

# Vorkommnis im Hafen Saßnitz

(die letzte Fahrt der „Edgar Andre“, 811 )

Es war ein langer Winter, der von 1983 zu 84. Wir lagen seit Mitte November in der Peene-Werft-Wolgast zur Generalüberholung. Eigentlich sollte es nur ein Maschinenwechsel sein und kleinere Dinge ausgetauscht werden. Aber vor Ort fand man noch andere Mängel, die vor allen nach Hinweisen der Besatzung unter die Lupe genommen wurden. So bereitete uns Backbord Hi-Di 3 ( 6 Tsche 9,5/11) im Heckmaschinenraum schon seit längeren Probleme. Wurde er nur geringfügig belastet bzw. ans Bordnetz genommen fing das gute Stück an zu kochen (überhitze Temperatur des Kühlwassers konnte man im Fahrstand an den Armaturen ablesen). Auf See war das immer ein Problem mit nur 2 funktionstüchtigen Hi-Di´s zu operieren und die Stromversorgung an Bord sicher zu stellen. Also wurde Hi-Di 3 mit ausgetauscht. Auch der Kessel war nicht mehr das neueste Modell und fiel laufend aus. Aber ohne Kessel oder Dampfanschluss auf dem Bug (wurde vom Wohnschiff bzw. Heizkraftwerk geliefert) war so mancher Tag auf dem Boot nicht gerade angenehm. Also musste auch dort ein Wechsel vorgenommen werden. Da ich ja damals ein noch recht „junges Glück“ und „Aalglatte“ war flogen mir die Putzlappen nur so um die Ohren. Das „Bilgenschwein“ lässt grüßen. So gut und günstig kam man ja sonst nie mehr an diese verborgenen Stellen heran. Aber mit all diesen zusätzlichen Reparaturen verlängerte sich natürlich unsere Werftliegezeit worüber wir mit Sicherheit nicht böse waren. Plötzlich wurde es kalt, sehr kalt und die Peene froh zu.

Die Schlepper schafften es nicht mehr bis Peenemünde. Wir selber durften ja mit eigener Kraft nicht auf dem Strom fahren, was in dieser Situation auch sinnlos gewesen wäre.

Wir hatten ja noch nicht einmal die Werftprobefahrt hinter uns. So richteten wir uns über den Winter in Wolgast ein. Eine geile Zeit. Wenn man nicht gerade Wache schieben musste bereitete man sich nach Dienstschluss auf den Landgang vor. Beliebteste Ziele waren die „Vier Jahreszeiten“, das „Gastmahl des Meeres“, die „Tonne 5“, das Kino und der Buchladen. Aber auch kleine gemütliche nicht so bekannte Kneipen waren Anlaufpunkte von so manch einem Matrosen. Und wer kennt sie nicht auch, die 3 Stadt-Schönheiten, Hinki, Stinki –und Schieli.

So verging eine Woche nach der anderen und es wollte einfach nicht wärmer werden.

Man hatte sich deshalb wahrscheinlich noch entschieden den Unterwasseranstrich durchzuführen.

Es war dann fast Mitte April als uns die Schlepper nach Peenemünde bringen und wir die Probefahrt machen konnten. Alles lief erstaunlicherweise gut und alle waren zufrieden.

Ein paar Kleinigkeiten wurden wie das so war gefunden, aber diese während der Fahrt noch geändert oder repariert.

So war unser Boot nach den ungewollten langen Werftaufenthalt wieder für den Flottendienst einsatzbereit. Es ging von Peenemünde nach Saßnitz wo die 1.RTSB in diesen Jahr „Winterbereitschaft“ hatte. Sie lag wegen des anhaltenden strengen Winters ebenfalls noch in Saßnitz fest. Normalerweise hätten sie schon längst wieder in Dranske sein müssen. So wurden wir aber in Saßnitz in den Verband aufgenommen. Man hatte sich viel Mühe gegeben das wir in die Mitte der Boote kamen. Meines Wissens waren es 2 RS und 2 TS- Boote die in Saßnitz lagen. Wir waren also das 5. Boot was im Päckchen lag.

