

Meine Dienstzeit als Chef der 1. Minenabwehr-Schiffsabteilung der Volksmarine

Matthias Strauß, Fregattenkapitän a.D.

Als ich Ende September 1986 zum Chef der 1. Minenabwehr-Schiffsabteilung der 1. Flottille der Volksmarine ernannt wurde, begann für mich ein ganz neuer Abschnitt in meiner Karriere als Marineoffizier.

Der Stützpunkt dieser Schiffsabteilung lag in Peenemünde. Dieser Marinestandort war mir seit dem Frühjahr 1975 nicht fremd, hatte ich doch mein Praktikum zum Abschluß meines Studiums an der Offiziershochschule der Volksmarine auf dem U-Boot-Jäger "Wismar" (Schiff-Nr. 414) absolviert. Dieses Schiff der Hai-III-Klasse war im Bestand der 1. U-Jagd-Abteilung und in Peenemünde stationiert. Peenemünde sollte das "Grab meiner besten Jahre" werden. Damals hatte ich dies aber noch nicht so gesehen.

Ich war nicht gerade begeistert, als mir mein Brigadechef die Ernennung bei "Sperr- und Gerümpel" offerierte, so nannten wir die Minenabwehrkräfte bei der Volksmarine. Zwei Monate vorher war ich vom 3-jährigem Studium an der Militärakademie in Dresden zurückgekehrt. Als Stabschef der 1. Küstenschutzschiffsabteilung, die im Bestand von vier U-Jagdkorvetten vom Typ "Parchim" am Liegeplatz 12 im Hafen Peenemünde lag, war ich gerade dabei, die neuen Waffensysteme mit all ihren taktischen Möglichkeiten zu verstehen. Das Offizierspersonal dieser U-Jagd-Truppe war mir weitestgehend bekannt, stammte ich doch aus deren Reihen. Ich hatte gehofft, meine vorgesehenen zwei Jahre in der Truppe auf diesem Schiffstyp und vor allem bei den U-Jagd-Kräften abzureißen. Nach meinem militärakademischen Studium war meine weitere berufliche Zukunft als Dozent an der Militärakademie in Dresden geplant. In der Sektion Seestreitkräfte sollte ich ab 1988 als Lehrer beginnen. Bis dahin war es aber noch ein steiniger Weg für mich. Meine Familie blieb in Dresden.

Bild 1: U-Jagdkorvette "Gadebusch"



Ziemlich grau und trist, wie Peenemünde nun mal ist, begann auch die erste Abteilungsmusterung.

Mein Brigadechef gab den Wechsel der Führungen der 1. Minenabwehr-Schiffsabteilung (1. MAW-SA) dem Personalbestand meiner nun sechs Minenabwehr-Schiffe, Typ "Kondor II", bekannt. Mir wurde gesagt, der Wechsel finde deshalb statt, weil diese Schiffsabteilung in den vergangenen Monaten bei diversen Überprüfungen der vorgesetzten Ebenen nun nicht gerade glorreich abgeschnitten hatte. Es war dabei wie immer. Der Chef der Abteilung trug die Schuld. Also mußte er ausgewechselt werden. Man hat es sich zu allen Zeiten ziemlich einfach gemacht mit der Ursachenanalyse bei nicht gewünschten Entwicklungen. Das ist heute auch nicht anders. Ich denke, daß die Entscheidungsträger in solchen Situationen einen existenziellen Selbsterhaltungstrieb entwickeln.

Im Anschluß an diese Musterung, die wie gewöhnlich auf dem Volleyballplatz der 1. Sicherungsbrigade stattfand, zog ich mich mit meinen Stabsoffizieren in mein neues Quartier, die Abteilungsstabsbaracke am Liegeplatz meiner neuen Schiffe zurück. Die Neugier des Kennenlernens war gegenseitig. Die „Leute von der U-Jagd“, so wurde ich eingeordnet, galten zu der Zeit als besonders "dienstgeil". Andererseits betrachteten wir die Männer von den Minenstreitkräften geringschätzig als sogenannte "Gammeltruppe". Wie wohl in jeder Armee auf dieser Welt bestand auch bei uns in den kleinsten militärischen Einheiten, die sich von Bewaffnung und Aufgaben unterschieden, ein nicht zu begründender Korpsgeist. Jeder glaubte, der Wichtigste und Beste zu sein. Natürlich war das von jeher ein Element der Führung von unterschiedlichen Einheiten und wird auch in allen anderen sozialen Konstruktionen gern angewandt. Da stand ich nun vor meiner "Gammeltruppe". Zu meinem Glück waren meine Stabsmitarbeiter gute Fachleute. Stabsfähnrich "Trude" Rohde aus Koserow hatte schon langjährige Erfahrungen als Wachtmeister einzubringen und war mit wenigen Orientierungen ein zuverlässiger Mann. Mein Stabschef, Korvettenkapitän Hartmut Eichler, dem der Wachtmeister direkt unterstellt war, kannte aber auch noch andere Seiten seiner Leute. Daß ich diesen Stabschef meine gesamte Zeit als Chef der 1. Minenabwehr-Schiffsabteilung an meiner Seite hatte, war ein großer Glücksumstand und eine meiner Stützen bei der Bewältigung der anstehenden Aufgaben. Seine Sachlichkeit, sein fachliches Wissen um den Einsatz der Minenabwehr-Schiffe war insbesondere in den ersten Monaten meiner Arbeit von enormer Wichtigkeit.

Meine ersten Worte waren in etwa zusammengefaßt: " Genossen, ich habe noch keine Ahnung von Minenabwehr, aber es wird sich ab jetzt einiges verändern!" Das stimmte so nicht ganz. An der Seeeffiziersschule und an der Militärakademie hatten wir sehr wohl auch Ausbildung über und für den Einsatz von

Minenabwehrkräften. Ich erbat mir die Hilfe und Unterstützung meiner Leute, die sie mir auch mit wenigen Abstrichen gewährten. So richtig in eine "MAW-Falle" wurde ich dann auch nicht geschickt. Am nächsten Morgen zur Lage, auf der, wie jeden Tag, alle Kommandanten anwesend waren, galt es für mich, die wichtigsten Figuren zur Veränderung des gegenwärtigen Zustandes der Schiffsabteilung anzusprechen. Natürlich kannten mich die meisten der Schiffsführer von der Zeit, als ich noch Kommandant in der 1.U-Jagd-Abteilung war. Alle, von Kapitänleutnant Heinz vom Schiff 311 über Sandhagen, Jeschke, Barthelmes, dem jungen Petermann und Hecht von der 316, lauerten mit unterschiedlicher Gespanntheit auf den Neuen. Außer bei dem jungen Petermann konnte ich auf den Gesichtern der anderen keine euphorische Begeisterung ablesen. Sie ahnten wohl, daß es erst einmal mit der Ruhe vorbei sein wird. Sie ließen mich handeln nach dem Motto, in ein paar Wochen läßt auch er nach. Sie irrten. Im Erkennen dieser Einstellung gab ich Ihnen den Ratschlag; "Haltet als Kommandanten zusammen, ansonsten habt ihr gegen mich sowieso keine Chance." An Selbstbewußtsein hat es mir noch nie gemangelt. Aber manchmal war der Grad zum Größenwahn auch sehr schmal. Das habe ich mir aber erst hinterher überlegt.

