobachtungssektoren zugewiesen. Die Wassertemperaturen waren schon recht niedrig. Die Überlebenschancen des Verunfallten, es handelte sich um den Koch des Frachters, waren doch sehr gering. Mit dem Einbruch der Dunkelheit wurde dann die Suchaktion abgebrochen. Wir haben uns dann von dem Polen verabschiedet, den Grenzer entlassen und sind dann nach Warnemünde abgelaufen. Der Seemann wurde nie gefunden. Auf der Brücke herrschte eine gedrückte Stimmung. Später erhielten wir Lob für unsere Aktion. Im Nachhinein stellte man sich doch einige Fragen.

In der Regel 10, Kap. V des „Internationalen Vertrages zum Schutze des menschlichen Lebens auf See“ heißt es: jeder Kapitän (somit also auch ein Kommandant der VM), ist verpflichtet, dass in Notfällen jegliche Hilfe geleistet wird. Diese Regel sagt etwas aus zu Notmeldungen, Pflichten und anzuwendende Verfahren. Sie regelt auch Ausnahmefälle. Zu diesen Pflichten und Verfahren wurde durch das Seefahrtsamt der DDR das von der IMCO¹ herausgegebene Handbuch für den Such- und Rettungsdienst auf Handelsschiffen MERSAR² herausgegeben. Dieses Büchlein setzt auch voraus, dass die Teilnehmer am Seeverkehr auch in die Lage versetzt sein müssen, die genannten Pflichten erfüllen zu können.

Falls spezielle SAR-Schiffe³ (einschließlich Kriegsschiffe) gleichzeitig mit Schiffen der Handelsflotte am Einsatzort sind, ist es üblich, dass eine der SAR-Einheiten die Aufgabe eines Leiters der Rettungsaktion OSC⁴ am Unfallort übernimmt. Falls keine SAR-Schiffe (Kriegsschiffe) zur Verfügung

stehen, aber Handelsschiffe an der Such- und Rettungsaktion teilnehmen, ist es erforderlich, dass eines von diesen die Aufgaben eines Koordinators für Überwassersuche CSS⁵ übernimmt.

Notmeldungen und Notverkehr waren international folgendermaßen geregelt:

- Funktelegrafie auf der Kurzwelle 500 kHz
- Funktelefonie auf der Grenzwelle 2182 kHz
- Kanal 16 UKW 156,8 MHz
(internationale Seenot- und Anrufrequenz)
- Internationales Signalbuch (ISB) – Flaggsignalisieren mit intern. Flaggenstell.

Weitere Voraussetzungen waren Kenntnisse über Abwicklungsverfahren im internationalen Notverkehr und Sprachkenntnisse in Englisch. Wie ich erfahren habe, wurde später dieses Büchlein (MERSAR) und die Pflichten lt. der Regel 10 in der Ausbildung der Kommandanten in der VM berücksichtigt. Zu meiner Zeit leider nicht. Vielleicht war man der Auffassung, dass dieses Handbuch nur Bedeutung für Kapitäne von Handelsschiffen hatte. Ich bin heute unserem damaligen Abteilungschef, Freg.Kpt. Kretzschmar, noch dankbar, dass er mir das Ergänzungsstudium an der Seefahrtsschule Wustrow zum Erwerb eines zivilen Patentes ermöglicht hatte.

Im Kommando der Volksmarine war man damals wohl noch der Meinung, dass der Kanal 16 für unsere Kampfschiffe nicht nötig sei. Oder war auch hier der Mangel an Vertrauen die Ursache? Auch eine Aus- oder Fortbildung in Englisch spielte ja keine Rolle. Gerade in einer Zeit, in der die DDR um hohes Ansehen in der Welt bemüht war, hätte ein solch oberflächliches Herangehen an internationale seemännische Grundregeln sehr unangenehme Folgen haben können. Erst am 18. September 1973 wurden DDR und BRD Vollmitglied der UNO.

¹ IMCO – Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (Zwischenstaatliche Beratende Seeschiffahrts-Organisation)

² MERSAR – Merchant Ship Search and Rescue Manual (Handbuch für den Such- und Rettungsdienst auf Handelsschiffen)

³ SAR-Schiff - Search and Rescue – Schiff (spezielle Einheit für Suche und Rettung)

⁴ OSC – On Scene Commander (Leiter der Rettungsaktion am Unfallort)

⁵ CSS – Co-ordinator Surface Search (Koordinator für Überwassersuche)

Ein Kreis schließt sich

Ende der sechziger Jahre wurde Richards Sorges Funker mitsamt seiner Ehefrau als Besuch auf dem KSS „Karl Marx“ angemeldet. Wer war dieser Mann? Max Christiansen-Clausen wurde 1899 auf der Insel Nordstrand geboren und ist 1979 in Ostberlin verstorben. Verheiratet war er mit einer Finnin namens Christiansen, daher der Doppelname. Beide gehörten zur Gruppe Sorge, die vor dem Zweiten Weltkrieg im Auftrag der Hauptabteilung Aufklärung (GRU) im Generalstab der Roten Armee in Japan tätig war. Die wichtigsten Funksprüche dieser Gruppe unmittelbar vor dem Überfall auf die Sowjetunion waren damals:

- Mai 1945: 150 deutsche Divisionen sind im Osten aufgestellt,
- 15. Juni 1941 (sieben Tage vor Aggressionsbeginn): am 22. Juni wahrscheinlicher Beginn des Überfalls,
- ebenfalls am 15. Juni: Entscheidung Japans, die Sowjetunion nicht anzugreifen.

Wenig später wurde die Gruppe enttarnt. Richard Sorge wurde hingerichtet. Der Funker erhielt eine langjährige Haftstrafe. Haftende war dann nach der Kapitulation Japans im Oktober 1945. 1946 konnte dann das Ehepaar Japan in Richtung Moskau verlassen. Nach einem kurzen Aufenthalt in Moskau wurden beide in die sowjetische Besatzungszone abgeschoben.

Das Ehepaar erschien in Begleitung eines MfS-Angehörigen an Bord. Damals war in der DDR noch nicht so viel über die Gruppe Sorge bekannt. Warum dies so war, wurde mir nach einem Gespräch mit Max Christiansen-Clausen klar. Er hatte den Stasimann abgehängt und hat mir danach nach einem oder mehreren Cognacs Details aus seinem Leben erzählt, die wohl so nicht bekannt werden sollten. 1946 - nach kurzer gesundheitlicher Betreuung in Moskau - wurde das Ehepaar ohne Personalpapiere abgeschoben. Nach vielen Schwierigkeiten gelang es Clausen eine Vorstellung bei Heinrich Rau zu erwirken, der zum damaligen Zeitpunkt Landtagsabgeordneter und Minister für Wirtschaftsplanung im Land Brandenburg war. Erst jetzt erhielt er einen Pass. Ehrungen für seine Tätigkeit für den sowjetischen Aufklärungsdienst waren bis dato nicht erfolgt. Stalin hatte kein Interesse daran, das Wirken der Gruppe und die von ihm sträflich vernachlässigten Informationen öffentlich werden zu lassen. Erst 11 Jahre nach Stalins Tod wurden die Verdienste Clausens von der SU mit dem Rotbannerorden gewürdigt.

Das war mein erster, wenn man so will „Kontakt“ mit der Gruppe Sorge. Die folgenden erlebte ich dann schon nach meiner Dienstzeit in der Volksmarine.

1983 weilte ich mit der „Frankfurt Oder“, einem Semicontainerschiff der DSR, in Kobe. Eines Tages

erschien ein älterer Herr an Bord und bat um Unterschriften, die dazu dienen sollten, dass ein ehemals in Kobe gebautes Segelschiff als ein Museumsschiff in Kobe und nicht in Yokohama stationiert werden sollte. Er sprach sehr gut Deutsch und besaß ein Delikatess-Fleischergeschäft in einem unterirdischen Stadtteil von Kobe. Er bat mich um ein Treffen. Trotz der gegebenen Schwierigkeiten habe ich mich mit ihm verabredet. Nachdem er mir die Stadt gezeigt hatte, wurde dann in seinem Geschäft eine Verkostung deutscher Wurstspezialitäten und anderer Delikatessen vorgenommen. Dabei erzählte er mir, dass er während des 2. Weltkrieges Dolmetscher beim deutschen Kriegsmarine-Attaché gewesen sei und belegte dies mit Fotos und anderen Papieren. Er konnte auch über Richard Sorge berichten, mit dem er während seiner Dolmetschertätigkeit persönlich Bekanntschaft gemacht hatte.

1992 stieß ich ein drittes Mal auf die Gruppe Sorge. Damals wurde ich als Prüfungsvorsitzender beim Deutschen Seglerverband berufen und lernte dabei den Chef des Seglerverbandes von Bad Oldesloe kennen. Es handelte sich um einen Dr. Wolfgang Paul, bekannt geworden auch durch mehrere Veröffentlichung zum Seeverkehrsrecht für die Schiffsführung seegehender Yachten. Von Beruf war er Anwalt. Eines Abends bei einem Bier kamen wir auf Richard Sorge zu sprechen. Er hat uns dann erzählt, dass er als junger Anwalt einen deutschen Marineattaché bei einem Prozess zu verteidigen hatte. Die Anklage beinhaltete folgenden Sachverhalt: zwei nicht so bedeutsame Mitglieder der Gruppe Sorge wurden auf einen deutschen Frachter gebracht mit einer Anweisung an den Kapitän, sie bei einer (Selbst)versenkung nicht mit in die Rettungsboote zu nehmen. Das Schiff wurde versenkt ohne die beiden Personen zu retten. Im Prozess konnte aber nicht mehr nachgewiesen werden, wer diese Order an den Kapitän gegeben hatte.

Mich hatte es sehr berührt drei Personen kennen gelernt zu haben, die mehr oder weniger mit den geschichtlichen Ereignissen um die Gruppe Sorge in Berührung gekommen waren.

KSS 133 ertappt Grenzverletzer

von Jürgen Schaarschmidt

Es war nicht vordergründig die Aufgabe der Volksmarine die Seegrenze der DDR zu bewachen, dazu gab es ja in erster Linie die Grenzbrigade Küste, die formell zu den Grenztruppen der DDR gehörte. Trotzdem waren natürlich den Seeoffizieren der Volksmarine sowohl der Verlauf der Hoheitsgewässer und damit der Grenzverlauf als auch die die lt. internationalem Seerecht dazu gültigen rechtlichen Regeln bekannt.

Für die Hoheitsgewässer eines souveränen Staates gilt spätestens seit der ersten UN- Seerechtskonferenz von 1958 grundsätzlich das Recht der friedlichen Durchfahrt sowohl für Handels- als auch für Kriegsschiffe. Zusätzlich hat selbstverständlich jeder Staat das Recht eigene Bestimmungen zum Schutz seiner Seegewässer zu erlassen. Das Gesetz über die Staatsgrenze der Deutschen Demokratischen Republik vom 25. März 1982 legt dazu im § 15 folgendes fest: „Der Aufenthalt und die Durchfahrt (nachfolgend Aufenthalt genannt) ausländischer Kriegsschiffe in den Seegewässern ist nur auf der Grundlage völkerrechtlicher Verträge oder einer Erlaubnis gestattet.“ Das Gesetz gestattet allerdings auch Ausnahmen, wie Seenot oder Folgen von Seeunfällen. Angesichts dieser gesetzlichen Festlegungen galt die übliche Praxis, dass fremde Kriegsschiffe, besonders der NATO-Staaten in den Hoheitsgewässern der DDR nichts zu suchen hatten und Verstöße dagegen als Grenzverletzung galten. Auch die Kommandanten und Wachoffiziere von Schiffen und Booten der Volksmarine haben nach bestem Wissen ein Überschreiten der Seegrenze der NATO-Staaten, besonders zur BRD und zu Dänemark vermieden. Die folgende Story zeigt, dass aber offensichtlich nicht alle Offiziere der Bundesmarine diese Regeln kannten oder sie bewusst oder unbewusst auch mal ignorierten. Das 5. Gemeinsame Geschwader der verbündeten Ostseefloten vom 04. Mai bis 06. Juni 1984 stand unter Leitung der Volksmarine. Die beteiligten Schiffe, das Große UAW-Schiff „Slawny“ und das KSS „Neukratimy“ der Baltischen Flotte der UdSSR, der Raketenzerstörer „Warszawa“ der Polnischen Seekriegsflotte und das Küstenschutzschiff „Berlin, Hauptstadt der DDR“ der Volksmarine als Führerschiff wurden in den Rostocker Überseehafen disloziert, um im ersten Ausbildungsabschnitt im Hafen den nachfolgenden Seeinsatz vorzubereiten.

Am 14. Mai 1984, Montagmorgen, war für das Geschwader unter Führung des Chefs der 4. Flottille, Konteradmiral Rolf Rödel, das Auslaufen zur gemeinsam Seeausbildung vorgesehen. Zur Sicherstellung des Auslaufens waren eine verstärkte Über- und Unterwasser-Aufklärung im Bereich der Ansteuerung Rostock eingeplant. Dazu erhielt u.a. die 4. UAW-Schiffsabteilung mit zwei KSS 133.1, der 242 „Parchim“ und der 244 „Bützow“, den Befehl um 04:00 Uhr am 14.05.1984 auszulaufen und das Seegebiet der Ansteuerung Warnemünde für das Auslaufen des Gemeinsamen Geschwaders aufzuklären und zu sichern. Als Kommandeur dieser taktischen Gruppe befahl ich die „Parchim“ zur Einnahme einer Vorpostenposition östlich der Ansteuerung Rostock, mit meinem Führerschiff „Bützow“ wollte ich eine Vorpostenposition westlich der Ansteuerung einnehmen.