Nach 1 oder 2 Tagen sollte es aber auf Grund der günstigen Wetterlage endgültig wieder nach Dranske gehen. Zu diesem Zeitpunkt lagen aus heutiger Sicht unglücklicherweise noch 2 U-Jäger der Volksmarine steuerbords längsseitig im Hafen von Saßnitz.

Ich möchte hier noch kurz einfügen das der Hafen in den wir damals lagen Sperrgebiet und für die Öffentlichkeit ein Tabu-Thema war. Die Schwedenfähren waren nur einen guten Steinwurf von uns entfernt. Das war für uns natürlich auch eine große Sache so nahe an die Fähren ranzukommen und zu sehen.

So kam wie gesagt der Tag der Rückführung unserer Boote nach Dranske. Wie die Reihenfolge beim ablegen vonstatten ging wird wohl jeder ehemalige Schnellbootsfahrer noch in Erinnerung haben. Zumindest war derjenige der in der Mitte lag nicht der erste.

Nachdem die Hauptmaschinen (M503A) mit dem neuen Kessel vorgeheizt waren gab es bei solchen Manövern meist „Schiff klar machen“ (···—) oder „Gefechtsalarm“ (———), einmal 30 sek.

Dauerton. In dieser Situation hatten wir aber alle vorher bescheid gewusst und man konnte sich darauf vorbereiten bzw. einrichten. In Dranske war das nie der Fall.

Man wusste dort einfach nicht wenn's klingelt, ob es eine Übung oder Ernst war und ob es wirklich raus geht oder nicht, zumal immer eine Brigade an der geliebten Pier IV in ständiger Gefechtsbereitschaft lag.

Jedenfalls ließen die 5 Boote am frühen Vormittag in Saßnitz jeweils ihre 3 Hauptmaschinen an. Das heißt 5 x 12.000 PS oder gelinde gesagt 15 x 4.000 PS. Zusammen also 60.000 PS. Jede Maschine hatte ja immerhin 4.000 PS. Dazu noch die Hi-Di's. Auch hier kann man nur sagen: Was bei solch einem Start an Kraft, Gestank und Lärm in diesem Moment vorhanden und in die Luft geblasen wurde kann sich meines erachtendes auch heute nur noch ein ehem. Schnellbootsfahrer vorstellen.

Wie schon erwähnt lagen wir in der Mitte, also Steuerbords 2 Boote, Backbord 2 Boote.

Die Atomfilter über unseren Bug-Maschinenraum taten ihr übriges. Eigentlich sollten sie uns wie der Name schon sagt vor Gefahren schützen. Aber denkste. In diesen Moment zogen und bliesen sie mit aller Wucht die Abgase von unseren Nachbarbooten zu uns hinein. Wenn jemand nicht weis wie das ist und sagt er sieht die Hände vorm Gesicht nicht mehr, der hätte an diesen Tag bei uns sein sollen. Seit diesem Tag trug ich übrigens freiwillig bei Maschinenstarts bis zum Dienstgrad EK bzw. Resi die Schnuffi, darum kann ich mich auch heute noch so gut an diesen Tag erinnern. Ein feines Teil war auch die Turbinenablassschraube. Es war die reine Wonne das Teil kurz nach den Start in den Abgasturbolader rein bzw. nach abschalten der Maschinen rauszuschrauben. Anders war es wenn die Maschinen ihre Temperatur hatten, was so ein Sternmotor ja gerne mochte. War der einmal richtig warm und auf Temperatur gebracht, war die Drehzahl nach oben hin gesehen eigentlich kein Thema mehr (max. 2200-2400 U/min). Auch AK-Fahrt genannt. Darum waren wir wohl auch mit die schnellsten auf der Ostsee (außer KTS-Boote). Jedenfalls hatte sich mein 1. schon in den Fahrstand begeben und es sich dort gemütlich gemacht, wahrscheinlich wusste er schon was auf einen drauf zukommt.

