

Michael Dumaschefski

Pier 4

*Erinnerungen eines ehemaligen
ostdeutschen Schnellbootkommandanten*

Engelsdorfer Verlag
2010

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Bibliografische Information durch die Deutsche Nationalbibliothek: Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://www.d-nb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-86901-850-8

Copyright (2010) Engelsdorfer Verlag
Alle Rechte beim Autor
Hergestellt in Leipzig, Germany (EU)
www.engelsdorfer-verlag.de

12,00 Euro (D)

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Prolog

Ich wurde manchmal von Erst- und Probelesern aus der ehemaligen Volksmarine kritisiert. „Du machst uns schlecht, so waren wir nicht. Du reißt wieder die Kluft zwischen Volk und der ehemaligen Armee auf.“ Aber ich sage heute, nach reiflicher Überlegung, es war nun mal so und es war ja nicht wirklich so schlecht, dass man etwas verheimlichen müsste und es nicht niederschreiben könnte. Wir waren so, wir wurden so erzogen und wir haben es so gelebt.

Ich habe diese Zeilen einige Jahre liegen gelassen, darüber nachgedacht und mich immer wieder gefragt, veröffentlichst du es nun oder nicht. Es sollen aber auch gerade die Leute diese Zeilen lesen, die damals dabei gewesen sind, vom Admiral bis zum Matrosen. Diese Niederschrift in 100 Jahren veröffentlichen zu lassen hätte keinen Sinn. Admiral Ehm kann diese Zeilen nicht mehr lesen. Ich habe zu lange gezögert sie zu veröffentlichen.

Geschichten, die die Marine schreibt, lustige und ernste Erinnerungen

Vorwort, um mich zu verstehen.

Das, was Sie hier lesen, ist kein Geschwätz oder gar Seemannsgarn – es sind, bis auf den Bericht aus Amerika, meine ganz persönlichen Erlebnisse.

Ich bin insgesamt zehn Jahre bei der Volksmarine der DDR auf Schnellbooten zur See gefahren, davon sieben Jahre als Kommandant – eine lange Zeit. Ich bin, einschließlich aller Überführungen, Testfahrten, Ausbildungen, Aufklärungen und Raketenschießen, insgesamt nachgewiesen 144-Mal zur See gefahren, davon 55 als Kommandant eines RS-Boots und 70 als Kommandant eines Kleinen Raketenschiffs Tarantul.

Die zwei Jahre meiner Zeit in der Schulbrigade Stralsund, als Leutnant und Oberleutnant, wurden damals noch nicht einzeln im Fahrtenbuch nachgewiesen. Es könnten also 15 bis 20 Seetörns als Wachoffizier hinzukommen. Leider waren die Bemerkungsfelder des dann eingeführten Fahrtenbuches sehr klein und man konnte nur wenige allgemeine Informationen über den Törn beschreiben. Einige wichtige Ereignisse hatte ich da so klein hinein geschrieben, dass ich sie heutzutage kaum noch lesen kann. Sie haben aber sehr geholfen diese vielen Zeilen zu Papier zu bringen. Als dieses Fahrtenbuch damals eingeführt wurde empfanden wir es eher lästig, nach dem Törn auch noch folgendes zu beschreiben: Datum, Dienststellung, Schiffs-

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

typ, Charakter der Fahrt, Seegebiet, Seemeilen der Fahrt, Seemeilen gesamt, Seeaufenthalt in Stunden gesamt, nachts, vor Anker, Wetterbedingungen, wo eingelaufen und sonstige Bemerkungen.

Man muss noch wissen, dass Schnellboote aller Marinen nie so sehr lange zur See fahren, etwa zwei bis fünf Tage am Stück, mitunter auch nicht so weit von den zurückgelegten Meilen, aber es sind immer Seefahrten mit aller Verantwortung derer, die sie tragen müssen. Nachgewiesen habe ich 26.530 Seemeilen (sm) auf Schnellbooten bzw. Kleinen Raketenschiffen absolviert, so addiert es sich in meinem Fahrtenbuch.

Die Seefahrten mit den Schulschiffen während der Ausbildung an der Offiziershochschule blieben unberücksichtigt, obwohl eine Fahrt die stolze Zahl von 6.975 sm aufwies.

In Gesprächen mit Ehemaligen der Bundesmarine oder auf Veranstaltungen des Deutschen Marinebundes, kam es öfter zu der Äußerung: „Bei Euch ist alles so still. Gab es nichts Lustiges in eurer VM (Volksmarine), was man für die Allgemeinheit aufschreiben kann?“ Das war die Initialzündung, ein paar tiefere Gedanken an die vergangene Zeit zu vertun und noch einmal das Fahrtenbuch durchzublättern.