Die „Bützow“ lief am nördlichen Rand der Reede Warnemünde zur festgelegten Vorpostenposition, als vom Signaldeck eine Meldung kam: „Unbekanntes Kriegsschiff in Peilung... / Entfernung...“. Da eine unserer Aufgaben ja die Aufklärung im Interesse des auszulaufenden Geschwaders war, erteilte ich den Befehl, Kurs auf dieses Schiff zu nehmen. Gleichzeitig wurde das Ziel mit der Funkmessenanlage TSR 333 eingemessen.

Beim näheren Heranlaufen klassifizierten wir das Schiff als Tender der Klasse 401 (Rhein-Klasse) der Bundesmarine. Falls mich meine Erinnerungen nicht ganz täuschen, könnte es die A69 – „Donau“, gebaut und eingesetzt als Schnellboot-Begleitschiff, gewesen sein. Tender sind nach der NATO-Klassifikation Versorgungs- und Führungsschiffe, können aber auch für andere Aufgaben eingesetzt werden und offensichtlich war das bei diesem Schiff der Fall. Hier stand sicher die Aufklärung des Gemeinsamen Geschwaders im Vordergrund. Gleichzeitig sind Tender aufgrund ihrer Bewaffnung (2x 100mm- und 2x2 40mm-Artillerie, Wasserbomben und Minenlegekapazität) nicht nur reine Hilfsschiffe sondern können eindeutig auch Kampfschiffsaufgaben erfüllen.

Ich war doch ziemlich verblüfft, als sich nach Lage der Reede-Tonnen und unseren eigenen Positionsbestimmungen herausstellte, dass die „Donau“ innerhalb der Reede Warnemünde friedlich vor Anker lag. Die Reede Warnemünde gehörte aber nach dem Gesetz über die Staatsgrenze unzweifelhaft zu den Hoheitsgewässern der DDR und die Regeln, die für fremde Kriegsschiffe in unseren Hoheitsgewässern galten, habe ich einleitend schon dargelegt.

Nun kann es ja mal passieren, dass eine Reedetonne durch Wind und See verzogen wurde. Es galt also, alle möglichst genauen Methoden zur Standortbestimmung des Tenders zu nutzen. Sowohl der terrestrische Standort, als auch der FuM-Standort ließen keinen Zweifel zu: Die „Donau“ lag eindeutig in den Hoheitsgewässern der DDR. Hier war Handeln angesagt.

Zunächst haben wir mit allen verfügbaren Mitteln – Seekarte, Gefechtsskizzen, Fotos vom Radar und nach weiterer Annäherung auch vom Schiff die Situation dokumentiert, gleichzeitig wurde die Lage an den OP-Dienst der 4.Flottille gemeldet. Mir war natürlich auch klar, dass wir die Pflicht hatten die „Donau“ aus den Hoheitsgewässern der DDR zu verweisen. Dazu näherten wir uns weiter der „Donau“ und versuchten optisch mit dem Scheinwerfer Kontakt aufzunehmen, aber das blieb erfolglos. Da pennten wohl alle, es war ja auch gerade erst 05:00 Uhr morgens. Ich befahl dem 1.Wachoffizier, Oberleutnant Heldner (der Kommandant, Korvettenkapitän Kühn war im Urlaub): „Anlaufen auf Rufweite!“ Jetzt wurde mit Mikrofon und Lautsprecher die „Donau“ angerufen und zum Verlassen der Hoheitsgewässer aufgefordert. Nach mehreren Anrufen erschien ein offensichtlich recht müdes Besatzungsmitglied in der Brückennock und teilte uns auf unsere Aufforderung zum Verlassen der Hoheitsgewässer mit, dass er jetzt mal seinen Kommandanten informieren wolle. Wir waren jetzt seit ca. 15 min in unmittelbarer Nähe der „Donau“ und so klein ist ein KSS 133 ja nun auch nicht, dass man es bisher übersehen konnte.

Nach einigen Minuten, in denen dem Kommandanten der „Donau“ höchstwahrscheinlich klar wurde, dass er hier irgendetwas falsch gemacht hatte, setzte eine emsige Betriebsamkeit ein. Wir vergrößerten den Abstand, um die „Donau“ bei ihren weiteren Manövern nicht zu behindern, die „Donau“ ging Anker auf und verließ diesen wirklich schönen, aber auch ziemlich unpassenden Ankerplatz in nordöstlicher Richtung. Wir begleiteten sie natürlich noch ein Stückchen, bereit zur Hilfe, falls man sich wieder mal verfährt.

Inzwischen war in der Ansteuerung Rostock das auslaufende Gemeinsame Geschwader der verbündeten Ostseeflotten zu erkennen und die „Donau“ konnte nun – seerechtlich „sauber“ – mit ihrer offensichtlichen Aufgabe, Aufklärung des Geschwaders, beginnen.

Unsere eigene Aufgabe war nach dem Auslaufen des Geschwaders erfüllt und wir liefen gegen 09:00 Uhr in den Stützpunkt Warnemünde zurück. Damit ist das Geschehen aber noch nicht ganz beendet, denn auf der Pier wartete der Dienstwagen des Flottillenchefs und ich bekam den Befehl mit allen verfügbaren Unterlagen (Karten, Skizzen Fotos) sofort in das Kommando der Volksmarine zu fahren.

Ich wurde vom damaligen Konteradmiral Theodor Hoffmann persönlich empfangen, musste die Ereignisse des Morgens, einschließlich meiner Entschlüsse melden. Im Ergebnis dieser Verletzung der Hoheitsgewässer der DDR durch ein Kriegsschiff der Bundesmarine gab es entsprechende Veröffentlichungen in der Presse (Neues Deutschland, Ostsee-Zeitung usw.) sowie einen offiziellen diplomatischen Protest bei der Ständigen Vertretung der Bundesrepublik in der DDR.

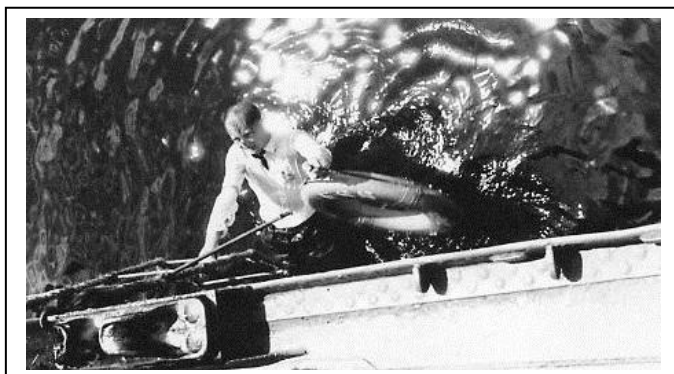
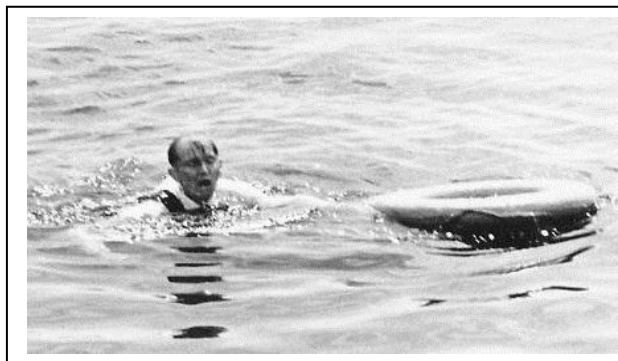
Amüsantes

Ein Gehilfe des Kommandanten geht Baden

Gehilfe des Kommandanten – daraus wurde später die Dienststellung des I. WO. Im Heft 3 der KSS-Reihe hatten wir unter der Überschrift „Messe-Rees“ neben einigen anderen auch die Episode mit dem Badengehen erwähnt. Im Text hieß es dazu:

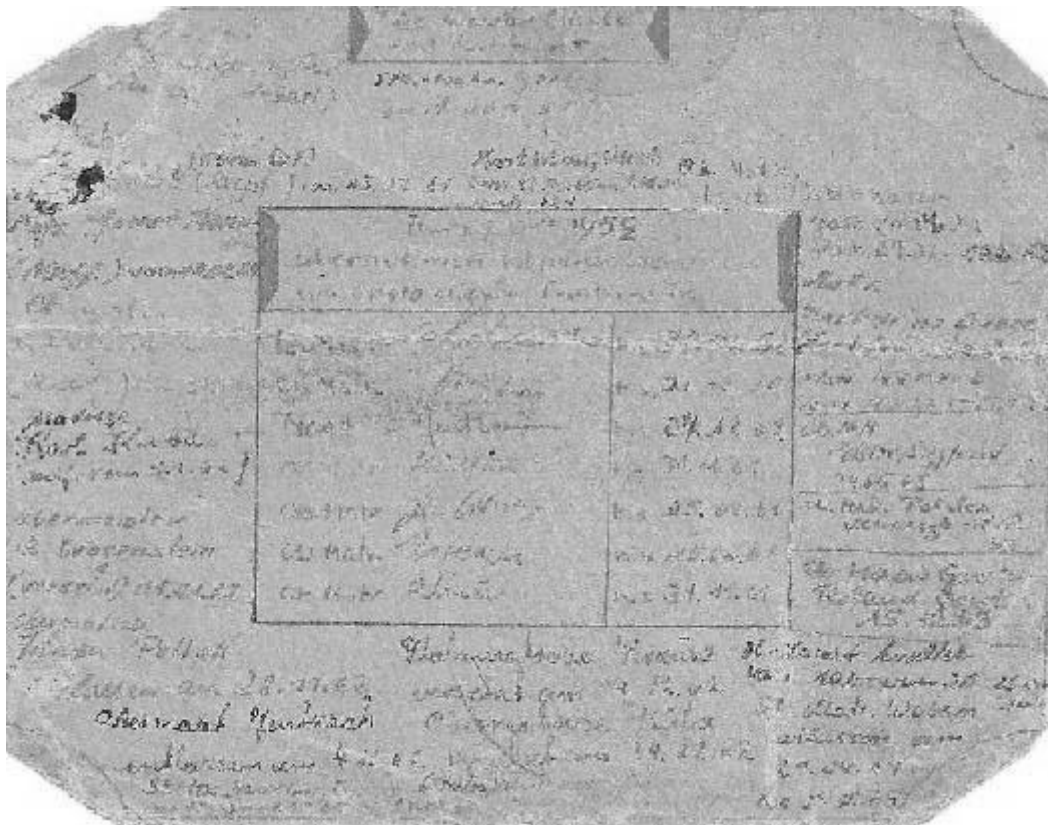
.....
Oder die Geschichte vom Gehilfen des Kommandanten der im Juni 1960 bei einem Flottenbesuch in Polen Baden ging. Nach Eintreffen auf Reede Gdynia sollten die Schiffe an großen Bojen festmachen. Ein Matrose der achteren Manövergruppe war auf einer der schwankenden Tonnen abgesetzt worden und versuchte dort die Achterleine festzumachen. Das dauerte dem Gehilfen, der sich das von der Brücke aus anschaute, wohl zu lange. Obwohl er da eigentlich gar nichts zu suchen hatte, eilte er nach achtern und sprang über die aushängende Jakobsleiter ebenfalls auf die Tonne. Der war die plötzliche Gewichtszunahme aber zu viel und sie begann nun auch noch zu trudeln. Die Leine drohte den Matrosen einzuklemmen. Er konnte sich nur noch rückwärts in den Bach fallen lassen. Der Gehilfe sprang wie Rumpelstilzchen hin und her, um die Bewegungen der Boje auszugleichen, erreichte damit aber nur das Gegenteil. Sie begann noch mehr zu trudeln, schneller und immer schneller, bis das Gesetz der Fliehkraft den Gehilfen samt Schlips und weißem Hemd schließlich in den Bach schleuderte. Zum Schaden kam nun noch der Spott.
.....

Nun erhielten wir zu dieser Episode beweisendes Bildmaterial:



Diese Fotos übersandte uns Klaus Buch, der zu diesem Zeitpunkt auf der „Karl Liebknecht“ als Funkmessgast eingesetzt war.