Die darauf folgenden Wochen war ich damit beschäftigt, den normalen Dienst der Abteilung im Hafen und auf See zu gewährleisten. Meine Hauptaufgabe sah ich persönlich in der Analyse des Zustandes meines Führungsstabes und der einzelnen Schiffsbesatzungen zur Erfüllung der im 1. Ausbildungshalbjahr 1986/87 gestellten Aufgaben. Routinemäßig wurden unsere Schiffe als Vorposten 72 vor Fehmarnbelt eingesetzt. Es gab dabei verschiedene Zeitabschnitte, wo Minenabwehr-Schiffe der 1. und 4. Flottille (Stützpunkt Warnemünde) diesen vordersten Aufklärungsposten an der Grenze der beiden Militärorganisationen NATO-Seestreitkräfte Baltap und VOF (Vereinte Ostseeflotten) des Warschauer Vertrag, zu erfüllen hatten. Neben dieser Aufklärungstätigkeit war vor allem die Ausbildung der Besatzungen, die halbjährlich durch Abgang und Zugang von Mannschaften ihre Fähigkeiten und Fertigkeiten veränderten, das tägliche Brot.

Für mich vergingen die ersten Monate meiner Arbeit sehr schnell. Ich hatte versucht, durch ständige kleine Veränderungen in der Tagesdienstablaufplanung, die Orientierung meines Personals auf die Erfüllung vorgegebener Aufgaben, die Verbesserung der Kommunikation zwischen allen Befehlsstufen und die Beachtung der Wichtigkeit der Arbeit jedes Einzelnen in der Abteilung sukzessive Veränderungen im Zustand herbeizuführen. Dieses erste halbe Jahr war insgesamt sehr anstrengend für mich. Da ich Erziehung immer mit persönlicher Vorbildwirkung verbunden habe, war mein persönlicher Ehrgeiz angestachelt, jeden Tag und zu jeder Zeit meinen

Unterstellten vorzuleben, wie ich mir die Zusammenarbeit der Schiffe untereinander, der Gefechtsabschnitte auf den Schiffen und zu anderen Einheiten vorstellte. Begünstigt wurde meine Arbeit auch durch die teilweise unverständlichen Veränderungen in den Organisationsstrukturen der 1. Sicherungsbrigade, zu der ich ja gehörte. Die 3. Minenabwehr-Schiffsabteilung, die auch einen neuen Führer hatte, traf es besonders schlimm. Mein Freund Theo, der mit mir auf der Militärakademie studiert hatte, kam eigentlich von den Schnellbooten aus Dranske und wurde als Chef der 3. Minenabwehr-Schiffsabteilung nach Peenemünde befohlen. Er hatte anfangs das Problem, daß es in seiner Abteilung kaum noch ein Schiff zum Führen für ihn gab. Einige waren in der Werft in Wolgast, eins wurde an das WTZ (Wissenschaftlich-technisches Zentrum) zur Erprobung neuer Räumgeräte abgestellt. Weitere Sonderaufgaben seiner Schiffe brachten es dazu, daß ich das Schiff 333 als siebente Einheit aus seiner in meine Abteilung bekam. Er hatte es noch wesentlich schwerer als ich.

Nachdem ich meinen bisherigen Kommandanten die Meßplatte gezeigt hatte, wurde nun ein weiterer Unruhegeist meiner Arbeit zugeführt. Der Kommandant des Schiffes 333 war nicht gerade ein Verfechter von persönlichem disziplinierten Verhalten, wie es von den Vorgesetzten verlangt wurde. Im Nachhinein muß ich sagen, daß er sich weder von Sturm und Seegang, noch von der Politabteilung beirren ließ. Diese Haltung war mir äußerst sympathisch.

Die Gesamtsituation war meinen Plänen nach personellen Veränderungen insbesondere bei den Schiffsführungen sehr förderlich. Dennoch drängte aus der zweiten Reihe, den Wachoffizieren, nicht unbedingt jemand hervor. Im 1. Halbjahr 1987 konnten einige I. Wachoffiziere ihre Zulassungen für die Schiffsführung mit Waffeneinsatz erfolgreich absolvieren. In dieser Zeit mußte ich selbst meine Zulassung für diesen Schiffstyp ablegen.

Am 8. Januar 1987 fand eine Teilkontrolle der Technik und Bewaffnung auf drei Schiffen meiner Abteilung statt. Hier mußte sich das erste Mal ein Ergebnis meiner bisherigen Arbeit zeigen. Diese Kontrollen waren der untrügliche Beweis dafür, welche Dienstorganisation an Bord herrscht, wie es die einzelnen Kommandeure verstanden haben, Ordnung, Sauberkeit und Sicherheit in ihre Verantwortungsgebiete zu bekommen. Berauschend war das Ergebnis aber keineswegs. Schiff 311 schlug sich mit einer Gesamtbewertung "gut" noch achtbar. Die 312 bekam im Bereich Chemischer Dienst und Wartung im Sperrabschnitt die Note "5", die 313 erreichte diese Note im Schiffstechnischen Dienst. Beide Schiffe konnten deshalb nur die Bewertung "genügend" erreichen. Ich mußte wieder feststellen, daß die großen persönlichen Anstrengungen nur mit kleinen Erfolgen belohnt werden. Aber es ging nach meiner

Einschätzung vorwärts. Es bewegte sich etwas. Um diese kleinen Fortschritte zu erreichen, stand ich beispielsweise 5:50 Uhr vor den Schiffen am Liegeplatz und kontrollierte die Morgenroutine inklusive 25 min Frühport der Besatzungen auf der Pier. Im Ergebnis dieser Kontrollen durften danach die Kommandanten meine Arbeit übernehmen, bis ein einigermaßen befriedigendes Ritual durchgesetzt war. Eine andere Aktion, um mehr Ordnung, Disziplin und Sauberkeit in die Schiffe zu bekommen, bestand darin, daß am Sonnabend Mittag, nach dem obligatorischen Großreinschiff auf allen Einheiten, die Berufssoldaten der gesamten Abteilung sich auf ein von mir bestimmtes Schiff stürzten, um jeden Winkel, jede Koje, jede Last und jede Abteilung zu kontrollieren. Das war Selbsterziehung im besten Sinne. Der Wettbewerbsgeist wurde entfacht, denn zur Auswertung dieser Kontrolle stand der Kommandant des kontrollierten Schiffes mit seinen Gefechtsabschnitts-Kommandeuren Rede und Antwort zu den aufgedeckten Mängeln. Beim nächsten Mal konnte es den treffen, der gerade seine Mängelliste gegenüber dem Verantwortlichen vortrug. Diese Idee stammte aber nicht von mir, ich habe dieses Führungsmittel als junger Wachoffizier selbst erlebt.