Ich habe die Erinnerungen zeitlich etwa so angeordnet, wie die Ereignisse eingetreten waren. Ich bedanke mich an dieser Stelle bei all den Vorgesetzten, Mitstreitern und Unterstellten zu denen ich ein gutes Verhältnis hatte.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Derjenige, der vielleicht Zweifel hat ob es der Autor wirklich so erlebt hat, kann ich beruhigen, ich habe hier nicht geflunkert, für jede beschriebene Aktion gibt es noch etliche Zeitzeugen. Viele Leute werden sich beim Lesen in diesen Zeilen auch wiederfinden. Ich verzichte gerade deshalb bewusst auf Namen aller Art und bitte dafür um Verständnis.

Da die beschriebenen Ereignisse meine ganz individuellen Erlebnisse sind, kommt beim Niederschreiben vielleicht etwas zu oft das Wort „ich“ vor. Wie soll man sonst schreiben, wenn es einen selbst betroffen hat?

Politisch gesehen muss ich heute allerdings sagen, dass ich meine Jugend für eine Sache gegeben habe, an die ich wirklich geglaubt hatte, die aber bei Lichte besehen nur durch eine Diktatur (des Proletariats) so lange aufrecht erhalten werden konnte. 1953 war schon einmal ein Jahr, wo nicht der Klassenfeind, sondern das Volk sagte, wir wollen es anders. Damals haben Panzer das Problem der Oberen aus der Welt geschafft.

Ich wurde im Januar 1956 in die DDR hinein geboren. Kinderkrippe, Kindergarten, Schule – alles in eine Richtung – hat den jungen Menschen geprägt.

Dann wollte ich bei der Christlichen Seefahrt studieren, hatte mich aber angeblich ein halbes Jahr zu spät beworben. Daraufhin bewarb ich mich um ein Studium an der Offiziershochschule in Stralsund, was reibungslos klappte.

Nach 15 Jahren bei der Marine kam die Wende und ich habe mir damals viele Fragen gestellt, viel gelesen, beson-

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

ders in den alten Fibeln bei M&E und erkannt, dass der Sozialismus so wie er war nicht funktionieren konnte.

Ökonomisch war die DDR bei ihrem Untergang 1989, wie auch die Sowjetunion, schon lange am Ende. Der Handel im RGW (Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe) mit dem sogenannten Transferablen Rubel konnte einige Jahre einen „Scheindevisenhandel“ vorgaukeln, an den Weltmärkten hatte das jedoch keine Bedeutung. Für echte Devisen verhökerte die DDR damals alles. Das ganze Ausmaß wurde nach der Wende publik. Der „Große Bruder“, die UdSSR, hat aus der DDR auch alles heraus gepresst was nur möglich war. Von den Reparationszahlungen aus dem letzten Krieg, bis hin zur Abnahme von Waren aus der DDR zu Minimalpreisen und im Gegenzug der Übergabe von Waren, auch Waffen, aus der UdSSR zu Höchstpreisen.

Der Witz: „Lass uns brüderlich teilen. Nein, nein lieber halbe – halbe“, hatte seine Bedeutung.

Die zu 1989-er Jahren einsetzende Computerisierung des gesamten Lebens in der westlichen Welt hätten die DDR und die Sowjetunion nicht überstanden. Darüber täuscht auch nicht die Tatsache hinweg, dass man vom DDR MegabitChip sprach. Man sprach nämlich nur davon, wirklich produziert wurde er nie.

Ein einziges Beispiel des Unvermögens soll das an dieser Stelle belegen. Ich war Kommandant eines von 5 der teuersten und modernsten Kampfschiffen der Volksmarine, vor denen die NATO Respekt hatte, flogen doch

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

unsere Raketen 40 Kilometer weiter als die der Schnellboote der NATO. Ein Telefon zu Hause hatte ich aber nicht. Das Land war nicht in der Lage seinen Schiffskommandanten ein Telefon zu schalten. Weitere Beispiele folgen noch.

Wenn es manch einer auch nicht glauben will oder kann, was bei den Schnellbooten, wie auch bei den U-Booten zählt, ist die Kameradschaft. Keiner kann alleine, es können nur alle zusammen. Die Besatzungen, Kammern, Spinde, Kojen und Freiräume sind einfach zu klein für Alleingänge. Man kann dem anderen nicht aus dem Weg gehen, man muss sich vertragen.