Im Herbst 1959 bemühten sich mein Funkmeister, der Funkmaat, vier Funker und ich als Kommandeur des GA-IV mit unseren rudimentären Kenntnissen der russischen Sprache in die Geheimnisse der Funktechnik an Bord der späteren „Friedrich Engels“ einzudringen. Die Übergabe des Schiffes an die Seestreitkräfte der DDR war weit fortgeschritten. Mein Partner, der sowjetische GA-Kommandeur, war immer noch etwas widerspenstig zurückhaltend. Ich sollte für ihn irgendein Wundermittel zur Schwangerschaftsverhütung aus der Apotheke besorgen, worauf ich keinerlei Bock hatte. Vor reichlich 50 Jahren waren die Zeiten, nicht nur in dieser Hinsicht, etwas anders, als heute. Umso aufgeschlossener waren die sowjetischen Unteroffiziere und Matrosen. Bis ins Detail erklärten sie uns, oft mit Händen und Füßen, die Technik, und am Tage der Übergabe des Schiffes waren die Genossen des GA-IV in der Lage, die an sie gestellten Aufgaben befriedigend zu erfüllen. Der Funkmeister, Ob. Meister Heinz Koch, war nicht nur ein ausgezeichnete Funker, sondern auch ein einfühlsamer Vorgesetzter. Es war insbesondere sein Verdienst, dass sich bereits nach wenigen Wochen gemeinsamer Arbeit kollektive Strukturen bei den Funkern abzeichneten. Die Genossen waren stolz als erste auf diesem modernen, kampfstarken Schiff zu dienen. Am Tag der Republik, dem 7. Oktober 1959, wurde auf dem Schiff die sowjetische Seekriegsflagge niedergeholt, und Kalle Hahn und ich hatten die Ehre, unter den Klängen unsere Hymne die Dienstflagge der Seestreitkräfte der DDR zu hissen. Sicher unter dem Einfluss der Feierlichkeiten anlässlich der Übernahme kam jemand von den Funkern auf die Idee, die Namen der ersten Funker der Seestreitkräfte auf diesem Schiff festzuhalten.



Auf obigem Stück dünner Pappe schrieb derjenige:
Für unsere Gäste und Nachfolger. Am 07. Okt. 1959 übernahmen folgende Genossen als erste diesen Funkraum:

Leutnant Liebenau	Ob. Meister Koch
Maat Jentsch	Ob. Matr. Kirchner
Ob. Matr. Matthes	Ob. Matr. Utesch
Ob. Matr. Winter	

Als auf der ersten Seite kein Platz mehr für weitere Namen war, schrieb ein unbekannter Funker auf der Rückseite: „Auf dieser Seite wird die Tradition weitergeschrieben von allen, die sich in diesem Funkraum aufschließen.“

„Künstlerisch“ wurde diese Auflistung umrahmt. Jeder Genosse signierte seinen Eintrag. Später wurde der Tag der Entlassung oder Versetzung hinzugefügt.

Damit diese Pappe nicht verloren ging, fand sie ihren Platz hinter der Uhr im Funkraum. Um zu verhindern, dass die Ecken hinter der runden Uhr vorschauten, wurden sie abgeschnitten. Unbewusst hatte die erste Funkergeneration mit ihrer Unterschrift eine Tradition begründet. Alle (?) Funker, die später auf der „Friedrich Engels“ dienten, verewigten sich ebenfalls auf dieser Pappe mit Dienstgrad, Name und Datum.

So lesen wir z. B. die Namen des Ob. Meister Uli Wogenstein. Er löste Genossen Koch Ende 1960 ab. Weiter sind aufgeführt die Maaten Weber und Walter und die Funker Karl Kuba, Krause, Polster, Pollok und andere. Es folgen die Unterschriften von Leutnant (N) Peter Müller (03.11.64 – 15.11.69), Obermaat Maskow, Obermatrose d. Reserve H. Zabel (22.04.66) und die der Stabsmatrosen Rohweder, Seifert, Onynsko, Schockel, Fritz und andere. Die letzten lesbaren Unterschriften stammen von den Stabsmatrosen Jine und Endowitz. Beide gingen am 28. Juni 1969 von Bord. Als letzter Funker ging Maat Rohligau (?) am 15.12.1969, zwei Monate nach der Außerdienststellung des Schiffes, von Bord. Mit sauberer Schrift vermerkte jemand unter diesen Unterschriften:

„Am 10.10. 1969 Außerdienststellung KSS „Friedrich Engels“.

Danach folgt noch ein unverständlicher Eintrag:

„SOM Fennig, Frank 4.11.81 – 11.91“

Zu dieser Zeit lag die „Friedrich Engels“ bereits schon lange als Zielschiff nördlich des Peenemünder Hakens auf Grund. Unbekannte mussten diese Pappe beim Abwracken des Schiffes „gerettet“ haben. Auf nicht mehr nachvollziehbarem Weg gelangte sie - inzwischen zu einem historischen Dokument mutiert – zurück zum ersten Funkmeister der „Friedrich Engels“, zu Heinz Koch..

Anlässlich eines Treffens von Crewmitgliedern unseres Schiffes im April 2011 in Saßnitz übergab mir Heinz Koch, inzwischen Dipl.-Ing. und Fregattenkapitän a. D., diese Pappe, die 10 Jahre mit dem Schiff tausende Seemeilen bei Sturm und Sonnenschein zurücklegte, zehntausende Morsezeichen hörte, 1962/63 in Kronstadt überwinterte und Generationen von Funkern kommen und gehen sah. Gemeinsam beschlossen wir, dieses fast historische Dokument dem Marinemuseum auf dem Dänholm zur weiteren Aufbewahrung anzubieten.

Baden auf See

von Dieter Gaasenbeek

Das Baden von Bord aus in der Ostsee ist eine feine Sache, wurde aber leider nur sehr wenig praktiziert. Ich erinnere mich an nur drei solcher vergnüglichen Unternehmungen. Das hatte sicher auch mit den Einsatzstufen eines Schiffes und der allgemeinen politischen Lage zu tun. Bis zum 13. August 1961 waren Seetage oftmals eine richtige gemütliche Ausfahrt. Nach dem 13. August begann das Seeklarmachen mit Gefechtsalarm, und erst wenn wir Kap Arkona erreicht hatten, wurde die Gefechtsbereitschaftsstufe 2 hergestellt. Das bedeutete für alle Mann an Bord vier Stunden Wache und 4 Stunden frei.

Selbstverständlich wurde das Baden unter derartigen Bedingungen als riskant eingeschätzt, noch dazu bei einem Schiff dieser Größenordnung mit damals noch 180 Mann an Bord. Das Baden erfolgte in zwei Etappen. Entweder die Steuerbordwache oder die Backbordwache durfte in das Wasser. Die Ansage über die „Translazia“ (Bordfunk-Anlage) lautete dazu: „Die Steuerbordwache heraustreten zum Baden. Anzugsordnung Badehose und Käppi mit Namensschild. Das Käppi wird in Höhe Torpedorohrsatz abgelegt.“ Nicht alle wollten oder konnten diese Badezeit der jeweiligen Wache nutzen, aber so 30 bis 40 Personen kamen immer zusammen. Um in das Wasser zu gelangen, wurde die Stelling auf der Schanz meist an Steuerbordseite ausgebracht und festgezurt. Sie diente so als Sprungbrett. Übrigens, auf See wurde immer nur auf einer Schiffsseite gebadet. Auf dieser Seite war die Benutzung der Toilette nicht erlaubt und entsprechende Abflussöffnungen geschlossen. Da ich ja große Schwierigkeiten beim Hineinspringen hatte, nutzte ich den Wellengang und sprang dann hinunter, wenn die Welle an die Stelling schwabte. Damit war der eigentliche Höhenunterschied von bis zu 2 Metern ausgeglichen und es gelang, seicht in das Wasser zu kommen. Unmittelbar beim Eintauchen bemerkte ich ein eigenartiges klickerndes Geräusch am Hals. Das sind die Schallwellen, die von den laufenden Aggregaten und der Maschine des Dampfers ausgingen. Ich hatte bei diesem Schwimmen immer großen Respekt vor der ungeheuren Wassertiefe, die z.B. in der Tromper Wieck 10 bis 15 Meter betrug. Natürlich gab es auch außerordentlich Mutige unter uns, die die Ankerkette emporkletterten und aus der Ankerklüse einen Kopfsprung machten. Oder sie sprangen aus der Signalkock aus ca. 10 Meter in das Wasser. Einige wenige tauchten sogar unter dem Schiff durch und kamen auf der anderen Seite heraus. Alles nichts für mich!

Ich hatte ein Erlebnis ganz anderer Art. Ich verspürte plötzlich einen gewaltigen Druck auf dem Bauch, welcher mich veranlasste, dem Drang nach Stuhlgang auch in dieser Situation freien Lauf zu lassen.

Ich erledigte diese Sache sehr schnell und war eigentlich zufrieden, dass es so problemlos abgelaufen war. Doch weit gefehlt. Als ich die weiteren Minuten in diesem klaren Wasser genoss, stellte ich mit Erstaunen und Erschrecken fest, dass sich die ausgeschiedenen Exkremente von meinem Körper nicht trennen wollten, nicht lösen konnten. Sie, die aussahen wie Kupferbolzen, schwammen permanent hinterher. Hier bestätigten sich einfache unumstößliche physikalische Gesetzmäßigkeiten, die ich in dieser notdürftigen Situation nicht beachtete. Es entsteht durch den Sog zwischen zwei fahrenden Schiffen eine gefährliche Situation und es bedarf hohen seemännischen Geschicks, die Schiffe wieder zu trennen. Diese Erfahrung hatte ich jetzt auch machen nur auf einer wesentlich kleineren Ebene. Ich versuchte, durch kurzfristiges schnelleres Schwimmen davonzukommen. Aber es war zwecklos, es änderte sich nichts. Erst als ich einen Tauchgang vollführte hatte, war die unmittelbare Sogverbindung abgerissen und ich war befreit. An Bord gelangten wir mit einer Strickleiter und jeder nahm sein Käppi auf. Der Oberbootsmann konnte daran feststellen, ob alle Mann auch wieder an Deck waren.

Die berittene Gebirgsmarine zu Fuss

von Ulrich Mädels

Dieser Ausdruck stammt wohl noch von der Kriegsmarine – keine Ahnung, wie er einmal entstanden sein könnte. Aber er tauchte anfangs der 50iger Jahre auch wieder bei der Seepolizei/Volkspolizei See auf, da zu Beginn des Aufbaus der maritimen Kräfte der DDR auch ehemalige Angehörige der Kriegsmarine - diesmal im sozialistischen Sinne - ihre Kenntnisse und Erfahrungen zur Verfügung stellten. Das traf für alle Laufbahnen zu. So war zum Beispiel der erste LI des Dampfschulschiffes „Ernst Thälmann“, Oberleutnant Ing. Werner Ziemann, Fahrmaat auf einem Räumboot der KM gewesen. Infolge einer Kriegsverwundung an der rechten Hand fehlten ihm anderthalb Finger und seine Grußerweisung ähnelte deshalb stark dem Zwei-Finger-Gruß der Polnischen Seekriegsflotte. Unter strenger Anleitung des LI lernte ich als junger Zusatz-Ingenieuroffizier die ersten Schritte und praktischen Handlungen für den Betrieb einer dampfbetriebenen Antriebsanlage und die dafür notwendige knappe aber klare Kommandosprache kennen. Aus dem bisher gesagten geht schon hervor, dass ich zu dieser Zeit noch nicht Angehöriger einer KSS-Besatzung war. Meine Versetzung zu KSS erfuhr ich erst am 26.11.1956. Die „Ernst Thälmann“ lag zu diesem Zeitpunkt planmäßig in der Neptunwerft in Rostock und die beiden ersten zukünftigen KSS der VP See hatten im Pinnegraben in Warnemünde festgemacht. Hier begann für mich die erste Einweisung in den Aufbau des Schiffes, die Gefechtsorganisation und die Antriebsanlage. Die eigentliche Baubelehrung für die neuen Besatzungen hatte ja schon im August – also ohne mich – begonnen. Etwas neugierig und neidisch hatte ich damals die gelungene Silhouette und starke Bewaffnung des sowjetischen KSS „Barzuk“ (Dachs) bestaunt, dass in Saßnitz festgemacht hatte und den zukünftigen DDR-Besatzungen zur Ausbildung zur Verfügung stand. Egal, jetzt musste erst einmal die umfangreiche Technik und Ausrüstung der beiden ersten KSS übernommen werden. Die Überfahrt nach Saßnitz am 10.12.1956 wurde als Abnahmefahrt gewertet. Die offizielle Übergabe/Übernahme erfolgte am 15.12. mit feierlichem Flaggenwechsel in Saßnitz. Tief beeindruckt von der Kraft und Leistungsfähigkeit der Antriebsanlage nahm ich meine neue Aufgabe als LI an. Der Abschied von den „Thälmann-Maschinisten“ war mir nicht leichtgefallen. Besonders den Fahrmaaten Uli Stock vermisste ich, war er doch ein Meister seines Faches an der Dampfkolben-Maschine Typ Les-9 gewesen. Diese ventilgesteuerte Maschine hatte eine Unart: es konnte vorkommen, dass sie sich bei Achteraus-Kommando trotz voller Dampfzugabe nicht von der Stelle rührte. Sie hatte einen Totpunkt. Das konnte bei An- und Ablegemanövern für LI und Kommandanten peinlich werden und sogar zu Havarien führen. Dieser Totpunkt konnte nur verhindert werden, indem entgegen des befohlenen Fahrmanövers „Zurück“ nochmals Gegendampf „Voraus“ gegeben wurde. Das musste aber blitzschnell passieren und niemand beherrschte das besser als Uli Stock. Mit flinken Händen und fliegenden Armen bediente er die blitzenden Messinghandräder. Zuerst wurde ganz kurz das größere und erst unmittelbar danach das kleinere für die Rückwärtsfahrt betätigt. Mit Uli Stock verbinde ich auch den Ausdruck der „berittenen Gebirgsmarine“. Der Obermaat ging während der Hafenliegezeiten mindestens 2x wöchentlich an Land. Sein Ziel war dann eine Gaststätte in der kleinen Ortschaft Lancken-Granitz am Rand von Saßnitz. Hier wurde auch getanzt. Als längerdienender Unteroffizier hatte er bis 06.00 Uhr früh Ausgang und war auch immer pünktlich an Bord zurückgekehrt. An einem Septembertag 1956 weckte mich kurz vor 06.00 Uhr der Diensthabe des Schiffes: „Von deinen Maschinisten ist der Landgänger Obermaat Stock noch nicht zurück!“ Der DdS war ein neu zuversetzter, seemännischer Offizier. Ich beruhigte ihn. Es war ja erst 05.50 Uhr. Fünf Minuten später war im Hafen Pferdegetrappel und –schnaufen zu hören. Obermaat Stock kehrte wie immer pünktlich von Land zurück diesmal auf dem Rücken eines Pferdes. Das band er flink an einem Poller fest und ließ sich die pünktliche Rückkehr erst einmal in das

Landgangsbuch eintragen. Der Diensthabende wies dann an, das Pferd sofort wieder zurück zu bringen, um Ärger mit der LPG Gramtitz zu vermeiden. Der Kommandant des Schulschiffes – Fritz Dorn – später legendärer KSS-Kommandant wertete diese Geschichte vor der Besatzung nicht als Pferdediebstahl, sondern als Beispiel wie im Sinne der Gefechtsbereitschaft selbst unter widrigen Bedingungen unter Ausnutzung örtlicher Möglichkeiten das Schiff noch pünktlich erreicht werden kann. Er wusste wohl auch, was er an dem Obermaaten hatte. Von der LPG Gramtitz kam übrigens nie eine Beschwerde an. Das zum Thema „Berittene (Gebirgs-)Marine“.