Am 11. Januar 87 erhielt ich Befehl, in den nächsten zwei Tagen insgesamt 106 Mann für einen Einsatz in der Volkswirtschaft, so die Terminologie dieser Zeit, bereitzuhalten. Das bedeutete nichts anderes, als 50% meines Schiffs- und Personalbestandes umzurüsten. Wir sollten nach Aussagen meines Kommandeurs in die "Braunkohle". Es war Winter, wir hatten die Schiffe zu sichern, Wartungszyklen der Technik und Bewaffnung mußten vorgezogen werden. Die für den Einsatz festgelegten Matrosen, Unteroffiziere und Offiziere mit mir an der Spitze mußten mit Winterzeug für diesen Landeinsatz ausgerüstet werden. Verpflegung, Filzstiefel, Kochgeschirr, Festmacher, Kopfschützer etc. wurden ausgegeben. Bereit, die Energiebasis der DDR zu sichern, warteten wir an Bord auf den Abmarsch, wohin auch immer. Ich kam mir vor wie in Freddy Quinn's Lied: " 100 Mann und ein Befehl ...". Am 14. Januar 08.00 Uhr kam der Befehl an mich, alle zusätzlichen Ausrüstungen wieder abzugeben, anschließend zum normalen Dienst überzugehen. Es wurde bekannt, daß die Landungsschiffsbrigade nun dieses Kontingent für die Braunkohle stellte. So ist es dann wohl auch tatsächlich passiert.

Auch in dem Winter 86/87, wie fast in jedem Jahr, wurden entsprechende Energiesparmaßnahmen befohlen. Das ging in etwa so:

Am 14. Januar 1987, auf der täglichen Gefechtseinteilung der Brigade, wurde für den Kreis Wolgast die Winterbereitschaftsstufe III, Energiestufe IV bekanntgegeben. Für die Bürger der Region bedeutete dies Flächenabschaltung der Stromversorgung. Für uns war es auch Streß.

Keiner durfte mehr von Bord, auch keine Berufssoldaten. Die Landanschlüsse der Schiffe wurden ausgebracht und auf Eigenversorgung übergegangen. Einsatzkommandos wurden gebildet und in Bereitschaft versetzt.

Ende Januar zeigten einige Bewertungsfaktoren für die Einschätzung des Zustandes meiner Abteilung erste Erfolgszeichen. So wurden in meiner Einheit im letzten halben Jahr nur 67 Verstöße registriert, während es in dem zum Bestand der 1. Sicherungsbrigade gehörenden anderen Schiffsverbänden teilweise wesentlich mehr waren. In der 1. Küstenschutzschiffsabteilung wurden 91 gemeldet, in der 3. Küstenschutzschiffsabteilung 75 und in der 3. Minenabwehr-Schiffsabteilung 114 .

Im Frühjahr 1987 konnte ich die personellen und ausbildungsmäßigen Voraussetzungen schaffen, um das Führungswechselspiel auf den Schiffen zu beginnen. Mein Ziel war es, die Leitung der Schiffe in solche Hände zu legen, von denen ich annahm, daß sie bissiger und engagierter ihre Arbeit anpackten. Ich fing beim Schiff 311 an. Der bisherige Kommandant übernahm das Schiff 313, weil ich dessen Kommandant als erfahrenen Minenabwehr-Spezialist in meinem Stab als Verantwortlichen für den Einsatz der Minenabwehr-Bewaffnung brauchte. Der I. Wachoffizier, Oberleutnant Müller, hatte die Zulassung als erster erlangt und übernahm nun das Schiff 311. Insgesamt hatte ich 12 seemännische Offiziere, das waren alle Wachoffiziere meiner Abteilung, in die Zulassungsverfahren zur Schiffsführung mit und ohne Waffeneinsatz befohlen. In der Vergangenheit wurde da offensichtlich nicht so viel Druck ausgeübt. Die Folge war, daß die Kommandanten in See keine Ablösungen hatten , die in der Lage waren, die Führung des Schiffes innerhalb einer Seewache zu übernehmen. Sie mußten deshalb in der Regel die gesamte Zeit, in der das Schiff in Bewegung war, auf der Brücke sein. Außerdem führte diese Situation dazu, daß die Kommandanten glaubten, sie seien unersetzlich. Manche Menschen reagieren darauf mit Faulheit, dem Genehmigen von Sonderrechten und anderen negativ wirkenden Eigenschaften.

Ich hatte damit die Unruhe erzeugt, die wichtig war, um die Aktivität aller Schiffsführer zu wecken. Konnte ich schon in der Seeausbildung Anfang Dezember 1986, damals mit sieben Schiffen, gute Leistungen sehen, war die Seeausbildung vom 17.-22. März 1987 mit ihrem stürmischem Wetter angetan, die Besatzungen wachzurütteln.

Bild 2: Wir in See



Da das Schiff 314 am 27. Februar 1987 in die Peenewerft nach Wolgast zur planmäßigen Werftliegezeit eingeliefert wurde, hatte ich wieder sechs Schiffe in See. Das ist deshalb erwähnenswert, weil in unseren Einsatzvorschriften nur Schiffsformationen sowohl beim Einsatz von Räumgeräten als auch bei normaler Marschfahrt von maximal sechs Schiffen vorgesehen waren. Ich hatte also bisher im wahrsten Sinne des Wortes immer eine "Eiserne Reserve".