Endlich kam der Langersehnte Ruck, was bedeutete die Maschinen waren eingekuppelt und weg von dem Pier. Wie die Maschinen an sich eingekuppelt wurden lag meines Erachtens von der Lage und im Ermessen des Kommandanten ab. Ich habe da nie eine DVS gesehen oder gelesen die aussagte wie loszufahren oder auch anzulegen ist. Die minimalste Startgeschwindigkeit wäre somit von Anfang an 3 x 1200 U/min gewesen. Ob man die aber immer sofort angefahren ist entzieht sich nach so langer Zeit leider meiner Kenntnis. Gerade in so einen kleinen Hafen wie Saßnitz eigentlich fast unmöglich.

Im Schacht bzw. an der zuständigen Maschine sieht man das sowieso nicht auf Anhieb wie schnell man unterwegs ist oder wo man sich gerade befindet. An diesen Tag sollte es aber eher doch etwas flott vorangehen. Jeder der die Seewasserstraße vom Hafen Bug bis in den Libben kennt weiß: maximal die erwähnten 3 x 1200 U/min und so um die 30min bis in die offene Ostsee.

Es sei denn ein „Fleischdampfer“, Fähre von- bzw. nach Hiddensee, kreuzte den Schnellbooten den Weg.

Da gab's von manchen Kommandanten schon schnell mal den Befehl die U/min zu erhöhen. Das hatte zur Folge dass die Heckwelle ein bisschen größer wurde und die Urlauber auch etwas von ihren Urlaub hatten und nachher von schwerer See sprachen. Die Fähre wurde dabei natürlich ganz schön durchgeschüttelt.

In Saßnitz war der Qualm noch nicht verflogen und ich traute den Augen nicht. Meine Maschine zeigte immerhin schon 1400 U/min an. Ich rüber zum 1. seiner. Das gleiche. In diesem Moment dachte ich auch nur: „Der Alte will so schnell wie möglich aus dem Dunst raus“.

Was dann geschah kann ich im nach herein nur so schildern wie es später von unseren Leuten vom Oberdeck erzählt wurde, da ich ja im Schacht meiner Tätigkeit nachging. Irgendwie hatte man es geschafft das unser Boot als letztes ablegte. Als erstes legten die 2 RS-Boote steuerbords kurz nacheinander ab. Durch diese Ablegemanöver wurden wir nach backbord gedrückt. Mit Hilfe des Spills wurden die Boote wieder in die richtige Richtung gezogen. Dann legten die 2 TS-Boote backbords neben uns ab. Dies bedeutete wiederum das wir nach steuerbord gedrückt wurden und somit eine optimale Ausgangslage für das eigene Ablegemanöver Richtung Hafenausgang bzw. Saßnitzer Mole hatten.

Kurz eingefügt. Man ließ den RS-Booten gerne den Vortritt, da sie auf Grund ihrer größeren Wasserverdrängung schwerer und langsamer als TS-Boote waren. Meistens wurden die RS-Boote auch als Führungsboote genommen und ein ACH oder BCH waren dann Gäste dieser Besatzungen. Eigentlich wollte keiner so gern diese Persönlichkeiten an Bord haben, war das doch immer mit einem gewissen Stress verbunden. Dies wiederum bewirkte bei den TS-Leuten einen gewissen Hohn und man machte sich über diese „Dickschiffer“ gerne lustig. Einige Sprüche. „Passt auf das ihr nicht runterfallt“, „Ein Fußgänger ist schneller als ihr“, „Ihr könnt früh losfahren und kommt nie an, die Tage drücken Euch runter“ usw.

Das bewirkte bei den RS-Leuten auf Grund ihrer Waffengattung etwas Besonderes oder Besseres zu sein eine Erniedrigung gegenüber den TS-Leuten und man war eben eine TS-Schlampe und wollte so manchen von uns mittels Spills durch das Torpedorohr ziehen.

Anders wiederum wollte man die Dickschiffer in die Raketenhangare stecken und bei der nächst besten Gelegenheit auf einen Planeten des Universums schießen. Sie sollten winke, winke machen wenn sie angekommen sind und Juri Gagarin einen schönen Gruß ausrichten.