Nun noch einige abschließende Bemerkungen zu meiner vierjährigen Dienstzeit auf KSS. Es war eine schöne Zeit! Das hing wohl auch damit zusammen, dass mit dem Stamm der Offiziere, Meister, Maate und längerdienenden Matrosen ein so hoher Ausbildungsstand und eine solche große Geschlossenheit erreicht wurde, dass es kaum Störungen an der Antriebsanlage gab. Der Abschied von diesen Männern und vom Schiff zum Höheren Offizierslehrgang (HOL) auf der Schwedenschanze in Stralsund fiel mir emotional echt schwer. Der stets zuverlässige Pumpengast Stabsmatrose Butza half mir, mein Gepäck zum Bahnhof zu tragen. Ihn und viele andere Angehörige des GA-V halte ich in guter Erinnerung und mit einigen Besatzungsangehörigen gibt es heute noch stabilen Kontakt. Die KSS-Leser mögen mir verzeihen, dass mein Beitrag auch recht oft das Schulschiff „Ernst Thälmann“ streift, dass im Januar 1961 seinen Namen an ein KSS abgeben musste. Aber erwähnenswert ist schon, dass auf diesem Schiff Hunderte von seemännischen Offiziersschülern erstmals Bordmief schuppten und ihnen Seebeine wuchsen. Sie lernten hier ihr nautisches und seemännisches Handwerk und die Schiffsicherung bei der Brand- und Leckbekämpfung. Und viele dieser Kursanten konnten sich später auch auf den Küstenschutzschiffen der DDR als hervorragende seemännische Offiziere beweisen.

Der Gefechtssanitäter

von Dieter Gaasenbeek

Eigentlich war unser Schiff ausgerüstet für den Aufenthalt und das Wirken eines Arztes. Ich kann nicht sagen, warum ausgerechnet ich von unserem Schiff KSS 702 zu einem Gefechtssanitäter ausgebildet wurde. Diese Qualifikation ist eine spezifische Ausbildung für Angehörige der Marine, zusätzlich zu dem üblichen Wissensstand der Ersten Hilfe. Dazu besuchten wir, darunter auch Matrosen anderer Schiffe, die in Saßnitz im Hafen lagen, in Dwasieden einen Kurzlehrgang. Mit diesem Wissen ausgerüstet, hatte ich die Aufgabe, den Med.-Punkt an Bord zu besetzen. Dieser Med.-Punkt befand sich im Achterschiff in einer kleinen Kammer mit Geräteschapp (Abstellraum). Ausgerüstet mit medizinischen Geräten und einer Liege, war es auch ein Kleinod für einige ruhige Stunden für mich. Ganz selten war ein Arzt an Bord, so dass ich alle vielfältig anfallenden Versorgungen dieser Art selbst erledigen musste.

Eine der kompliziertesten Aufgaben hatte ich während eines Schießens auf hoher See mit den 100 mm Kanonen zu lösen. Bei diesem Schießen hatte sich ein Geschützführer unvorsichtig verhalten. Bei dem Rücklauf des Verschlusses klemmte er sich an der rechten Hand einen Finger ein. Dabei wurde das Mittelgelenk eines Fingers zertrümmert und eine große Fleischwunde verursacht. Hier waren ich und meine erworbenen Kenntnisse gefragt. Der Obermaat wurde in den Med.-Punkt gebracht. Ich stellte fest, dass er unter Schock stand, wovon er sich schnell unter meinem Brutkasten erholte. Schnelles Handeln ist in dieser Situation notwendig, und ich entschied mich, obwohl ich wusste, dass ich zu folgender Handlung überhaupt nicht berechtigt war, für die Verwendung des vorhandenen und nur vom Arzt zu verwendende Klammerbesteckes. Ich klammerte die Wunde mit drei Klammern zu und schiente den Finger. Dem Obermaat ging es durch diese Behandlung verhältnismäßig gut und wir konnten planmäßig am nächsten Morgen einlaufen. Mit einer Barkasse wurden wir, der Obermaat und ich, abgeholt und zum Med.-Stützpunkt nach Dwasieden gebracht. Der Doktor (Name ist mir entfallen) bestaunte meine medizinische Erstversorgung und übernahm den Patienten. Drei Tage Sonderurlaub durfte ich dafür verbuchen, die mir in meiner Heimat bei Muttern in Hildburghausen sehr gut getan hatten. Um das gute Verhältnis zu unserem Doktor nochmals zu unterstreichen, noch diese Beifügung: Einige Matrosen kamen zu mir und berichteten über unangenehme Beschwerden, die sie hätten, wenn sich ihre männliche Erregung ganz heftig bemerkbar machte. In solchen Fällen übergab ich sie der ärztlichen Behandlung unseres Doktors und er hatte offensichtlich die richtige Diagnose für derartige Fälle. Ich selbst hatte festgestellt, dass an meinem „Konfirmandengeschenk“ auch nicht alles so beschaffen war, wie es notwendig war. Meine Eltern hatten wohl in meinen frühen Kindesjahren nicht so recht darauf geachtet. Mein sehr gutes Vertrauensverhältnis zu diesem Arzt veranlasste mich, ihn damit zu konfrontieren. Alles klar, ein Termin im Krankenhaus „Strelasund“ wurde perfekt gemacht, und nach wenigen Wochen wurde ich von einer Schwester Bärbel begrüßt mit den Worten: „Ach, da haben wir ja wieder ein Phimöschchen“. Außerordentlich unangenehm die Behandlung und Nachsorge in einer solchen Angelegenheit, und

das im Alter von gerade 19/20 Jahren.

Und noch eine kleine Geschichte aus meiner Aufgabe als Sanitäter: Es meldete sich ein Stoker (Maschinist) und klagte darüber, dass er ein heftiges Jucken im Bereich der Genitalien habe. Meine Untersuchung ergab eindeutig, dass dieser Patient „Matrosen am Mast“ hatte. Diese werden auch im etwas ordinären Sprachgebrauch als „Sackratten“ bezeichnet. Kein Problem, sagte ich und übergab ihm das für solche Fälle anzuwendende Wundermittel Teirex. Die Gebrauchsanleitung besagte, dass es sehr aggressiv sei und nach 30 Minuten gründlich abgewaschen werden muss. Der Teufel will es, dass wir beide diese Verordnungsvorschrift aus den Augen verloren hatten, weil unmittelbar nach dem Auftragen Gefechtsalarm ausgelöst wurde. Ich glaube, ich brauche keinem zu beschreiben, wie der arme Kerl nach zwei Stunden bei mir ankam. Eines hatte er nicht mehr - Sackratten, dafür aber eine schlimme Verätzung der betroffenen Haut. Auch das heilte die Zeit.

Oberleutnant L. (Funkoffizier) betrat den Med.-Punkt, um mir den Auftrag zu erteilen, bei dem Obermatrosen K. einen Abstrich zu machen, da die ernsthafte Vermutung bestand, dass er sich eine Geschlechtskrankheit an Land zugezogen hatte. Die „Gonokokken marschierten bereits im Exschritt“ auf seinem Koppelschloss. Auch das hatten wir gelernt, wie ein Abstrich sicher und steril zu erfolgen hat. Dieser K. kam mir einmal im Med.-Punkt mit einem Stuhl entgegen, den er vor sich herschob, um sich überhaupt fortbewegen zu können. So wie er verhielten sich übrigens mehrere Patienten. Ich erfuhr, dass es die verabreichten Spritzen bei derartigen Krankheiten waren, die schlimmste Beschwerden beim Gehen hervorriefen.

Folgendes sei nebenbei erwähnt: An einem Wochenendtag sah sich der Kommandant veranlasst, die gesamte Besatzung nach achteraus zu befehlen. Grund dafür war, dass Matrose „Jonny“ (Spitzname) Lehmann in den Morgenstunden auf den Bahngleisen der Fähranbindung Saßnitz - Trelleborg stinkbesoffen und reglos aufgefunden und durch eine Transportpolizeistreife an Bord gebracht wurde. Der Kommandant sah sich veranlasst, diesen scheinbar leblosen Körper auf der Schanz vor allen zu präsentieren, um eine Abschreckung gegen Alkohol für alle Besatzungsmitglieder zu erreichen. Die anschließende „Wiederbelebung“ war auch ein Fall für den Med.-Punkt.

Das asiatische Hockklosett

von Dieter Gaasenbeek

Die Wasch- und Toilettenanlagen auf einem KSS Pr. 50 sind es wert, näher beschrieben zu werden. Für die seemännischen Abschnitte befanden sie sich im Bereich des Vorschiffes und hatten für die Anzahl der Matrosen eine viel zu geringe Kapazität. Besonders wurde dieser Engpass nach dem Frühsport spürbar.

An der Wascheinrichtung waren mehrere Wasserhähne in Reihe gestaffelt, deren Wasser in einer Blechwanne floss. Hier entstand täglich ein gewaltiges Gedränge. Einige nutzten die Wartezeit dazu, sich noch einmal für wenige Minuten auf das Ohr zu legen. Einfügen will ich hier den Waschvorgang auf See. Wenn ein längerer Einsatz auf See durchgeführt wurde kam es vor, dass das Süßwasser in den Tanks nicht ausreichte und dann Seewasser zum Waschen durchgeschaltet werden musste. In diese Situation kamen wir zwar selten, aber wenn, dann war es chaotisch. Mit den herkömmlichen Toilettenartikeln konnte man in Verbindung mit Salzwasser der Ostsee absolut nichts ausrichten. Keine Seife brachte man zum Schäumen, und das Zähneputzen war eine regelrechte Tortur. Der Höhepunkt war allerdings das Haarewaschen. Versuchte man es mit einfacher Seife, so standen bei der geringsten Berührung von Seife und Haar letztere zu Berge wie die Bürsten einer Drahtbürste. Das einzige, was in einer solcher Situation half, war die Meerschamseife.

Aber noch viel dramatischer war die Situation auf der Toilettenanlage. Sie befand sich im Anschluss an den Waschraum. Ihre Beschaffenheit muss ich unbedingt beschreiben, weil sie für deutsche Verhältnisse doch einige abweichende Besonderheiten aufwies. Dieser Toilettenraum beinhaltete Möglichkeiten für alle Bedürfnisse. Wasserlassen konnte man gleich rechts neben dem Eingang in eine schwarz gestrichene, gekalkte, sehr üppige Blechwanne. Dabei wurde ständig fließendes Wasser, dessen Zufluss mit einem Drehschieber geöffnet und geschlossen werden konnte, nachgespült. Unmittelbar gegenüber befand sich der „4-Zylinder“. So wurde die Anlage bezeichnet, auf der man seine Notdurft größeren Ausmaßes verrichten konnte. „4-Zylinder“ deshalb, weil es im eigentlichen Sinne nichts mit einem Klo, so wie allgemein bekannt, zu tun hatte, sondern eher mit einem Maschinenraum. Dieser Zylinder, eine Stahlgussplatte, wurde von vorne bestiegen und man musste eine Kehrtwende darauf vollführen. Auf den Trittflächen war diese Platte geriffelt, um ein Abgleiten zu verhindern. Inmitten dieser Platte war eine runde Öffnung, ca. 40 cm im Durchmesser, die nach vorne stark verjüngt war. Diese Grundplatte entsprach von ihrer Form her den anatomischen Gegebenheiten eines Mannes. Unter dieser Öffnung, ebenfalls aus Stahlguss, befand sich eine Schüssel, in deren Zentrum ein Abflussventil installiert war. In dieser Schüssel sammelten sich alle ausgeschiedenen Exkremente. Hatte man seinen Zylinder ausgewählt und seine Position stehend

eingenommen, ließ man die Hosen herunter und hockte sich hin. Daher der Spitzname „asiatisches Hockklosett“ für diese Anlage. Offiziell - laut Wertliste – hieß es wohl „Stehclosed Typ Genua“. Rechts und links waren Blechwände angebracht, an denen man an einem Haltegriff eine gewisse Stabilität erreichen konnte. Diese Griffe waren vor allem auf See von großer Bedeutung, da durch die Schiffsbewegungen eine erhebliche persönliche Instabilität vorhanden war. Dennoch, auch im Hafen musste sehr genau darauf geachtet werden, dass alles auch dahin fiel und floss, wofür die Aussparungen vorgesehen waren. Nicht selten kam es vor, dass etwas schief ging, die Hose nass wurde oder der Stiefelabsatz etwas bekleckert wurde. Daher scheint auch der Hinweis zu stammen, „Mensch, bekack dir nicht die Hacken“. Dies alles wurde vollführt ohne Tür und wegen der niedrigen Seitenwände frei sichtbar für jedermann, der sich dort befand. Von einem „stillen Örtchen“ ist dort keine Rede gewesen. Kurios auch die Anbringung dieser Zylinder. Waren sie alle besetzt, so hockte man in einer aufsteigenden Etage, so wie heute in modernen Reisebussen, nur quer zur Fahrtrichtung. War das Geschäft beendet, und das war sehr schnell erledigt, weil man in dieser Hockerhaltung nicht lange verharren konnte, zog man sich an und betätigte einen Fußhebel, der die Spülung der Schüssel garantierte. So war der Platz frei für den Nächsten.