Im März mußte ich den PoMoZu (Politisch-Moralischer Zustand), so hieß dieser Routinebericht, meiner Abteilung dem Flottillenchef vortragen. Da die Anzahl und Schwere von Verstößen gegen Vorschriften an Bord der wichtigste Gradmesser dieses Zustandes für meine Vorgesetzten war, mußte ich folgende Situation melden: "In den vergangenen 3 Monaten gab es in der 1. Minenabwehr-Schiffsabteilung zwei besondere Vorkommnisse, insgesamt 18 Disziplinarverstöße, die behandelt wurden. Die besonderen Vorkommnisse waren Schädigung des Ansehens der NVA (Nationale Volksarmee) in der Öffentlichkeit durch einen Obermatrosen und Diebstahl persönlichen Eigentums an Bord eines Schiffes, begangen ebenfalls durch einen Obermatrosen. Die 18 Disziplinarverstöße verteilten sich auf die Schiffe wie folgt; Schiff 311 "Sömmerda" - 4, 312 "Eisleben" - 6, 313 "Tangerhütte" - 2, 314 "Stralsund" - 2, 315 "Wittstock" - 0, 316 "Zerbst" - 4. Vier Verstöße wurden durch Vorgesetzte begangen, fünf Mal wurden Parteimitglieder der SED bestraft." Es war durchaus nicht so, daß die "Elite" unseres Landes nicht gefehlt hätte. Als Hauptursachen für die

Disziplinarverstöße hatte ich vermerkt, daß 2x Schädigung des Ansehens der NVA, 2x UE (unerlaubte Entfernung von der Truppe), 6x mangelnde Befehlsausführung, 3x Verletzung von Dienstvorschriften, 2x Landgangs- und Urlaubsüberschreitungen und einmal Diebstahl registriert wurden. Trotzdem konnte ich feststellen, daß die Mehrheit des Personalbestandes meiner Abteilung diszipliniert und mit höherer Einsatzbereitschaft seinen Dienst versah, als ich es bisher einschätzen mußte.

Interessant war im Nachhinein meine Beurteilung der Bedingungen, unter denen wir unseren Dienst zu verrichten hatten. Wörtlich sagte ich: "Ich kann feststellen, daß wir in Fragen des militärischen Gehorsam, der militärischen Pflichterfüllung, dem militärischen Auftreten gegenüber Vorgesetzte und Unterstellte sowie im Umgang mit materiellen Mitteln eine stagnierende Situation seit Jahren haben, die teilweise rückläufige Tendenz aufweist.... Wir beachten in unserer Erziehungstätigkeit durchaus die gesellschaftlichen Ursachen dieser Tendenz, die gegenwärtige überorganisierte Dienstplanung und das Nichtvorhandensein materieller Voraussetzungen in der 1. Flottille...." Das war milde ausgedrückt.

Ich hatte nun, nach über sechs Monaten meiner Dienstzeit als Abteilungschef eine ausreichende Analyse der Fähigkeiten meiner Schiffe und meines Stabes. Ich entwickelte daraus eine Arbeitsstrategie für mich, mit der ich erreichen wollte, daß meine Abteilung erfolgreich alle geforderten Aufgaben erfüllen konnte. Ich wollte ja irgendwann wieder das Pendel, welches ich angestoßen hatte, zur Ruhe kommen lassen.

Diese Ruhe brauchte ich, um Weiterentwicklungen im Ausbildungszustand, z.B. beim Minenräumen mit Fern- und Kontaktminenräumgeräten in ihrer Genauigkeit und Zuverlässigkeit, anzustreben. Bei den praktischen Trainings des Minenräumens von Seestreifen in der Ostsee konnte ich feststellen, daß neben dem Ausbringen der Geräte, insbesondere das Halsenmanöver zu viel Zeit in Anspruch nahm. Eine Halse war hierbei die Wendung der Schiffsräumgruppe auf Gegenkurs. Ersteres konnte mit Training an Bord verbessert werden. Beim Zweiten mußten neue Varianten berechnet und bei Tag- und Nachtbedingungen erprobt werden.

Im Herbst 1987 hatten wir dann den Durchbruch erzielt. Es bedurfte vieler Wiederholungen bis das Ergebnis vorlag, welches wir erreichen wollten. Die Schiffe mußten dabei sehr konzentriert und mit hoher Genauigkeit Geschwindigkeiten und Positionen halten. Wir hatten theoretisch als auch praktisch die Durchführbarkeit bewiesen. Ein kleiner Artikel in einer Armeezeitung belegte das Ergebnis. Die Art und Weise der Berichterstattung in damaligen Armeepublikationen ist dabei typisch.

Ihr „stärkstes Stück“ lieferten die Genossen der Schiffsabteilung von Korvettenkapitän Matthias Strauß während der taktischen Übung. Bei Nacht hielten sie genau die Zehlschritte ein, konnten mit den kombiniert eingesetzten Minenräumgeräten eine glatte Eins herausfahren! Stand dafür noch vor einem Jahr ein „Befriedigend“ im Nachweis, benötigten diesmal die Besatzungen mit angehängtem Räumgerät beim Halsefahren (eine Schiffswende) nur 50 Prozent der Zeit. Dieses ausgezeichnete Ergebnis vor dem Jahrestag der Republik dokumentiert einen hervorragenden Ausbildungsstand.

Diesem Ergebnis ging aber die hartnäckige Arbeit meines Stabes und der langsam mitziehenden Kommandanten voraus.

Ich will versuchen, mit der Schilderung von Problemen, die ich lösen mußte, die Spannweite meiner Arbeit zu beschreiben. Das bedeutet nicht, daß ich diese Probleme auch immer erfolgreich lösen konnte. Ich erinnere mich, daß ein Wachoffizier, der in Stralsund wohnte, als Mietschuldner über die Kommandeurslinie gemeldet wurde. Mir blieb zur Lösung dieses "Vorkommnisses" nichts anderes übrig, als diesen Offizier mit einer Geldprämie zu belobigen, damit er seine Mietschulden begleichen konnte. Ein Berufsunteroffizier, der in der Nähe von Cottbus wohnte, konnte bei seinen Eltern und Geschwistern in deren 3-Zimmer-Wohnung nicht mehr wohnen. Es mußte also mit dem Wehrkreiskommando Cottbus gesprochen werden. Bei einer Kontrolle des Frühsports durch eine übergeordnete Führungsebene ging alles drunter und drüber. Ich durfte wieder "stramm" stehen. Wenn ein Matrose aus meiner Abteilung wegen zu langer Haare am Kontrolldurchlaßposten der Flottille nicht zum Landgang hinaus gelassen wurde, hatte ich das am nächsten Tag auf der Kommandeurslage zu schlucken. Das ging meinen Leidensbrüdern, den anderen Abteilungschefs, nicht anders. Es treibt schon ganz schöne Blüten, wenn der Flottillenchef im Haarschnitt eine Hauptaufgabe erkennt.

A pro pos Flottillenchef; am 28. März 1987 gegen 15.00 Uhr stand plötzlich der Flottillenchef auf dem Seitengang an der Stelling meines Pierschiffes und kontrollierte das Vorhandensein des Brustbeutels bei meinen Matrosen im Dienst. Da war ich wieder einmal zweiter Sieger. Ich konnte mir die süffisanten Bemerkungen meines Chefs über die vergammelte Abteilung anhören.