„Lieber ein großer König auf einem kleinen Schiff, als eine kleine Leuchte auf einem großen Schiff“, sagt ein alter maritimer Spruch.

Aus der Sicht eines Schnellbootkommandanten kann ich das nur bestätigen, Anderes, Größeres habe ich selber nie aktiv kennen gelernt. Die Dickschiffer mögen mir den Spruch verzeihen.

„Nicht alle Menschen können ermessen, welche Faszination das Meer ausüben kann. Sei es in all seiner Schönheit, sei es mit seinen unvorstellbaren Gewalten. Das Meer packt uns und lässt uns unser Leben lang nicht wieder los, auch wenn es anderen vielleicht ewig fremd bleiben wird.“
(Zitat aus einem Schreiben der DGzRS (Deutsche Gesell-

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

schaft zur Rettung Schiffbrüchiger) an die Marinekameradschaft BUG)

Nun wünsche ich dem Leser viel Spaß bei den lustigen und auch ernstesten Episoden aus meiner Seefahrzeit. Ich möchte letztlich diese Zeit aus meinem Leben nicht missen, sie hat mir doch Stärke und Wissen gegeben, was man für sein gesamtes Leben gut gebrauchen kann.

Der Offiziersschüler will im 2. Törn essen

Nach etwa dreieinhalb Jahren begann für die Offiziersschüler ein Bordpraktikum an ihrem zukünftigen Einsatzort. Bei mir war es ein Raketenschnellboot in der Schulbrigade in Stralsund Parow.

Ich war der Erste in der kleinen Offiziersmesse des RS-Bootes. Der Smut serviert, aufgetragen auf den Tellern, die Mittagsspeise. Ich fange an zu essen, der Kommandant kommt mit den restlichen Offizieren, sieht mich, wie ich zwei Hapse gegessen habe. Er befiehlt mir: „Offiziersschüler Sie essen im 2. Törn. Wegtreten.“ Nachdem ich allein im 2. Törn gegessen hatte, klärte mich einer von den Offizieren auf: „Sie können doch nicht essen, bevor der Kommandant die Mahlzeit eröffnet hat. Wenn der Kommandant die Mahlzeit beendet ist übrigens Schluss mit Essen.“

Auf diesem Boot aß die Besatzung am Wochenende leidenschaftlich gern Spaghetti mit Tomatensauce – außer dem „Alten“. Der hat sich immer etwas Anderes machen lassen, manchmal ein Spiegelei, manchmal Bratkartoffeln, dem Smut fiel immer etwas ein. Ohne diese kleine Sonderregel war Spaghettiverbot auf dem RS-Boot. Wir mussten damals noch jedes 2. Wochenende am Sonnabend arbeiten. Vor dem Mittag war meist Dienstschluss, ich bin immer erst nach dem Essen gegangen.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Ich komme zehn Minuten vor geplantem Auslaufen an Bord

Zwei Wochen war ich bereits an Bord, immer im Kielwasser des 2. Wachoffiziers, lernte das Boot kennen. Dann kam die erste Seefahrt. Wir sollten am Montag 08.00 Uhr auslaufen, ich war 07.50 Uhr an Bord, dachte mir, Umziehen schaffe ich noch gut. Als ich in das Offiziersdeck runter kam und ein fröhliches „Guten Morgen“ wünschte, sahen mich alle so seltsam an. Der Kommandant sagte: „Offiziersschüler, jetzt einiges zur Theorie: Wann hat ein Boot vor dem Auslaufen seeklar zu sein?“ Ich: „Eine Stunde.“ Er: „Wie lange dauert das planmäßige Seeklar machen?“ Ich: „50 Minuten.“ Er: „Und wann hat dann bitte der Herr Offiziersschüler an Bord zu erscheinen?“ Ich wusste das wohl alles, dachte aber das trifft für einen Offiziersschüler noch nicht zu, der hatte ja keine eigentliche Rolle an Bord. Ich hatte gepatzt, sagte: „Es kommt nicht wieder vor.“

Wink zurück

Als Offiziersschüler auf einem Raketenschnellboot war die erste Seefahrt spannend. Mit 30 - 40 Knoten (Seemeilen pro Stunde) über das Wasser zu fahren war noch nicht alltäglich. In der Nordansteuerung von Stralsund steht ein Angler ziemlich dicht am Fahrwasser und winkt dem Boot zu. Der Kommandant sagt zu mir: „Winke zurück“. Ich tat es, ahnte noch nicht was der Angler wollte und was der Kommandant wusste.