Diese Gespräche fanden meistens abends nach Dienstschluss statt und wenn man zu faul war bis aufs Wohnschiff zu gehen um etwas loszuwerden und sich an der Rehling traf. Solche Auftritte sorgten aber auch für eine gute Stimmung an Bord bzw. in der Brigade. Vielleicht auch mit ein Grund dass man die 3 Jahre gut überstanden hat, war es doch mal was lustigeres als der Alltag. Das Ablegemanöver der Schnellboote in Saßnitz sollte aber ein besonderes Event in der Geschichte der Volksmarine bzw. der 6.Flottille werden. Am Anfang hatten wir es gar nicht so richtig mitbekommen, aber irgendwie sickerte alles auch bis nach Dranske durch. Das ganze Geschehnis verbreitete sich natürlich wie ein Lauffeuer in die anderen Brigaden bzw. in die gesamte Flottille aus. Einerseits lachte man darüber, anderer seit´s war man stolz das dieses Ereignis gerade Schnellboote ausgelöst hatten. Mit Sicherheit kann man sich vorstellen das nicht allen zum lachen zu mute war denn bekanntlich beißen den letzten die Hunde. Das war in diesem Moment die 811. Also wir, denn schließlich waren wir die letzten die abgelegt hatten und man suchte einen Verantwortlichen, der für die Sache gerade zu stehen hatte. Was war eigentlich passiert?

Durch das schnelle und kurzzeitige ablegen der Boote die, wie schon erwähnt, nur eingekoppelt und mit einer gewissen Startgeschwindigkeit starten konnten, entstanden in den kleinen Hafenbecken mehr oder weniger große Wellen die durch die Hafenmauern gebrochen und danach zurückschlugen. Bei fünf ablegenden Booten kann sich wohl jeder vorstellen was im Hafenbecken vor sich ging. Das hatte nun zur Folge dass die 2 U-Jäger, die ebenfalls im Päckchen lagen und vertäut waren und auf Grund ihrer Länge, vor allem Höhe in Wallung kamen und gegeneinander geschleudert wurden. Je länger die Wellen schlugen und der ganze Vorgang dauerte, umso schlimmer und größer wurde das Aufbegehren der beiden Schiffe. Es war dann so schlimm geworden das die Aufbauten an Oberdeck der beiden Schiffe zusammenkrachten und enormen Schaden anrichteten, materiell als auch finanziell. Man musste Schlepper herbeiholen die versuchen sollten die Lage der Schiffe zu beruhigen. Meines Wissens existieren von diesem Vorfall auch ein paar Bilder.

Aber noch nicht genug davon. Wie bereits erwähnt waren wir die letzten die im Hafen ablegten. Nichts ahnend was im Hafenbecken zu diesem Zeitpunkt vor sich ging lief unser Kommandant nach umlaufen der Saßnitzer Mole zur Höchstform auf. Als Werftgänger und mit neuen Maschinen an Bord wollte man mal zeigen warum Schnellboote eigentlich gebaut wurden.

lange Werftfliegezeit rechtfertigen. Das war aber bei allen Besatzungen so, man war auf das neue Boot stolz.

Unter der gut gefüllten Besucher bzw. Aussichtsplattform sollte sich dies aber bald ändern, da man mitbekam das da unten, sprich bei uns, was vor sich ging.

Wir hatten also nun freie Fahrt in Richtung Norden. Nachdem wir anfangs eine Marschgeschwindigkeit von 3x 1400 U/min hatten, was ja nichts Außergewöhnliches war, stieg die Zahl der U/min mit einem mal langsam aber kontinuierlich an.

Eigentlich fuhr man die Maschinen am Anfang eines Seetörns eine gewisse Zeit mit gleicher Geschwindigkeit damit sie erst einmal richtig warm wurden. Nach meiner Erinnerung wurden die U/min langsam um 200 erhöht. Ab einer Geschwindigkeit von 1800 U/min liefen die Motoren verhältnismäßig ruhig, gleichmäßig und leise. Was grausam war, war die Geschwindigkeit zwischen 1200-1600 U/min. Das war so ein komischer eintöniger Ton bzw. Klang wo man immer sofort eingenickt ist und sich die Streichhölzer zwischen die Augen schieben musste.