Mein Protokoll einer Kontrolle des Weckens auf dem Schiff 316 liest sich im nachhinein auch sehr amüsant. Als ich Punkt 06.00 Uhr auf der Back des Schiffes stand, war noch Todesstille. Der Diensthabende der Abteilung, ein Wachoffizier, war schon in Hektik verfallen und schickte im Tiefflug den Bootsmann der Wache auf die 316. Inzwischen kam der Diensthabende Maschinist

dieses Schiffes mit frischen Brötchen von der Pier. Ich hatte ihn erst gar nicht als Uniformierten erkannt. Seine Anzugsordnung war sehr karnevalistisch. Der Diensthabende des Schiffes, ein Obermaat, wachte plötzlich auf und versuchte seiner Besatzung den Ernst der Lage klarzumachen. Ein Matrose, der dies nicht begreifen wollte, erhielt die Unterstützung zweier Unteroffiziere. Mein "Spezi", Funkmeßgast Thomas, hatte sich lächelnd an mir vorbei in den Waschraum gezwängt. Er hatte sich im Revier wieder einmal für 7 Tage vom Frühsport befreien lassen. Einen Obermaat, den ich an seiner Koje besuchte, bat ich höflich um Teilnahme am Tagesdienst. Es war traumhaft. Der Kommandant stand bei der Lage genauso betropft da, wie ich vor dem Flottillenchef. Ich verstand ihn gut.

In See war es anfangs ähnlich. In der Seeausbildung vom 6.-10. April 1987 stieg ich auf die einzelnen Schiffe über, um mich von den Fähigkeiten und Fertigkeiten der Besatzungen zu überzeugen. Als ich z.B. am 7. April um 4.00 Uhr mit der Abteilung vor Anker liegend auf allen Einheiten Gefechtsalarm auslöste, waren die Schiffe 312 und 316 sehr schnell in Marschformation zum Führerschiff. Bei den anderen herrschte "tiefster Frieden." Offensichtlich hatten die Brückenwachen einen gesegneten Schlaf. Es passierte in dieser Seeausbildung nie wieder. An diesem Tag war dicker Nebel, so daß ich mit den Schiffen wieder vor Anker ging und Schiffsgefechtsübungen befahl. Am 8. April konnten wir mit den Kontakträumgeräten MSG-2/S und MSG-1/S arbeiten. Dabei nervte mich diesmal das Schiff 312. Es hatte bis zum Verlassen des Räumstreifens seine befohlene Position noch nicht eingenommen. "Kinder, so kann man doch keine Minen räumen", waren in etwa meine Gedanken. Als in der Nacht vom 08. zum 09. April ein Luftzielschießen in Formation Kiellinie anlag, hatte ich den Eindruck, daß Schiff 315 Angst vor sich selber hatte. Es schloß in der Formation nie richtig auf. Nach Abnahme einer komplexen Schiffsgefechtsübung auf dem Schiff 311 konnte ich der angetretenen Besatzung bescheinigen; "Hier macht jeder, was er will, nur nicht das, was er soll!" Aber, so seltsam das heute klingt, Spaß hat diese Seefahrt gemacht. In diesem Ausbildungsabschnitt konnte ich dem Schiff 316 ein "sehr gut" attestieren, die Schiffe 312, 313, 315 schnitten mit "gut" ab. Schiff 311, das Führerschiff, und Schiff 333 konnten nur "befriedigen". Im Rahmen einer Überprüfung der Gefechtsbereitschaft der 1. Flottille vom 21.-26. April 1987 waren wir in See mit einer guten Leistung vertreten. Die Minenräum- und Minenlegaufgaben wurden ebenso, wie die Artillerieaufgaben, sehr gut erfüllt. Obwohl auf dem Schiff 313 die Kupplung des AT-2 (ein akustisches Räumgerät - auch "Rabatboje" genannt) beim Räumen mit der Fernräumgeratekombination FRG-1SS/AT-2M

gerissen war, konnte das Gerät ohne Verluste geborgen werden.

Bild 3: Meine Abteilung beim Formationstraining



Das 2. Ausbildungshalbjahr 1986/87 war insgesamt genauso anstrengend, wie das vorangegangene. Auf dem Schiff 314 in der Werft gab es standesgemäß Ärger, da der Kommandant in der Industrie mit weitaus mehr Problemen zu kämpfen hatte, als wir in der Flottille. Im Reparatursektor kam es immer mehr zu Eigenleistungen, die die Besatzungen zu erbringen hatten. Auch trug das Umfeld der Besatzung nicht dazu bei, Motivationen für den Dienst an dem "Schrottdampfer" zu entwickeln. Als der Chef der Volksmarine am 29. Mai 1987 auf einem technischen Forum den Bedarf an Schiffsinstandsetzungen für die Zeit bis zum Jahre 1990 vortrug und die Summen nannte, die einzuplanen waren, wußten wir, daß unsere Schiffe nun vielleicht aller 6 -7 Jahre in die Werft kommen.

Bisher waren es vier Jahre. Es war, das sei an dieser Stelle vermerkt, eine absolute Glanzeleistung, was manche Bordingenieure mit diesen verschlissenen Maschinen- und Rohrleitungssystemen aus den "Hobeln" noch herausholten. Wer in See schon einmal einen Kolben des Schiffsmotors Dora 40 gewechselt hat, weiß, wovon ich spreche.

Im September waren verschiedene Kommandos meiner Abteilung wieder im "Außendienst". In den Gemeinden Züssow, Gützkow, Großkiessow u.a. mußte die Ernte eingefahren werden. Ein Matrose ist eben für alles einsetzbar.