Ich erinnere mich an eine sehr peinliche Situation auf dieser Toilette, als ich einmal nach einem Kneipengang diese Örtlichkeit aufsuchte. Bei dieser Hockhaltung fing es bei mir an, sich im Kopf zu drehen. Bevor ich reagieren konnte, stürzte ich kopfüber von diesem Zylinder und verklemmte mich unter der gegenüber angebrachten Blechwanne. Aus dieser Lage war es mir unmöglich mich von alleine wieder aufzurichten, und mein Freund Hartmut musste dabei aktive Hilfe leisten. Noch heute schildert er, wie eindrucksvoll die Pose mit herunter gelassener Hose aussah, in welche ich mich da gebracht hatte. Glücklicherweise hatte ich mich dabei nicht verletzt.

In diesem Zusammenhang möchte ich darauf verweisen, dass ich öfter mal an Bord gestürzt, gestolpert und hingeschlagen bin, aber nicht einen Tag seekrank war.

Sorgen eines Versorgers

von Dieter Ballwanz

Nachdem ich im September 1979 vom KSS „Rostock“ abgestiegen war, wurde ich im Verpflegungsdienst der RD der 4. Flottille als Kochinstrukteur eingesetzt. In dieser Eigenschaft nahm ich auch am Speziialschießabschnitt in Baltijsk vom 5. – 19.7.1986 teil. Als Stellvertreter RD für den Schiffsverband der 1. und 4. Flottille fungierte Fregattenkapitän Prinz (damals Stellvertreter Technik und Bewaffnung der 4. Flottille) und ich war ihm als Verantwortlicher für die Verpflegung, sozusagen als „Versorger“ unterstellt. Wir waren auf dem Gefechtsversorger E-41 untergebracht. Der gesamte Verband – mit den UAW-Schiffen der 1. Flottille und zwei Hilfsschiffen - bestand aus:

- zwei KSS Pr. 1159 (142 und 143)
- fünf UAW-Schiffen des Projektes 133.1 (211, 214?, 233, 242, 243)
- zwei Hilfsschiffen (E-41 und E-61)
- ein Torpedofänger

Neben meiner eigentlichen Aufgabe sollte ich noch jede Menge „privater Wünsche“ von Daheimgebliebenen erfüllen – also Einkäufe tätigen von Dingen, die in der DDR gar nicht oder nur schwer zu bekommen waren. Ich erinnere mich da noch an Ölheizungen, E-Lüfter („Weteroks“), ein besonderes Tretauto, AGFA- oder japanische 90-min-Kassetten, kleine Kühlschränke („Kühlwürfel“), Gläser mit Goldrand, Konfekt und, und, und... Über diesen Aufenthalt in Baltijsk hatte ich mir ein paar Notizen gemacht. Hier einige Auszüge:

07.07. 14.15 Uhr Einlaufen in Baltijsk, 15.15 Uhr fest an 142/143. Auf der Überfahrt hatten wir Probleme mit der zugerüsteten Kühlzelle (Temperatur bis +15°). Übergabe von Verpflegung an die UAW-Schiffe. Die 1. Flottille hat nun doch drei Schiffe geschickt. Ich habe aber laut Fernschreiben der 1. Flottille nur Verpflegung und Getränke für zwei Schiffe an Bord. Na, irgendwie wird es schon gehen. 21.00 Uhr FCH lädt alle Kommandanten zu einem kleinen Imbiss ein (zwei kalte Platten a 8,00 Mark, 26 Flaschen Bier, zwei Flaschen Juice). 23.00 Ende des Empfanges. FCH und ein Geburtstagskind stoßen mit mir an und bedanken sich so für die Ausrichtung des Empfanges.

08.07. Fleisch an Peenemünder UAW-Schiffe übergeben. Es fehlt ein Sack neue Kartoffeln. Wer hat den hochgezogen? Schiff 211 nimmt das Brot nicht (angeblich zu hart), 214 hilft aus. Kühlzelle kontrolliert: + 1°. Erst gegen 10.00 Uhr komme ich zum Frühstück. Erster Landgang ab 13.00 Uhr – das erste Mal seit sieben Jahren wieder in Baltijsk. Alles sehr sauber im Ort, aber keine Kühlwürfel, keine Kassetten. Das Glasgeschäft öffnet erst am Montag wieder. 18.00 Uhr Abendbrot an Bord. FCH legt fest, dass alle Berufssoldaten nach Feierabend eine Flasche Bier in der Messe von E-41 trinken dürfen. Kurze Überschlagsrechnung der benötigten Bier-Menge:

- Besatzung E-41: 15 Mann
- Führung Verband: 10 Mann
- 2 KSS: gesamt 50 Mann
- 5 UAW-Schiffe: gesamt 100 Mann
- Stab und Werkstatt 4. Flottille: 50 Mann
- Stab und Werkstatt 1. Flottille: 30 Mann
- Torpedofänger: 5 Mann

Also 260 Mann x 12 Tage = 3120 Flaschen = 135 Kästen. Das ist machbar. Ich habe schließlich fast zwei LKW-Ladungen „Hafenbräu“ aus dem Überseehafen auf der E-41 gebunkert. 23.00 Uhr noch ein kleiner Umtrunk in der Kammer von Fregattenkapitän Prinz. Der neue Kapitän von E-41, Wolfgang Graulich – ehemaliger KSS-Kamerad, gibt seinen Einstand mit zwei Flaschen Deutscher Weinbrand. Mit acht Mann sind die zu schaffen. Es gibt noch eine Runde Bier und 23.30 ist dann Schluss.

09.07. Kaninchen an 211 übergeben. Kontrolle Kühlzelle: - 2°. Die Kühlzellenausfälle von der Überfahrt sind wohl überstanden. 09.00 – 11.00 Uhr mit Obermeister Schmidt an Land. 14.00 steht ein Kantinenwagen mit Kleinkram pünktlich auf der Pier. Bei der Gelegenheit erhandle ich vom Begleitpersonal eine Damen-Quarz-Uhr für 21,- Rubel. Ab 15.00 Uhr Regen, stark auffrischender Wind – absolute Ruhe im Verband. Donnerwetter vom FCH: Keiner trinkt mehr heimlich auf den Kammern. Wenn ja, wird Fregattenkapitän Prinz zur Verantwortung gezogen. Was kann der dafür?

10.07. Wieder Sauwetter - kein Auslaufen. Vormittags zusammen mit dem Doktor Fleischkontrolle auf 233. Ganze 28 Kg müssen wegen leichten Geruchs aus dem Verkehr gezogen und abgeschrieben werden. 15.00 Uhr Exkursion nach Kaliningrad. Mir gelingen mehrere Einkäufe. 20.00 Uhr zurück an Bord.

11.07. Wieder kein Auslaufen möglich – das Wetter nervt langsam. Im Magazin Abdeckung für ein Frühbeet bestellt – kann am 12.07. für ca. 17 Rubel abgeholt werden. Nachmittags gegammelt – etwas geschlafen. Die Besatzung angelt Aale. 16.00 Spaziergang ins Neubaugebiet, Magazin „EKRA“ gefunden – mäßiges Angebot. FCH wird mit Barkasse bereits das zweite Mal nach Kaliningrad gekutscht. Obermeister Schlichting bringt mir aus Kaliningrad zwei deutsche Kochbücher mit. Zwei Hiobsbotschaften:

- der ganze Törn wird um zwei Tage verlängert
- Montag kommt der Chef der Volksmarine zu uns an Bord.

12.07. Anhaltendes Sauwetter – kein Auslaufen. Vormittags an alle Schiffe des Verbandes Getränke ausgegeben (alles alkoholfrei). Mein Frühbeet-Abdeckung abgeholt. Gerd Kleinschmidt hat in der Stadt ebenfalls so ein Produkt erstanden, gleicher Preis. Zu Ehren des Geburtstages vom Doktor Geburtstagswässerchen getrunken und nachmittags kleine Feier mit Kaffee und Kuchen organisiert. Abends Skatturnier und Filmveranstaltung. Erst 01.15 komme ich in die Kojen.

13.07. Sturm – wieder kein Auslaufen möglich. Kaum Zeit zum Frühstück. Für Kantine Bier aus dem Laderaum geholt. 10 Kästen Grapefruit an die UAW-Schiffe übergeben. Das letzte Fleisch und die gesamte Wurst aus der Kühlzelle an die Schiffe ausgeliefert. In der Kühlzelle befindet sich jetzt nur noch das „gefrostete“ Brot. Mittags gibt es Kaninchenbraten mit Klößen. Satt bis zum Stehkragen – Kaffee (Pfannkuchen) fällt deshalb aus. Hose passt bald nicht mehr. Tischtennis-Turnier im Laderaum der E-41 – feine Sache. Abends Film: „Des Widerspenstigen Zähmung.“ Meine Tellermütze ist weg!!! 24.00 Uhr in die Kojen.

14.07. Sturm, Regen – kein Auslaufen. Vormittags Landgang. Gartenstühle und jede Menge Rundstrick-Stricknadeln für meine Mutter gekauft. Mittagessen: Kassler mit grünen Bohnen. KSS 142 und UAW-Schiff 244 erhalten jeweils sechs Kästen Juice. Lasten aufgeklart – sonst Ruhe. Ab 18.00 plötzlich Unruhe, Hektik. RS-Boote werden erwartet. Mit ihnen sind CVM und Chef des Stabes der VM auf Anreise. 19.00 – 22.00 Uhr Präzisierung der Pläne für das Raketen-Schießen der KSS 142 und 143 und für das Torpedo-Schießen durch die sowjetische Seite in Anwesenheit aller BCH's, ACH's, Kommandanten und Spezialisten. Ein Ameisenhaufen ist nichts dagegen. 22.00 Uhr Meldung von KSS 143: 15 Genossen mit Scheißerei. CVM sollte dort eigentlich aufsteigen, da die 143 Führerschiff ist. Was soll werden? Man wird sehen. 22.30 Befehl vom SC des Verbandes an Obermatrosen Schmidt (Kellner): „Ab sofort Bereitschaft in der Messe E-41. Die Chefs kommen.“ Ich stehe ebenfalls „gotow“. 23.00 Uhr – sie sind da! Kurzer Imbiss (Kalte Platten, Bier, keine „harten“ Sachen). 24.00 ist Schluss. 00.30 kommen Chef und Kommandanten der 4. KSSBr. an Bord – alles gute alte Bekannte.

Rest der Platten wird verspeist. Bierchen dazu. 01.20 Schluss – Ruhe.

15.07. Wetter besser! Hat CVM Draht nach oben? 08.00 Brotübergabe an 243 und 244. Ab 09.00 Uhr Auslaufen aller Kampfschiffe der Volksmarine. Ab 10.00 strahlender Sonnenschein und Windstille. Der Wettergott hat „Große Gnade“ walten lassen. Von 10.00 – 12.00 Uhr kurzer Landgang. Schönen verzierten Türknäuf und drei Grabegabeln gekauft. Mittags gibt es Kartoffelbrei, zwei Spiegeleier und Spinat. Die Scheißerei auf 143 stellt sich als belanglos heraus, alles schon wieder vorbei. Mit CVM kann alles laut altem Plan laufen. 11.00 Uhr: Kapitän der E-41, Wolfgang Graulich, verlangt Aussprache mit mir. Es geht um Strichlistenführung und meine Hinweise an den Koch der E-41 zu Fehlern in der Gäste-Essenabrechnung und bei Nachweis und Verwendung eingenommener Gelder. Auslöser der Geschichte war Fregattenkapitän Schmökel (früher KSS, jetzt KVM), der unangemeldet mit einem sowjetischen Offizier zum Mittag und dann auch noch allein – wieder ohne Anmeldung - zum Abendbrot erschien. Er ist der Größte, macht was er will, hat große Rückendeckung. Frage: Von wem? Graulich verbittet sich meine Einmischung in Angelegenheiten der E-41. Ich hab da wohl in eine offene Wunde gestoßen. Schade, dass es so gekommen ist. Erst drängt man mir die Führung der Strichliste förmlich auf und plötzlich soll ich im Kram der E-41 herumfuschen? Schluss! Ich übergebe bis dato vollständig geführte Strichlisten und Vergleichsmittelungen an Kapitän E-41. Nachmittags zwei Stunden Schlaf, dann Besuch eines ehemaligen KSS-Kameraden, der jetzt in 6. Flottille dient. Wir trinken je ein Bier. Die Besatzung von E-41 macht Exkursion nach Kaliningrad. 20.00 Uhr sind alle Schiffe wieder im Hafen. 23.00 Uhr – überraschend laufen die RS-Boote und die UAW-Schiffe schon wieder aus. Ich soll eine Kojette für einen sowjetischen KzS Generalow klarmachen. Mitten in der Nacht! Mir reicht es!