Wir fuhren an ihm mit ca. 15 Knoten vorbei, für ein RS-Boot nicht sonderlich schnell. Auf seiner Höhe angekommen rauschte das Wasser bei ihm bis zu den Knien weg, um danach mindestens vierfach in Übermannshöhe zu ihm zurückzukommen. „Der hat da nichts zu suchen“, sprach der Alte. Er hatte wohl Recht – aber ein bisschen unfair war es doch.

Posizii Dorsch und der Orgplan

Im Bordpraktikum freute man sich immer auf die Ausbildungsabschnitte, wo man das Boot selber ab und an fahren durfte. Da gab es eine Peilung zu Mövenort (im Norden der Insel Rügen) und die befohlene Wassertiefe von exakt 16 Metern, das war die Fangstelle des Alten.

Im Frühjahr, wenn der Dorsch geht, brauchte man da nicht lange liegen und hatte über 20 stattliche Dorsche an Bord. Dann gab es abends Fischsuppe und gebratene Dorschleber. „Wer hat eigentlich die Fische geputzt?“, fragt der Alte bei der Suppe. „Der Offiziersschüler war’s“, antwortete der Fähnrich von den Raketen. Da hatte ich meine bisherigen Patzer abgearbeitet.

Ich wurde dann 2. Wachoffizier auf diesem Boot.

Seeausbildungen begannen mit dem Schreiben des Orgplanbuches, lange vor dem eigentlichen Auslaufen. Beim ersten Durchblättern habe ich mich gefragt, warum sind hier in der GVS Kladde (Geheime Verschluss Sache) reihenweise Seiten gestrichen, um dann ohne sachliche Änderungen neu zu erscheinen und wieder gestrichen zu sein. Nach meinem ersten Schreiben eines Orgplans habe ich es begriffen. Die ganze Nacht hatte ich geschrieben, dann durfte ich zu den einzelnen Spezialisten der Brigade, den Orgplan absegnen lassen. Wenn fachlich alles O.K. war, dann fand mindestens einer die Schrift unerträglich, strich alles durch und man durfte den Plan erneut am nächsten Tag einreichen, mitunter ein Verschreiber reichte,

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

um die ganze Sache noch einmal von vorn zu beginnen. Wenn er dann durch ging, wurden die Seiten VS-technisch geregelt raus getrennt und dem OP-Dienst (Operativen Diensthabenden) übergeben.

Letztlich ist nach diesem Orgplan kein einziges Schnellboot gefahren, aber diese Machtposition der Ablehnung von Stunden Arbeit eines Leutnants haben sich die Brigadespezialisten nicht nehmen lassen. Ich habe es nicht verstanden, zumal es nicht in das allgemeine Bild der Ausbildung junger Offiziere in der Schulbrigade Stralsund passte.

So habe ich in den vielen Nachtwachen als Diensthabender der Abteilung erneut erlernt, sauber in Druckschrift zu schreiben – und zu rauchen. Mehrere Seiten durfte ich dennoch hin und wieder streichen, bis ich Oberleutnant wurde. Seltsam, die Brigadespezialisten der Schulbrigade waren keine Landeier, waren alle gefahren, gestandene Leute, hatten es eigentlich nicht nötig junge Offiziere so zu erniedrigen.

Ich greife einmal vor: Ich wurde nach zwei Jahren Oberleutnant. Diese Zeit in der Schulbrigade war nicht sehr lang, aber der Stress mit dem Orgplanbuch hörte mit der Beförderung schlagartig auf, ich konnte auch unsauber schreiben oder was streichen, der Orgplan ging durch.

Traurig seltsam, seltsam traurig.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Flasche Schnaps im Paket

Alle Pakete wurden in das Offiziersdeck geliefert, zur Sicht und „Sonstwie“-Kontrolle, auch an diesem Sonnabend. Der Alte nahm das Paket an das Ohr, schwenkte es leicht hin und her, nahm die Bordsprechanlage und befahl: „Stabsmatrose Soundso, ins Offiziersdeck.“ Zu mir befahl er: „Leutnant, Gläser raus!“ Ich holte kleine Schnapsgläser herbei und stellte sie auf den Klapptisch im Offiziersdeck. Der Stabsmatrose meldete sich im Offiziersdeck; „Stabsmatrose Soundso, auf Ihren Befehl zur Stelle.“ Der Alte: „Sie haben ein Paket, machen Sie es auf.“ Der Stabsmatrose befördert eine Flasche Schnaps zu Tage. Der Alte: „Na das ist ja wohl verboten. Leutnant, eingießen!“. Ich goss für jeden Offizier den Schnaps in das vorher bereitgestellte Glas. Der Alte: „Stabsmatrose mit Paket wegtreten. Meine Herren, Prost!“

Der Stabsmatrose kletterte mit seinem Paket den Niedergang hoch und hatte seine Flasche zumindest gesehen. Wenn sich das ein Kommandant in der 6. Flottille erlaubt hätte, der wäre zerrissen worden.