Manchmal war es sehr schwierig, die ständige Einsatzbereitschaft einer geforderten Schiffsräumgruppe tagtäglich zu gewährleisten. Offiziere und Mannschaften wurden dafür regelrecht "kaputtgespielt". Aber das hatte ja keinen interessiert, weil es anscheinend nicht wichtig war. Unsere Führer waren sicher alle "aus Stahl gehärtet...". Im Winter 87/88 fand wieder einmal ein Austausch von Schiffseinheiten der 1. und 3. Minenabwehr-Schiffsabteilung statt. Die bisher in meinem Bestand laufende 333 "Gransee" erhielt nun die Bordnummer 313. Diese ging dafür als 333 in die 3. Minenabwehr-Schiffsabteilung. Der bisherige Werftlieger 314, der inzwischen wieder im Bestand der Gefechtsseinheiten integriert war, lief nun als Schiff 334. Dafür erhielt ich das entsprechende Schiff "Schönebeck" aus der 3. Abteilung. Deren Kommandant verfügte über gute praktische Erfahrungen im Zusammenwirken mit Minenräumhubschrauber. Er war viele Monate zur Erprobung an das WTZ (Wissenschaftlich-technische Zentrum) der Volksmarine in Wolgast abgestellt. Dieser Kommandant paßte sich sehr schnell in mein Anspruchsdenken ein. Auch Schiff 316 wurde getauscht. Die "Zerbst" ging in die 3. Minenabwehr-Schiffsabteilung als 335 und ich erhielt die "Altenburg", ex 336. Insgesamt hatte ich durch diesen Wechsel eine strukturmäßige Schiffsräumgruppe, die nun auch in ihrem Bestand an Räumtechnik zusammenpaßte. Mit der vorherigen Abteilungsstrukturierung konnte die vorhandene moderne Räumtechnik teilweise nicht eingesetzt werden. Das hing wahrscheinlich damit zusammen, daß in der Vergangenheit neu entwickelte Räumgeräte, insbesondere im Bereich der Fernräumgerätekombinationen, nicht planmäßig nach Gefechtsstrukturen ausgerüstet wurden, sondern nach dem Prinzip, wer gerade in der Werft lag oder gerade abkömmlich war.

Das 1. Ausbildungshalbjahr 1987/88 begann dann auch mit der Zielstellung meiner Vorgesetzten, den Titel einer "Besten Abteilung" zu erreichen. Bereits ab Dezember 1987 zeigten wir unsere hohe Flexibilität, denn meine Einheiten waren wieder mit Vorposten-72-Fehmarnbelt-Einsätzen belegt. Ab 03. Dezember 87, beginnend mit dem Schiff 312, war jede Woche ein anderes Schiff im Einsatz, über Weihnachten die 314 und Silvester die 313. Diese Aufgaben liefen relativ problemlos ab. Die Kommandanten hatten dabei ohne das "Hüh und

Hott" des Hafensbetriebes die Zeit, sich mit ihren Besatzungen zu befassen. Im Hafen war alles beim Alten. Die vorgesetzten Ebenen kontrollierten die Ausführungen der unteren Ebenen und die standen anschließend stramm. So kann man sich auch in einer Armee beschäftigen. Man durfte nur nicht Teilnehmer sein, um das lustig zu finden.

Wenn ich geglaubt hatte, daß der allgemeine militärische Zustand meiner Einheiten auf "hohem Niveau" gesichert war, wurde ich täglich eines anderen belehrt.

In diesem Monat Dezember war es endlich wieder so weit, die Volkswirtschaft rief und wir folgten. Jetzt wurde es ganz verrückt. 70 Mann meiner Abteilung sollten nach Schönebeck in das dortige Dieselmotorenwerk verlegt werden. Ich mußte also verstärkt nach Drehern, Zerspanern, Schweißern und anderen metallverarbeitenden Berufen in meinem Personalbestand suchen. Meine Leute wurden in Dahlen-Warsleben in einer Jugendherberge und auf zwei Wohnschiffen in Schönebeck untergebracht. Nebenbei hatten wir den Gefechtsdienst zu bedienen, den geforderten Grad der Gefechtsbereitschaft zu halten, das neue Personal auf den Schiffen auszubilden, diverse Sonderaufgaben jeglicher Kommandeurebenen zu bedienen u.v.a.m. Es war der blanke Wahnsinn. Chaos ist meiner Meinung nach berechenbar, zumindest bis zu einer gewissen Wahrscheinlichkeitsgröße, die Situation meiner Abteilung über die Jahreswende 1987/88 nicht mehr. Aber, wir haben auch das irgendwie hinter uns gebracht. So etwas ist aus heutiger Betrachtung kaum noch nachzuvollziehen, vermute ich jetzt einfach einmal. Zu allem Überfluß war im Januar offensichtlich genügend Farbe am Lager, so daß wir auch die Schiffe noch pönen sollten. In dieser Jahreszeit bindet und trocknet die Farbe natürlich besonders gut! Es kam alles zusammen.

Ende Januar konnte ich mit einigen Schiffen wieder in See zur Ausbildung. Obwohl es hundekalt war, freute ich mich, dem Chaos für einige Tage entronnen zu sein. Auf den Schiffen 311, 312 und 315, mit denen ich draußen war, schlossen wir einige Ausbildungslücken. Das war auch notwendig, hatte ich doch bei der geforderten täglichen Gewährleistung einer Schiffsräumgruppe 671, so ihre Bezeichnung im Operativen Regime der Vereinten Ostseeflotten, nur diese 3 Einheiten zur Verfügung. Mir wurde in dieser Zeit eine 4. Einheit als Minenabschuß-/Reserveschiff zugeteilt, da ich das einsatzklare Schiff 314 nicht mit Kontakträumgerät laufen lassen konnte. Es war dafür einfach nicht mehr ausgerüstet. Ich hatte aber mit ihm die Möglichkeit, im Zusammenwirken mit Marinehubschrauber zu handeln. Na toll! Die Schiffe 313 und 316 mußte ich nach wie vor personell unklar melden, da der Einsatz im Dieselmotorenwerk Schönebeck auch im März noch anhielt. Als ich Anfang März in einem Auskunftsbericht den technischen Zustand meiner Schiffe melden mußte, war nur das Schiff 314 im

Einsatzklarzustand 1, d.h., es war voll einsatzfähig. Zum gleichen Zeitpunkt mußte Schiff 311 noch kompensiert und die 312 funkbeschiedt werden. Die 313 hatte einen Riß im Hüllkörper der MG-69, das ist die hydroakustische Minenortungsanlage. Auf dem Schiff 315 war ein Fernräumgerätekabel defekt und das Schiff 316 hatte noch keinen ausreichenden Ausbildungsstand.

Mitte März waren wir mit den Einheiten 311, 312, 315 und der zugeteilten 334 wieder zur Seeausbildung. Wichtig war mir, daß die 334 in die Handlungen der Schiffsräumgruppe ohne Probleme integriert werden kann, sollte es zum Einsatz kommen. Anfangs, beim Ausbringen der Räumgerätekombination FRG-1SS/AT2-M hatte die 334 die geforderten Zeiten noch nicht halten können. Beim Einlaufen durfte der Kommandant und auch ich mit den Leistungen seiner Besatzung zufrieden sein.