Hier muss die Redaktion zur Ehrenrettung von Fritz Schmökel mal eingreifen. Ja, Fritze hatte tatsächlich eine Sonderstellung. Er war es nämlich, der für die schnelle Beschaffung wichtiger Ersatzteile auf kurzem Dienstweg unersetzbar war. Das wussten alle höheren Vorgesetzten, gaben ihm Handlungsfreiheit und drückten im Interesse der Einsatzbereitschaft der KSS beide Augen zu. Fritz Schmökel verfügte über freundschaftliche Verbindung zum Stellvertreter Technik und Bewaffnung der Basis Baltijsk. Noch Fragen?

16.07. Wieder schönes Wetter. Schiffe in See. Fahre mit dem Bus zur Stadt-Endhaltestelle und mache einen Spaziergang zum Strand. Hier schnappen mich Grenzsoldaten. Betreten des Strandes verboten. Spaziergang in den Dünen möglich. Ich klettere durch die Dünenbefestigungen und breche mein Vorhaben ab. 11.30 Uhr wieder an Bord. Gerd Kleinschmidt teilt mir mit, wo es kleine Kühlwürfel zu kaufen gibt. Für 13.00 Uhr hat er ein Auto organisiert. Ich bin dabei. Kühlwürfel und Kassettenbänder gekauft. Ich bin der Glückliche und gebe eine Flasche Weinbrand aus. FCH will abends kleinen Empfang geben für die Sicherstellungskräfte der RD. Sechs kalte Platten sollen vorbereitet werden. Einlaufen der Schiffe verzögert sich. Das geplante Essen fällt aus. Soll morgen 10.00 Uhr nachgeholt werden. Da FCH dann verhindert, bestimmt er dazu Fregattenkapitän Prinz als Häuptling. 22.00 Vizeadmiral Hesse steigt an Bord ein. Dazu muss FCH aus der Kapitänskammer ausgesiedelt werden. Wohin? Das ist Sache des Schiffes.

17.07. Die UAW-Schiffe müssen nochmal raus. Ansonsten zeichnet sich langsam das Ende des Schießabschnittes ab, am späten Nachmittag sollen schon Auswertungen stattfinden. 10.00 wird die ausgefallene Maßnahme mit den Sicherstellungskräften der RD nachgeholt. Um 18.00 Uhr sind sowjetische Gäste an Bord eingeladen. Danach gibt es noch einen kleinen Umtrunk in meiner Kammer mit Fregattenkapitän Dziuballe, Kommandant der 142, dem Fotografen Arnold und ein paar anderen guten Bekannten. 23.00 dann Maßnahme des FCH: ein großes Essen in der O-Messe für alle Chefs und Kommandanten. Wann heute wohl Schluss ist?

18.07. 08.00 Auslaufen des Verbandes aus Baltijsk

19.07. Gegen 09.00 Uhr Einlaufen der Kräfte der 4. Flottille in Warnemünde

Leser melden sich zu Wort

Die Raddampfkorvette "Danzig" - Urgroßmutter aller Korvetten in den deutschen Marinen

von Dr. Günter Stavorinus

In den offiziellen Bezeichnungen der Schiffe und Boote der maritimen Kräfte der DDR tauchten die Schiffsklassen der Korvetten und Fregatten nicht auf. In Anlehnung an die sowjetische Seekriegsflotte wurden diese Schiffe, die unterhalb der Klasse der Zerstörer angesiedelt waren, als Küstenschutz-Schiffe bezeichnet. Im NATO-Code waren die KSS der Projekte 50 und 1159 als Fregatten und die KSS der Projekte 133.1 als Korvetten eingestuft. In den letzten Folgen der Jahresbroschüre der Marinekameradschaft KSS e. V. gab es Beiträge zur frühen Marinegeschichte in Deutschland. Dazu passt der folgende kurze Aufsatz über die erste in einer deutschen Marine eingesetzten Korvette: die Raddampfkorvette "Danzig" der Marine Preußens.

Nach dem Scheitern der Reichsflotte unter Admiral Brommy, führten machtpolitische Pläne im Königreich Preußen zur Bildung einer Admiralität und zu Vorbereitungen für den Aufbau einer Marine. Sie sollte dem Schutz des Seehandels und der "offensiven Verteidigung" der Küste in Ost- und Nordsee dienen. Prinz Adalbert von Preußen wurde zum Oberbefehlshaber der Marine berufen. Er gehörte zu den reformfreudigen Mitgliedern des Königshauses. Als Artillerist war er mit den technischen Aspekten der Waffentechnik vertraut. Seit seiner Jugend, von General Gneisenau gefördert, hatte er sich für das Seewesen und die Marine interessiert und praktische Erfahrungen auf Schiffsreisen in Europa und bis nach Brasilien erworben. Auch deshalb hatte er den Vorsitz in der Marinekommission des Frankfurter Paulskirchenparlaments 1848/49.

Am Aufbau der Flotte sollte die "vaterländische Industrie" beteiligt werden. In Ermangelung eigener Pläne wurde das technisch veraltete Projekt einer Raddampfkorvette von dem englischen Schiffbauer John Scott Russell erworben. Der Schiffbaumeister J.W. Klawitter, Werftbesitzer in Danzig, wurde als Generalauftragnehmer mit der Leitung des Neubaus beauftragt. Festungspioniere aus Königsberg errichteten auf dem Gelände des Marindepots, der späteren Königlichen Werft, vor den Danziger Festungswällen eine Helling. Die Kiellegung erfolgte am 24. August 1850. Klawitter meisterte die Schwierigkeiten beim Bau des mit eisernen Diagonalschienen verstärkten Eichenholzrumpfes. Am 13. November 1851 konnte der Stapellauf erfolgen. Grosse Teile der seemännisch-technischen Ausrüstung und die gesamte Antriebsanlage waren Importe aus England. Von dort sollte auch die Bewaffnung bezogen werden. Monteure und Spezialisten von Scott Russell übernahmen den Einbau und später die Kontrolle über die Erprobung in See. Die mit 500.000 Taler veranschlagten Baukosten wurden um 40% überschritten. Ein bis heute nicht unbekannter Vorgang in der Rüstungsindustrie. Für dieses Geld hätte man im Ausland ein eisernes Schiff mit Schraubenantrieb beschaffen können, aber der Zeitdruck und die Förderungsbereitschaft für das einheimische Schiffbaugewerbe hatten eine höhere Priorität.

Die technischen Daten sind unter den Seitenriß des Schiffes zu finden, den Heiner Theuerkauf angefertigt hat. Die Barktakelung, die Radkästen und zwei Schornsteine sind die typischen Erkennungsmerkmale.

Am 1. Juni 1853 wurde die "Danzig" unter dem aus der schwedischen Marine angeworbenen Korvettenkapitän Govert Adolf Indebetou in Dienst gestellt. Preußische Seeoffiziere mit ausreichenden Erfahrung für die Führung eines großen Dampfschiffes gab es noch nicht. Nach ausführlicher Erprobung lief die Korvette am 12. Juli 1853 nach England aus, um dort die zwölf 68-Pfünder Bombenkanonen der Hauptbewaffnung zu übernehmen. Geschütze dieses Kalibers konnten zu dieser Zeit im Inland nicht gegossen werden. Bei dem Aufenthalt in England konnte die Besatzung die Weltausstellung mit dem Glaspalast, die Sehenswürdigkeiten Londons sowie Schiffe und Werften der Royal Navy besichtigen. Der Landgang für die Mannschaften wurde verboten, nachdem zwei Matrosen desertiert waren. Die Übernahme der Kanonen, die Ausarbeitung einer Gefechtsrolle und das Einschiessen erfolgte ohne Zwischenfälle. Das Schiff war einsatzbereit.

Preußen war im Konflikt zwischen Rußland und den mit der Türkei verbündeten europäischen Mächten neutral geblieben. Der als Krimkrieg bekannte gewordene erste Feldzug des Industriezeitalters wurde durch das Bestreben des Zaren nach Kontrolle über die Schwarzmeereszufahrt ausgelöst. Er endete mit einer Niederlage Rußlands. Um Flagge zu zeigen, entsandte die preußische Regierung ein Übungsgeschwader in das Mittelmeer und in den Bosphorus. Zu ihm gehörte auch die Raddampfkorvette "Danzig", das neueste Schiff der Marine. Das Geschwader wurde von dem aus der

niederländischen Marine angeworbenen Kommodore Jan Schröder geführt. Nach der Erledigung von Aufträgen in Piräus und Hermopolis auf Syra, traf die "Danzig" im Februar 1854 in Alexandria wieder auf die anderen Schiffe des Geschwaders. Bereits auf der Heimreise, mußte die "Danzig" dem griechischen König aus dem Hause Wittelsbach bei Auseinandersetzungen mit rebellierenden Untertanen Rückhalt bieten.

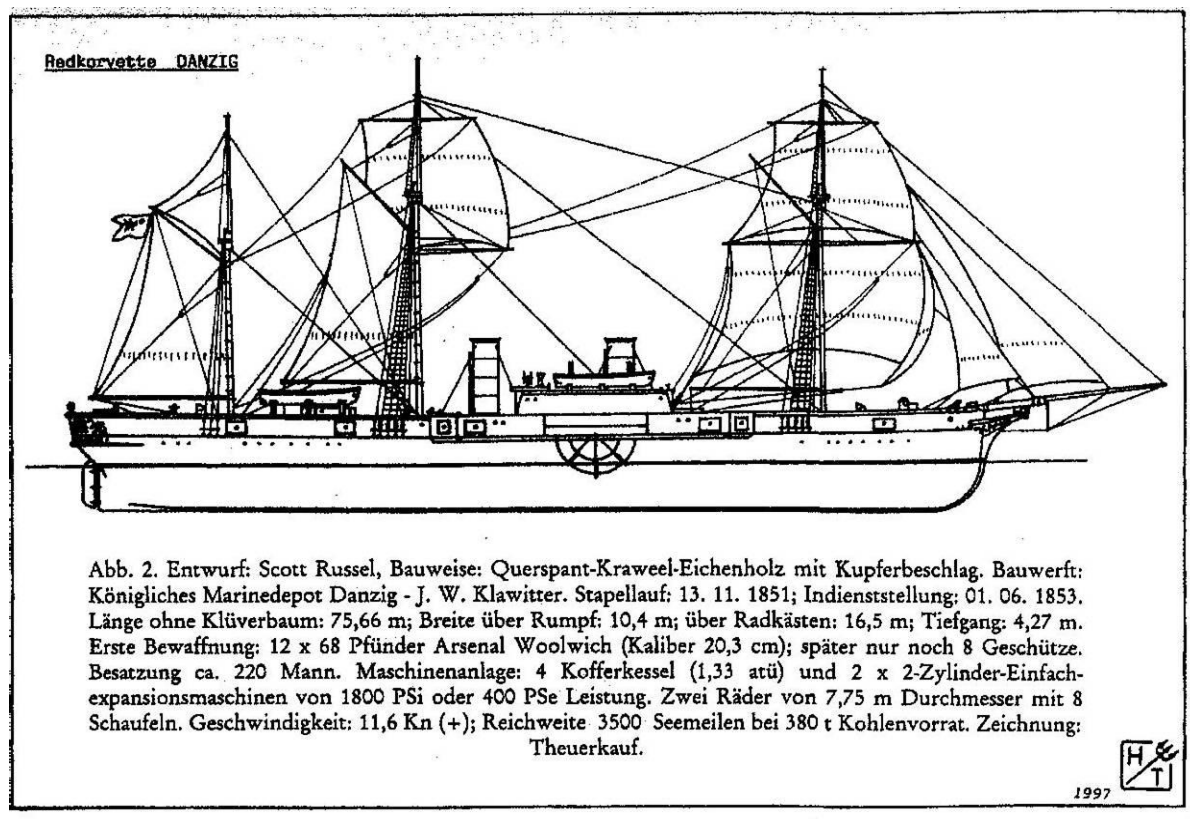
Am 1. Juli 1854 war das Schiff wieder in Danzig. Der Kommandant legte der technischen Abteilung der Marinstation eine Mängellist mit 42 Positionen vor. Obwohl gut begründet, wurden nur einige akzeptiert, darunter die Verlegung der Steuerrolle, die direkt über die Tafel in der Offiziersmesse führte.