Wir hatten nun mittlerweile die 2000 U/min-Marke bei Saßnitz erreicht und das Ende der Fahnenstange war noch lange nicht erreicht. Selbst mir ging jetzt das erste Mal so richtig die Muffe, denn bis zu diesem Zeitpunkt hatte ich so etwas auch noch nicht erlebt. Die Nadel zeigte nun mittlerweile weit über 2200 U/min an. Nun passierte was passieren musste.

Ein Knall, ein Blitz, ein Blautz, dann waren die Maschinen aus.

Zum Glück stand ich an der Steuerbord-Maschine und bin sofort in den Fahrstand geflüchtet. Dort leitete man sofort das Not-Aus für alle 3 Hauptmaschinen ein. Das heißt, alles wurde sofort ausgekuppelt und die Maschinen abgeschaltet. Nach ein, zwei Minuten sind wir wieder in den Bugmaschinenraum. Er war nicht mehr wieder zu erkennen. Die gesamte Backbordseite sah wie nach einen Volltreffer aus und ein Block der Maschine hatte sich farblich total verändert. Zwei Öl-Hauptleitungen zwischen den Blöcken waren zusätzlich geplatzt und hatten mit vollem Druck das Motorenöl aus der Maschine Richtung Backbord-Außenwand geschleudert. Nach einigen Minuten war dann der erste Schock vorbei und wir waren froh dass niemanden etwas passiert ist. Nur unser Kommandant sprang wie ein Gummi-Bärchen auf Oberdeck herum und fragte immer wenn es denn nun weitergeht.

Es war eine schwere Überzeugungsarbeit unseres Li`s ihm mitzuteilen dass der Törn zu Ende ist. Dies bedeutete nun Meldung zu machen und Funkspruch absetzen. Also erst einmal Anker werfen und Tee trinken. Irgendwann am späten Nachmittag kam dann ein Schlepper und schipperte uns nach Dranske. Dort angekommen, es war fast Mitternacht, wurden wir erst einmal neben unseren Wohnschiff am Pier festgemacht. Dort lagen wir 2 oder 3 Tage.

In dieser Zeit wurden wahrscheinlich Entscheidungen auf höchster Ebene getroffen, was dazu führte das Boot aufzugeben, auf Slip zu legen und abzurüsten. Für uns damals nicht nachvollziehbar. Ein Werftfrisches Boot mit neuen Maschinen, Hi-Di`s, Kessel, Unterwasser- und Außenhautanstrich, alles Blitz-blank gewienert sollte nun in den Hochofen wandern.

Es wurde dann aber bitterer ernst. Ein großer Teil der Besatzung wurde auf andere Boote und sogar Brigaden versetzt, ein geringer Teil rüstete das Boot ab und zwei Leute gingen als Reservisten 84/I von Bord bzw. nach Hause (E-Mix und Torpedelli).

Diese waren noch Stock Sauer das sie nicht vom Wohnschiff, sondern „nur“ von einem kümmerlichen Rest eines auf Slip liegenden Bootes in die Freiheit verabschiedet wurden. Nach Abschluss dieser Maßnahme blieben nur 3 „Überlebende“ der 811 übrig.

Das waren der Kommandant, der Puster und Paule, also meine Wenigkeit.

Wir stiegen dann auf die 816, ein Reserveboot der 1.RTSB. Zu uns kamen dann noch die Kameraden der 814, welches Boot fast Zeitgleich abgerüstet worden war.

Fazit eines See- Tages/Törn im April 1984.

Zwei demolierte, Werftreife U-Jäger im Saßnitzer Hafen und einen nicht zu vergessenden Höllenritt der 811 mit dem Ergebnis der Verschrottung.

So endet nun die Erinnerung an diesen Tag, den „Vorfall im Hafen Saßnitz“ sowie  
„Die letzte Fahrt der Edgar Andre“.