Im April waren meine Schiffe wieder vollzählig besetzt. Das war auch notwendig, sollte meine Abteilung doch im Mai an einem Training der Minenabwehrkräfte der Vereinten Ostseeflotten teilnehmen. Dieses Manöver sollte für mich der Scharfrichter werden, ob meine bisherige Arbeit als Chef der 1. Minenabwehr-Schiffsabteilung, zumindest nach den damals geltenden Kriterien, "hop" oder "top" war. Die aus 5 Schiffen meiner Abteilung, 4 russischen und 4 polnischen Minensucheinheiten gebildete MAW-Brigade wurde ergänzt durch 2 Minenräumhubschrauber Mi-14 BT, Teilen des Kampfschwimmerkommando 18 und den Hilfsschiffen E-171, A-111, D-112. Die Übung lief in vier Etappen ab. Vom 5. - 9. Mai 1988 wurden im Hafen allerlei Überprüfungen absolviert und Aufgaben erfüllt. Die 2. Etappe bestand im gemeinsamen Training von Minenräum- und Artillerieschießaufgaben in See, wobei die nationalen Kontingente zumindest als Räumgruppen zusammenblieben. Die 3. Etappe beinhaltete die Durchführung von Abnahmeübungen, die vom Leiter der Operation, dem Chef der Volksmarine, begutachtet wurden. Der 13. Mai, die letzte Etappe, wurde als Abschlußübung in Form einer Geleitsicherung absolviert. Die sogenannte "Waffenbrüderschaft" gestattete es nicht, daß meine Abteilung besser war als die russische. Das ist mir in meiner Laufbahn als Marineoffizier aber nicht das erste Mal passiert, daß ich im Einsatz unbedarft handelnde russische Einheiten erlebte. Als U-Jagd-Kommandant mußte ich auf eine russische U-Jagd-Korvette der "Poti"-Klasse im Rahmen einer gemeinsamen Übung umsteigen, weil deren Kommandant sich die zu erfüllende Aufgabe nicht zutraute. Ich hatte dafür Verständnis.

Die Bemerkungen des Chefs der Volksmarine und meines Flottillenchefts in Auswertung der Übungen gaben mir zu verstehen, daß meine Besatzungen "top" waren. Hinterher hatte ich den Beleg in Form eines Vorschlages meines Brigadechef an den Chef der Volksmarine, mich für meine Arbeit vorzeitig

zum Fregattenkapitän zu befördern, was dann auch auf der Abschiedsmusterung von meiner Abteilung passierte.

Bild 4: Meine Abteilung in Peenemünde



Nach diesem Leistungsnachweis im Minenabwehr-Training konnte ich schon mal leicht an meine weitere Zukunft denken. Ich hatte aber keine Zeit, mich den Spielchen eines EK (Entlassungskandidaten) hinzugeben. Mein Job war noch nicht ganz gelaufen. Anfang Juni kam eine für uns ziemlich überraschende "Überprüfung der Gefechtsbereitschaft der Kräfte der 1. Flottille", so der Terminus der NVA. Bei der Suche meiner Aufzeichnungen aus dieser Zeit stieß ich auf zwei Fetzen Papier. Es waren alte vergilbte Formularblätter zu Kontrollen der Ausbildung an Bord. Auf den Rückseiten war das Original meines Berichtes an den FCH über die Erfüllung dieser Aufgabe zu lesen. Für mich war es deshalb interessant, weil ich diesen Bericht auf der Brücke des Führerschliffes 313 kurz vor dem Einlaufen und in einem sehr müden Zustand zusammenschrieb. Ich gebe den originalen Bericht wieder und bitte bei manchen unverständlichen Begriffen um Rücksicht:

Bericht

des Chefs der 1.MAW-SA über die Erfüllung der Gefechtsaufgabe lt. Minenräumbefehl 03/88 des Chefs der 1.Flottille vom 10.06. 17.00 bis 12.06.88 10.00 Uhr
Am 10.06.88 17.00 Uhr erhielt die SRG 671 den Minenräumbefehl 3/88 deren Durchführung um 19.00 Uhr begann und bis zum 11.06. 03.20 mit Beendigung der Einnahme der Räumerkombination keine Besonderheiten aufwies. Die SRG 671 im Bestand der Schiffe 313 (FS), 312, 315, 311 lief ab 03.20 am 11.06.88 zur Ankerposition 54 12 N, 13 58 E. Das Wetter zum Zeitpunkt: Wind WNW-3, See 1. 04.47 Uhr war das Ankermanöver aller Einheiten nach dem Verfahren selbständig Ankern abgeschlossen und an den OP-Dienst der 1.Flottille gemeldet. Nächste Aufgabe war 09.00 Uhr am 11.06.88 Übergabe der HFG auf Reede P'mde. Alle

Schiffe wurden vorbereitet, um 07.30 Uhr Anker auf zu gehen, um 08.00 Uhr die MP1 zu passieren. Ab 06.00 Uhr bis 07.30 Uhr veränderte sich ungewöhnlich schnell die Wetterlage auf Wind NO-7, See 4-5 weiter zunehmend. Ich beschloß 07.15 Anker auf zu gehen und zur befohlenen Aufgabe einzulaufen. Die Einlaufgenehmigung lag vor, die Reihenfolge des Einlaufens lt. takt. Reihenfolge war geregelt. Mit Passieren MP1 um 07.45 des FS 313 erhielt ich die Meldung von 311 und 315, daß Verbindung mit HFG-24m gebrochen ist. Ich wies an, die HFG zu bergen und anschließend einzulaufen. Über den Stand der Bergung informierte ich mich ständig. Ich erreichte Reede P'mde mit 313, 312 um 08.27 Uhr und meldete dies den OP-Dienst, den ich bereits 08.20 von der Situation 311, 315 in Kenntnis setzte. 09.15 erhielt ich die Mitteilung vom OP-Dienst, daß keine Barkassenfahrt auf Grund Wetterlage stattfindet und verblieb mit 313, 312 auf Reede P'mde vor Anker. 09.46 erhielt ich die Weisung von OP-Dienst "Ankern Reede Falanga". Ich holte die Auslaufgenehmigung zur Reede Ruden und erhielt 10.13 Uhr die Genehmigung. Als 313 10.22 abließ wurde KSS 214 FW-einlaufend gemeldet und durch 313 ein großer Drehkreis auf Reede gefahren, um Anlegemanöver 214 nicht zu gefährden. Als 313 Tn. 34, Kurs 348 passierte erhielt ich die Weisung, auf Reede P'mde zu ankern. Ein Drehen im FW hielt ich für zu gefährlich und befahl 313 und 312 zur Weiterfahrt nach Reede Ruden, wo beide Schiffe 11.43 Uhr ankerten. 315 lag bereits mit HFG-24m längsseits auf Reede vor Anker. Auf Grund der Wetterlage, Windspitzen bis 20 m/s gemessen, faßte ich den Entschluß, mit den Einheiten so lange vor Anker zu bleiben, bis eine Wetterbesserung eintritt. Alle drei Einheiten blieben bis 09.00 Uhr am 12.06.88 auf Reede Ruden vor Anker und führten den Kampf um die Verhinderung der Schädigung des Schiffskörpers durch das HFG-24m. MAW-Schiff 311 meldete um 09.30 Uhr am 11.06. gemeinsam mit 315 die erfolgreiche Bergung des HFG und das Ablaufen zur Reede P'mde. 09.58 meldete 311 den erneuten Bruch der Schleppverbindung zum HFG und bat um Unterstützung, die ich vom OP-Dienst anforderte. Inzwischen hatte der Kmdt. 311 die Verbindung zum HFG wieder hergestellt. Eine danach eintreffende Weisung des OP-Dienstes, das 311 das HFG weiter beobachtet, auf Position verbleibt und diese Position meldet