Nach Wach- und Repräsentationsaufgaben ging die "Danzig" mit einem Ausbildungsgeschwader in den Atlantik, später ins Mittelmeer, um die Rechte Preußens aus dem Pariser Frieden, der den Krimkrieg beendet hatte, für Preußen wahrzunehmen. Dabei ist es zu dem Zwischenfall an der marokkanischen Küste bei Tres Forcas mit den seeräuberischen Rifkabylen gekommen. Prinz Adalbert hatte eine von ihm geleitete Landung an der unzugänglichen Küste befohlen. Die Strafaktion für die Kaperung eines preußischen Handelsschiffes endete mit einem Fiasko. Es gab Tote und Verletzte, auch der Prinz wurde verwundet. Die Öffentlichkeit erfuhr so etwas von den Aktivitäten der Marine und verklärte sie als Heldentat, die Politik verhielt sich reservierter.

Im Januar 1857 wurde fortschreitende Trockenfäule am ganzen Schiffskörper festgestellt. Eine Grundreparatur wäre zu kostspielig gewesen. Deshalb wurde die "Danzig" für 62.000 Taler nach England verkauft, gelangte 1864 nach Japan, wurde in der Shogunatsflotte verwendet, nach einer Beschädigung als Küstenbatterie eingesetzt und 1869 bei einer Pulverexplosion zerstört.

Details zur Geschichte der "Danzig" und zum Bordleben der Besatzung können im Tagebuch des Leutnant zur See 2. Klasse (Oberleutnant) Eduard Arendt nachgelesen werden, das der Autor mit Peter Günther 1998 veröffentlicht hat. Dort findet sich auch die weiterführende Literatur.

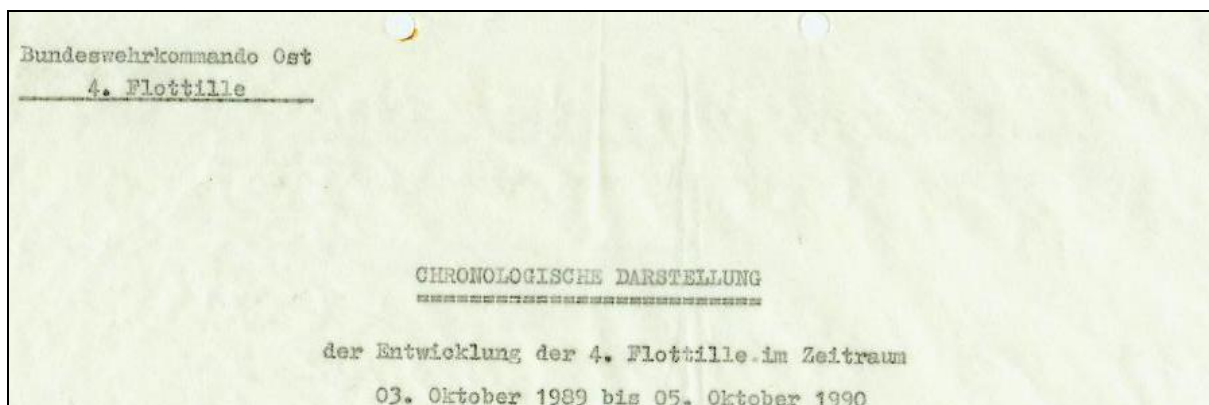
Die technischen Daten sind unter den Seitenriß des Schiffes zu finden, den Heiner Theuerkauf angefertigt hat. Die Barktakelung, die Radkästen und zwei Schornsteine sind die typischen Erkennungsmerkmale.



Anhangteil

Anhang 1: Wendezeit in der 4. Flottille – eine chronologische Darstellung

Auf Weisung des letzten Chefs der 4. Flottille, Kapitän zur See Fechner, wurden mit der Auflösung der Flottille nochmals alle wichtigen, die Flottille betreffenden Ereignisse von Oktober 1989 bis Oktober 1990 aufgelistet. Eine Ausfertigung dieser chronologischen Darstellung befindet sich im Besitz von Kamerad Steike. Die Aufstellung endet am 05.10.1990; deshalb auch im Kopf des Dokumentes die ab 03.10.1990 gültige Bezeichnung „Bundeswehrkommando Ost – 4. Flottille“:



Im folgenden eine Abschrift des Dokumenteninhaltes:

Oktober 1989

03.10. In der Flottille wird der 40. Jahrestag der DDR vorbereitet. Die Vorbereitung der Flottenparade bindet eine Vielzahl von Kräften und Mitteln. Aus Anlass des Jahrestages werden 159 Angehörige der Flottille ausgezeichnet bzw. befördert.

07.10. Stehende Flottenparade im Rostocker Stadthafen. Von der 4. Flottille nehmen teil:

- von der 4. Sicherungsbrigade: die Schiffe 223, 243, 321, 323
- von der 4. KSS-Brigade: das Schiff 143
- Schulschiff S 41

Das Schiff 241 verlegt in den Stadthafen Wismar zur Besichtigung durch die Bevölkerung.

09.10. Die Ereignisse um den 7. Oktober und die weitere Zunahme der Ausreisewelle in die BRD verstärken die Zweifel an der Richtigkeit der Politik der Regierung der DDR und der Führung der SED. In allen Bereichen der Flottille werden die Ereignisse im Lande stark diskutiert.

19.10. Die Ergebnisse der ZK-Tagung, die Ablösung von Spitzenfunktionären der SED und die Wahl von Egon Krenz zum neuen Generalsekretär stehen im Mittelpunkt der Diskussionen unter den Armeeangehörigen und Zivilbeschäftigten.

12. – 19.10. 4. Taktisches Training der UAW-Kräfte der VM im Übungsgebiet 054. Teilnehmer sind die Schiffe 142, 143, 223, 241, 242 und 243. Als Leiter der Ausbildung ist der Chef der 4. KSSBr, Fregattenkapitän Zumkeller, eingesetzt.

30.10. Die Schiffe der Projekte 1159 und 133.1 werden mit turboreaktiven Geschossen („Düppel-Werfer“) aus DDR-Produktion ausgerüstet.

Die Maßnahmen zur Auswertung des Ausbildungsjahres 1988/89 und der Vorbereitung des neuen Ausbildungsjahres werden im Führungsorgan der Flottille im wesentlichen abgeschlossen.

November 1989

09.11. Die unvermittelte Öffnung der Grenzen zur BRD durch die Regierung der DDR ist Haupt-Gesprächsthema in allen Kollektiven. Die Entwicklung in der DDR, ihre Rasanz und Widersprüchlichkeit spiegelt sich im Stimmungs- und Meinungsbild wider. Die Hauptthemen der

Diskussion beziehen sich auf die weitere Entwicklungsrichtung der DDR. Viele setzen große Hoffnungen auf eine eigenständige staatliche Entwicklung der Republik unter neuen Bedingungen.

15.11. Die Führungsdokumente der politischen und Gefechtsausbildung für das Ausbildungsjahr 1989/90 werden an die Truppenteile übergeben. In allen Bereichen wird das Ausbildungsjahr 1988/89 ausgewertet und das neue Ausbildungsjahr vorbereitet. Die 4. KSSBr. wird zum zweiten Mal als „Bester Truppenteil“ ausgezeichnet.

30.11. Die Einführung neuer Grundsatz-Dienstvorschriften wird vorbereitet.

Dezember 1989

01.12. Das Ausbildungsjahr 1989/90 wird eröffnet.

Die politischen Ereignisse stehen nach wie vor im Mittelpunkt der Diskussionen. Eine Militärreform wird angekündigt. Viele Offiziere halten die angekündigten Maßnahmen für unzumutbar. Es beginnt die Umwandlung der Politorgane in den Bereich „Staatsbürgerliche Arbeit“ (SBA). Die Parteikontrollkommission wird aufgelöst. Die Parteigrundorganisationen lösen sich eigenständig auf. Der außerordentliche Parteitag der SED-PDS wird zur Kenntnis genommen, löst aber keine besonderen Aktivitäten aus.

Seit September 1989 werden in der Flottille 33 Fahnenfluchten registriert. Zur Bewältigung der vielfältigen Probleme im militärischen Alltag setzt der Chef der Flottille eine unabhängige Arbeitsgruppe ein. Ihre Aufgabe ist die Klärung und Untersuchung von Kritiken, Hinweisen und Vorschlägen, die aus durchgeführten Foren mit dem Personalbestand oder aus Eingaben resultieren.

04. – 21.12. Ausbildungsfahrt des Schulschiffes S 41 im Bereich Ostsee. Durchführung der gemeinsamen UAW-Ausbildung im Übungsgebiet 054 mit folgenden Teilnehmern: 142, 143, 221,222,223, 242,243,244. Als Ausbildungsleiter ist Fregattenkapitän Zumkeller eingesetzt.

10.12. Außerdienststellung des HMAW-Schiffes 346

14.12. Die Streifenfahnen im Standort und in bisher festgelegten Reisezügen wird eingestellt.

19.12. Auf Befehl des KVM werden Angehöriger der UA Nachrichten zur Auflösung der MfS-Kreisdienststelle Bad Doberan eingesetzt.

22. – 31.12. Jeweils 50% der Armeeangehörigen begehen das Weihnachtsfest und den Jahreswechsel bei ihren Familien. Die Gefechtsbereitschaft ist gewährleistet.

31.12. Die personelle Auffüllung der 4. Flottille beträgt bei UaZ = 98%, bei SaZ = 92,7%, bei Soldaten im GWD = 123,4%, bei Soldaten im Reservistenwehrdienst = 57,9%. Der Auffüllungsstand gewährleistet die Erfüllung aller, der Flottille gestellter, Aufgaben.

Januar 1990

02.01. Weitere Maßnahmen der Militärreform werden angekündigt, festgelegt bzw. empfohlen. Dazu gehören die Bildung von Sprecherräten und Soldatensprechern auf Bataillons- und Kompanieebene und die Ankündigung der Verkürzung und Veränderung der Wehrdienstzeit bei UaZ/SaZ auf 24 Monate und bei Wehrpflichtigen auf 12 Monate. In Vorbereitung der damit verbundenen vorzeitigen Versetzungen in die Reserve muss die Ausbildungsplanung für das 1. Ausbildungshalbjahr 1989/90 präzisiert werden.

11.01. Die ersten Sektionen eines Verbandes der Berufssoldaten bilden sich. Die Delegierten für den ersten Verbandstag werden gewählt.

16.01. Außerdienststellung des Tankers C 442 („Poel“)

26.01. Im Zuge der verkürzten Dienstzeiten werden vorzeitig 163 UAZ, 240 SaZ und 17 Soldaten im GWD entlassen.

29.01. Außerdienststellung des HMAW-Schiffes 323.

30.01. Flottillenmusterung anlässlich der Übergabe der Dienstgeschäfte des Chefs der 4. Flottile von Konteradmiral Müller an Kapitän zur See Fechner. Als Stellvertreter des Chefs und Stabschef wird Fregattenkapitän Schneider mit dem Zusatz m.d.F.b. (mit der Führung beauftragt) eingesetzt.

Februar 1990

01.02. Nach den Entlassungen im Januar beträgt der Auffüllungsstand der Flottile nur noch 71%. Die personelle Unterbesetzung zwingt zu Teilkonservierungen der Schiffe 142, 221, 222, 224, 321, 345 und K-43. In der Flottile werden Kaderkommissionen gebildet, die später zu Personalräten umgebildet werden.

05.02. Für die Armeeangehörigen wird die Einführung der 43,75 Stundenwoche vorbereitet. Nach Beratung aller dazu notwendigen Maßnahmen wird ihre Einführung in Verbindung mit einem neuen Rahmendienstplan befohlen.

13.02. Außerdienststellung des HMAW-Schiffes 326

20.02. Die Maßnahmen zur Auflösung der Diensteinheit der Verwaltung 2000 (Militärabwehr) in der 4. Flottile werden abgeschlossen.

23.02. – 01.03. Die „Woche der Waffenbrüderschaft“ wird durchgeführt. Im sozialistischen Wettbewerb entfällt die ursprünglich geplante Massenkontrolle. Der Wettbewerb wird neu so organisiert, dass er:

- unmittelbar durch die Kommandeure/Leiter zu organisieren und an die militärischen Aufgaben anzulehnen ist,
- nicht mehr an die immer noch gültige Wettbewerbsdirektive des MfNV gebunden ist,
- schwerpunktmäßig auf den Erwerb einer fachlichen Klassifizierungsstufe ausgerichtet sein sollte.

28.02. Der ehemalige Manöverbasierungspunkt Darßer Ort ist auf Befehl des Chefs der Volksmarine zur Übergabe an einen anderen Nutzer (Gemeinde Prerow oder Seefahrtsamt) vorzubereiten. Im weiteren erfolgt keine Übernahme sondern die zunehmende mutwillige Zerstörung von Anlagen. Die Herauslösung aller Parteioorganisationen (einschließlich der gesamten Parteinachweisführung) aus der NVA ist abgeschlossen.

März 1990

01.03. Der „Tag der NVA“ wird als Treffen der Zivilbevölkerung mit Soldaten auf dem Territorium der 4. Flottile gestaltet. Aus Anlass des Tages erfolgen Beförderungen und Auszeichnungen. Die für den 18.03. ausgeschriebenen Volkskammerwahlen, die weitere Fortsetzung von Maßnahmen der Militärreform und die aus der Personalreduzierung entstandenen Probleme der Ausbildung und Sicherstellung stehen im Mittelpunkt der Diskussionen und Führungsentscheidungen.