Küstenmotorschiff J. L. an der Brücke

Das Boot steht etliche Minuten vor der Ziegelgrabenbrücke zu Stralsund. Es muss warten. Auch einige Segler und andere Boote, die durch ihre Höhe nicht durch die Flutbrücke passen, warten dort.

Das Brückensignal besagt: Wir öffnen gleich.

Es vergehen über 30 Minuten, für einen Schnellbootsmotor M 503 A die Hölle, nur im Leerlauf kurz auf Voraus und kurz auf Zurück gekuppelt zu werden. Die Kühlung stimmte dann nicht mehr, die Motoren brauchten Frischwasser ohne Ende, was letztlich durch Fahrt beschleunigt durch die Systeme gedrückt wird. Wir hatten immerhin drei Motoren davon laufen.

Es ist nicht einfach, ein Raketenschnellboot nur mit einer Maschine sicher durch so eine Brücke zu bringen. Die vergleichsweise winzigen Ruder reagieren nur, wenn alle drei auch durch die Propeller angeströmt werden.

Die Brücke öffnete dann doch und gab Signal: Diese, unsere Richtung, ist frei für die Durchfahrt.

Da legt in Windeseile ein westdeutsches Küstenmotorschiff von seinem Liegeplatz ab und will noch vor uns durch die Brücke.

Es ist übrigens Sommer. Es ist auch auf dem Wasser heiß wenn kein Fahrtwind da ist. Wir schwitzen seit ca. 40 Minuten in unseren Kampfanzügen See. Die waren für Oberdeckpersonal, also Kommandant, Signäler, Rudergänger, Maschinengast und Arigast, Pflichtbekleidung.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Ein roter, zweiteiliger Rettungsanzug mit integrierter Schwimmweste, der als Schutzanzug auch gegen ABC-Waffen diente und mit Sicherheit nicht für einen schwitzenden Seemannskörper optimiert war.

Auch auf einem Küstenmotorschiff wird das Oberdeck und alles darunter heiß, wenn die Sonne so ungehindert darauf knallt und kein Lüftchen weht. Die Bullaugen (Fenster) der Besatzungskabinen waren weit auf, sie lagen aber nur zirka zwanzig Zentimeter über der Wasserlinie.

Auf einem Kriegsschiff gehört übrigens zum „Seeklar machen“ die Herstellung des Verschlusszustandes. Das bedeutet, auch wenn es noch so heiß ist, geht man in See, werden vorher alle Bullaugen, Luken und sonstige Außenbordöffnungen zugemacht.

Auf dem westdeutschen Küstenmotorschiff „J. L.“ war das nicht so – aber vordrängeln wollten sie sich.

Der Alte sprach: „Die spinnen doch wohl.“ Wir hätten ohnehin im engen Fahrwasser ein risikoreiches Überholmanöver machen müssen, weil ein Raketenschnellboot nun eben nicht so langsam fahren kann wie der westdeutsche „J. L.“. Zwölf Knoten waren für so ein Schnellboot die Minimalgeschwindigkeit, für „J. L.“ wäre das Raserei gewesen.

Da gab der Alte den Befehl: 3x8, 3x10, 3x12, kurz vor der Bücke wieder 3x8. Das sind die Befehle für die Maschinendrehzahl. Also 800, 1000, 1200 Umdrehungen und wir waren in Null-Komma-Nix an „J. L.“ vorbei. Was dann

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

auf ihn zu kam war unsere, sich schnell ausbreitende, Heckwelle. Es gingen so mindestens 5 Wellen in der Höhe von einem Meter an der Bordwand von „J. L.“ vorbei, einer rannte noch nach unten, es half nichts. Die Kammern waren mit Sicherheit komplett nass, so ein Bullauge hat ja immerhin einen Durchmesser von 30 bis 40 Zentimetern. Man hat uns mit wedelnden Fäusten verabschiedet. Aber das war uns egal. Er hätte ja auch nicht vordrängeln müssen, zumal er uns ja die ganze Zeit davor beobachten konnte, wie wir auf und ab gerudert sind.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!