wurde damit teilweise hinfällig. Ich befahl der 311 zu Anker und meldete die Ankerposition von 311 an den OP-Dienst um 11.43 Uhr. Im Zeitraum von 12.12 Uhr bis 13.31 meldete 311 Riß in der Außenhaut, Abt.I, 50 cm über WL mit exakter Klassifizierung, Wassereinbruch in Kmdt.-Kammer wurde im weiteren präzisiert. Die eingeleiteten Maßnahmen der Erhaltung der Standkraft des Schiffes wurden durch mich bestätigt und teilweise präzisiert. Die Handlungsweise des Kmdt. 311 auf die Meldung, daß er die Ankerposition nicht halten kann und mit geringer Fahrtstufe gegen die See läuft, wurde von mir als richtig bestätigt. An den OP-Dienst wurden jeweils Meldungen über den Zustand der 311 übermittelt. Ich bat 13.31 Uhr den OP-Dienst um Übernahme HFG durch einen Schlepper und ablaufen des Schiffes zum Stützpunkt. Trotz der Zusage, daß A-10 das HFG übernimmt auf Reede Ruden kam kein Fahrzeug zu Hilfe. Ich befahl 311 mit geringster Fahrtstufe zu O/2 abzulaufen. 17.58 Uhr, während der Ausführung dieses Befehls, meldete der Kmdt. 311 den erneuten Bruch der Schleppverbindung zum HFG. Ich befahl auf Grund der Lage die Bergung des HFG nicht durchzuführen und im weiteren in den Stützpunkt Peenemünde abzulaufen, was ich vorher beim OP-Dienst beantragt und bestätigt bekommen hatte. Die genauen Angaben über Position des verlorenen HFG, Driftichtung und Driftgeschwindigkeit meldete ich dem OP-Dienst um 19.00 Uhr. Als Schiff 314 mit der Aufgabe zur Suche des HFG in See kam, wies ich diesen Kmdt. in die Lage genau ein und durch das seemännisch umsichtige Verhalten des Kmdt. 314 konnte der HFG um 21.26 Uhr geborgen werden. Vor dem Ablaufen der SRG 671 auf Reede P'mde am 12.06.88 befahl ich der 314 das Einlaufen auf Reede Ruden und im weiteren zur Reede P'mde. Die Störungen, Schäden und Verluste sind in einer gesonderten Anlage aufgelistet. Ich versichere hiermit, daß ich nach meinen Kenntnissen und Erfahrungen ständig versucht habe, die zweckmäßigsten Entscheidungen zu treffen und meinen Vorgesetzten ständig mit der Lage vertraut zu machen, die an die Kommandanten und Besatzungen die höchsten Anforderungen stellte.

Indem ich diesen Bericht so niederschreibe, kommen unweigerlich die Bilder dieses Kampfes gegen die Naturgewalten und meinem damaligen Operativen Dienst der 1. Flottille wieder vor Augen. Ich meine, das Wetter war für uns und

unsere Schiffe nicht das Problem. Das Problem war dieser verdammte Hohlstab, das HFG-24m. Das war, nur zur Verdeutlichung, eine Stahlröhre von 24 m Länge, einem Gewicht von 50 t, welches ohne eigenen Antrieb und Steuerung um die Bordwände der Schiffe tobte. Maan, maan, maan würde der Norddeutsche dazu sagen.

Bild 5: HFG-24 m



Der nächste Tag im Hafen begann wieder mit einer Kontrolle der Morgenroutine, des Haarschnittes u.s.w. ...

Am Ende meiner Dienstzeit als Chef der 1. Minenabwehr-Schiffsabteilung mußte ich feststellen, daß ohne die Arbeit auch des "letzten Pumpengastes" auf meinen Schiffen, eine derartige Story nicht zustande gekommen wäre. Das war mir aber von Anfang an klar. Ich danke allen, die mich ausgehalten - sie mußten ja - und unterstützt haben. Am 18. August 1988 wurde ich mit einer Musterung im Rahmen der 1. Sicherungsbrigade verabschiedet. Ich verließ Peenemünde, diesmal für immer. Am 01. September 1988 hatte ich mich an der Militärakademie in Dresden zum Dienst zu melden. Damit begann ein weiterer Abschnitt in meinem beruflichen Leben als Marineoffizier. Ich gab also meinen Dienststellenausweis ab und ging...

Bild 6: Mein Dienststellenausweis



Ich sollte als Lehrer für den Einsatz von Landungskräften noch einmal nach Peenemünde zurückkommen, aber diesmal auf die Landungsschiffe und nur als "Badegast".

Dresden, 20.11.2002
Matthias Strauß

Nachbemerkungen: Nicht, daß ich nicht wüßte, was inzwischen so alles in der Welt passiert ist, aber dieser Zeitabschnitt war nun einmal Teil der Geschichte meines Lebens. Zu entschuldigen habe ich mich, wenn überhaupt, nur bei meinen Söhnen und bei meiner Frau.

Dieses Essay beruht ausschließlich auf meinen Erinnerungen und Aufzeichnungen, die ich über diese Geschehnisse besitze. Es ist ausschließlich meine Sichtweise über mein damaliges Tätigkeitsumfeld. Meine Untergebenen und Vorgesetzten haben sicher andere Sichtweisen und Interpretationen dieser Zeit, ganz zu Schweigen von den Menschen, die nicht in einer derartigen Situation gelebt haben. Es gab tatsächlich viel Schönes und Häßliches, Intelligentes und Dummes, Gutes und Böses. Es war zum Lachen und zum Heulen, wie überall im Leben, nur etwas extremer. Ich versuchte, ein Bild zu zeichnen, daß eine gewisse Authentizität vermittelt.

Fotonachweis:

Autor (Bild 1-3,6),
Fotographische Sammlung des Militärhistorischen
Museum der Bundeswehr in Dresden (Bild 4,5).

All Rights reserved by bcm-strauss.