14.03. Außerdienststellung des HMAW-Schiffes 321

2. Dekade Die neu zusammengestellten Besatzungen der Kampfschiffe laufen zu ihrer ersten Seeausbildung aus. Die Ausbildungsmaßnahmen verlaufen ohne besondere Vorkommnisse.

30.03. Auf Grundlage personeller Berechnungen bzw. weiterer planmäßiger Entlassungen beginnen die Vorbereitungen zur Präzisierung des Kalenderplanes der Maßnahmen der 4. Flottile für das 2. Ausbildungshalbjahr 1989/90.

April 1990

Das Ergebnis der Volkskammerwahl, die politischen Ereignisse und die weiteren Maßnahmen der Militärreform bestimmen die Diskussionen. Die Regierungserklärung de Maizieres wird überwiegend zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Benennung Rainer Eppelmans als Minister für Abrüstung und Verteidigung verblüfft die Mehrheit der Soldaten. Die Einsetzung von Admiral Hoffmann als Chef der NVA wird positiv aufgenommen.

14.04. Außerdienststellung des HMAW-Schiffes 345. Das Außerdienststellungsprogramm für HMAW-Schiffe des Projektes 89.2 ist damit in der Flottile abgeschlossen (5 von 12 Schiffen).

15.04. Der Standortschießplatz Rosenort wird geschlossen. Die vollständige Auflösung ist bis Dezember 1990 vorgesehen.

26.04. Es werden weitere 104 UaZ, 141 SaZ und 71 Soldaten im GWD entlassen.

Mai 1990

01.05. Nach den letzten Entlassungen beträgt der Auffüllungsstand der Flottille noch 56%. Die Planung der Gefechtsausbildung für das 2. Ausbildungshalbjahr 1990 wird erneut präzisiert. Personell einsatzklar sind nur noch die Schiffe 143, 241, 243, 324, 325, 342, 343, 344, K41, K42, A441 und S41.

05.05. Die Vorbereitungsmaßnahmen zur Stationierung eines SAR-Hubschraubers des SAR-Kommandos Rostock werden abgeschlossen. Die medizinische Sicherstellung erfolgt durch das MZ-4.

10. – 15.05. Offizieller Freundschaftsbesuch der Schiffe 221 und 243 bei der BRF in Baltijsk. Kommandeur: Kapitän zur See Fechner.

20. – 27.05. Die unmittelbare Vorbereitung der Teilnehmer und des Stabes für das Gemeinsame Geschwader wird durchgeführt und erfolgreich abgeschlossen. Geschwaderführung:

- Kommandeur: Kapitän zur See Fechner
- Stellv./SC: Kapitän zur See Steike
- Stellv. Für SBA: Kapitän zur See Sohn
- Stellv. RD: Fregattenkapitän Stephan.

30.05. Die Herauslösung des SHD-4 aus dem Bestand der 4. Flottille wird laut einem Plan der Maßnahmen begonnen und ist bis zum 30.09. abzuschließen. Ab 01.10. ist die Unterstellung unter den SHD-18 bei gleichzeitiger Vorbereitung zur Übernahme durch das Verkehrsministerium vorgesehen.

Juni 1990

04. – 19.06. Teilnahme der Schiffe 143, C 441 („Usedom“) und E 111 am Gemeinsamen Geschwader. Einsatzgebiete sind die Ostsee und das Ostseeausgänge bis Kap Skagen. Dabei erfolgen am 18.06. Vorführungen des Geschwaders in See vor dem Minister für Abrüstung und Verteidigung Rainer Eppelmann und dem Chef der NVA Admiral Hoffmann. Das Geschwader wird durch die Schiffe 241, 243, 324, 342 und 344 sichergestellt.

05.06. – 09.07. Große Fahrt des Schiffes S 41 mit Anlaufen der Häfen Plymouth, Gdynia und Riga. Kommandeur der Fahrt: Kapitän zur See Dr. Auerbach (OHS).

06. – 13.06. Taktisches Training der UAW-Kräfte im Gebiet Baltijsk. Teilnehmer sind die Schiffe 221, 241 und 243. Leiter der Ausbildung: Fregattenkapitän Kromrey.

07.06., 18.00 Uhr Mit sofortiger Wirkung wird auf Weisung des MfAV die Aufklärung und Begleitung von Schiffen der Bundesmarine eingestellt.

27. – 28.06. Auf Einladung des Arbeitskreises Reserveoffiziere (AKRO) Kiel weilen erstmalig Vertreter der 4. Flottille in Kiel (KzS Fechner, KzS Sohn, FK Kromrey). Am 27.06. wird durch KzS Fechner ein Vortrag in der Hermann-Ehlers-Akademie zur Entwicklung der Volksmarine/ 4. Flottille gehalten.

Juli 1990

Mit Inkrafttreten der Wirtschafts- und Sozialunion mit der BRD ab 01.07.90 mehren sich besonders bei den Offizieren Befürchtungen bezüglich ihrer weiteren Perspektive in der NVA.

10. – 11.07. Besuch des Brigadegenerals a.D. Manfred Opel im Verband. Das Besuchsprogramm umfasst Schiffsbesichtigungen und Gesprächsrunden.

19.07. Die bisherige Kokarde an der Uniform mit DDR-Enblem wird gegen eine einfache schwarz-rot-goldene ausgetauscht.

20.07. Der aktiv dienende Personalbestand der Flottille wird bei einer Musterung neu vereidigt. Der neue Fahneneid resultiert aus einem Beschluss der Volkskammer der DDR.

22.07. Sicherstellung des ersten gemeinsamen Konzertes des Stabsmusikkorps der VM und des Marinemusikkorps Ostsee der Bundesmarine durch das Schiff 241 am Liegeplatz 99 in Warnemünde.

25.07. Besuch des Wehrbeauftragten des Bundestages, Alfred Biehle, und des Soldatenbeauftragten der NVA, Hahn, in der Flottille. An Bord von 243 kommt es während einer Ausbildungsfahrt in See zu angeregten Gesprächen mit der Besatzung.

30.07. Auf Befehl des CVM wird die öffentliche Nutzung des Hafens Darsser Ort wieder eingestellt. Trotz angebrachter Verbotsschilder und nautischer Veröffentlichung des Verbotes befinden sich auch weiterhin täglich 30 – 40 Segler im Hafen. Eine Durchsetzung des Verbotes der öffentlichen Nutzung ist nicht mehr realisierbar. Ab 20.08. werden mit Genehmigung des Chefs des Stabes der VM alle Kontrollpflichten durch die 4. Flottille eingestellt (personell nicht mehr abzusichern).

August 1990

Die weiteren politischen Schritte zur deutschen Einheit, das Tempo bei der Ausarbeitung des 2. Staatsvertrages und Medienmeldungen über Stellung und Perspektiven der NVA im vereinten Deutschland führen zu erhöhter Verunsicherung der Berufssoldaten hinsichtlich ihrer Zukunft. Grundsätzliche informative Fernschreiben des MfAV über die Lage in der NVA und die Hauptrichtungen des Inhaltes des Staatsvertrages sind oft widersprüchlich und können die Lage nicht beruhigen.

Die Hauptanstrengungen der Kommandeure sind auf die Aufrechterhaltung von Sicherheit und Ordnung, schwerpunktmäßig auf die Sicherheit von Waffen und Munition, sowie die Objektsicherung gerichtet.

Das Diensthabende System (DHS) wird bis auf die B-Schiffsgestellung im Hafen eingestellt.

01.08. Eine Delegation der Deutschen Marinetechnik GmbH Kiel besichtigt Kampfschiffe der Flottille

08.08. Der Berater des MfAV, Bundestagsabgeordneter Egon Bahr, besichtigt den Verband und führt an Bord von 241 Gespräche mit den Besatzungsangehörigen.

09.08. 30 Besatzungsangehörige der Fregatte „Niedersachsen“ der Bundesmarine besuchen die Besatzung des KSS „Halle“.

14. – 17.08. Besuch der Marinekameradschaft Salzburg aus Bad Oynhausen. Zum Besuchsprogramm gehört eine Ausbildungsfahrt mit 241 in See.

21. – 23.08. Delegationen des Stabes Innere Führung der Bundesmarine und der verteidigungspolitische Sprecher der CDU/DSU-Fraktion des Deutschen Bundestages, Wilz, besuchen den Verband. Neben einer Ausbildungsfahrt in See mit 241 finden Besichtigungen und Gespräche statt.

25.08. Entlassungen: 90 UaZ, 111 SaZ, 93 Soldaten im GWD. Zugeführt werden 43 UaZ ohne Spezial-Lehrgang. 31 Soldaten im GWD erklären sich bereit, weiter Zivildienst leisten zu wollen. Der Stand der personellen Auffüllung zwingt zu weiteren Einschränkungen in der Einsatzbereitschaft und Ausbildung. Personell einsatzklar sind nur noch 221, 241, 343, 344, K41, K42, S 41 und A 441. Der Befehl zur vollständigen Auflösung der Organe Staatsbürgerliche Arbeit und der Entlassung aller in diesen Organen tätigen Angehörigen bis zum 15.10.1990 trifft ein. Mit der Führung des Auflösungsprozesses wird der Stellv./SC beauftragt.

29.08. Eine Delegation der Abteilung Marinerüstung des Bundesverteidigungsministeriums besichtigt Technik der Flottille. Das Schulschiff S 41 läuft mit 43 Offiziersschülern zur Ausbildungsfahrt „Ostsee“ aus. Die Häfen Leningrad und Gdynia werden angelaufen. In Leningrad besucht Admiral Hoffmann das Schulschiff.

September 1990

Die Festlegungen des 3. Oktober als Tag der Wiedervereinigung und die Gerüchte und Ankündigungen zur unsicheren Perspektiver der Berufskader bestimmen entscheidend die

Diskussionen. Auch die offiziellen Verlautbarungen zur weiteren Behandlung der NVA führen zu verstärkter Verunsicherung der Armeeangehörigen und zu sozialen Ängsten. Die Auflösung des Bereiches Staatsbürgerliche Arbeit (SBA) erfolgt entsprechend Befehl 26/90 des MfAV und seine mündlichen Präzisierungen bis zum 30.09. Entsprechend Anlage zum Einigungsvertrag werden bis zum 30.09. 11 uniformierte weibliche Armeeangehörige aus dem aktiven Wehrdienst entlassen und auf Zivilplanstellen eingesetzt. 9 Armeeangehörige über 55 Jahre beenden den aktiven Wehrdienst und gehen in die befristete erweiterte Versorgung. Weitere Armeeangehörige und Zivilbeschäftigte, die bis zum 02.10.1990 das 50. Lebensjahr erreicht haben können sich bis zum 31.12.1990 für die Möglichkeit der befristeten erweiterten Versorgung bzw. des Vorruhestandes entscheiden.

03. – 04.09. Besichtigung der Flottille durch leitende Offiziere der Bundesmarine

04.09. Die Gestellung des gemeinsamen Vorpostensystems der Verbündeten Ostseeflotten laut Dokument BALTIKA wird beendet. Letzter Vorposten 72 war das HMAW-Schiff 343.

05.09. Besuch des Inspektors der Bundesmarine, Vizeadmiral Mann, in der 4. Flottille

05. – 18.09. Abrüstung der Fla-Raketensysteme OSA-M von den Projekten 1159 und Überführung von Raketen und Technik nach Baltijsk. Abverfügung der gesamten Chiffriertechnik der 4. Flottille

10. – 24.09. Abrüstung aller Kampfsätze Wasserbomben, Artillerie- und Gewehrmunition von Bord. Abverfügung aller Bestände nach Selz in das Zentrale Munitionslager der VM

10.09. Eine Delegation des Bundesministeriums für Forschung und Entwicklung besichtigt das HMAW-Schiff 344.

12. – 13.09. Eine Delegation des Schiffes 243 besucht den Zerstörer „Bayern“ in Wilhelmshaven.

15.09. Die personelle Auffüllung der Flottille beträgt bei UaZ 47,5%, bei SaZ 13,2% und bei Soldaten im GWD 113% zum Soll. Die Vorbereitung aller Maßnahmen zur Übernahme der 4. Flottille in den Bestand der Bundesmarine bestimmen die militärische Tätigkeit bis zum 03.10.

25. – 26.09. Eine Delegation des Zerstörers „Bayern“ besucht die 4. Flottille.

Oktober 1990

02.10. Musterung des Personalbestandes der 4. Flottille zur Verabschiedung von den Traditionen der Volksmarine/ Flottille. Einholen der Staatsflagge der DDR und der Dienstflaggen der Volksmarine. Entfernung des Namensschildes „Wilhelm Pieck“ vom Schulschiff S41

03.10. Tag der deutschen Einheit, Vorheiß der Staatsflagge der BRD und der Dienstflaggen der Bundesmarine, Eintreffen der Kommandeursgruppe der Bundesmarine unter Leitung von KzS Kämpf

04.10. Erstes Vertrautmachen der Kommandeursgruppe mit Struktur und Einrichtungen der Flottille

05.10. Flottillenmusterung zur Kommandoübergabe von KzS Fechner an KzS Kämpf. Die Musterung wird vom Kommandeur des Marinekommandos Rostock, Flottillenadmiral Horten, geleitet

Anhang 2: Wink-Alphabet der SSK/ Volksmarine

