

Untergang im Kalten Krieg

Die Havarie des Torpedoschnellboots WILLI BÄNSCH

Von Ingo Pfeiffer

Seit 1993 gedenkt die MK Bug am letzten Sonntag im August den am 31. August 1968 auf See tödlich verunglückten sieben Marinesoldaten. In Erinnerung an den schwersten Seeunfall in der Geschichte der Volksmarine (VM) werden der See nach einer kurzen Ansprache Kränze und Blumengebilde übergeben. Ein Gedenkstein auf dem Friedhof in Dranske und eine Namenstafel im Marine-Ehrenmal in Laboe bewahren das Andenken der auf See Gebliebenen. Was geschah damals auf dem Torpedoschnellboot WILLI BÄNSCH?

Der „Prager Frühling“ verursachte 1968 innerhalb des Warschauer Paktes eine politische Krise. Mit dem Einmarsch ihrer Truppen in die CSSR wurde am 21. August für die NVA „Erhöhte Gefechtsbereitschaft“ aus-

gelöst. Das betraf auch die Volksmarine.

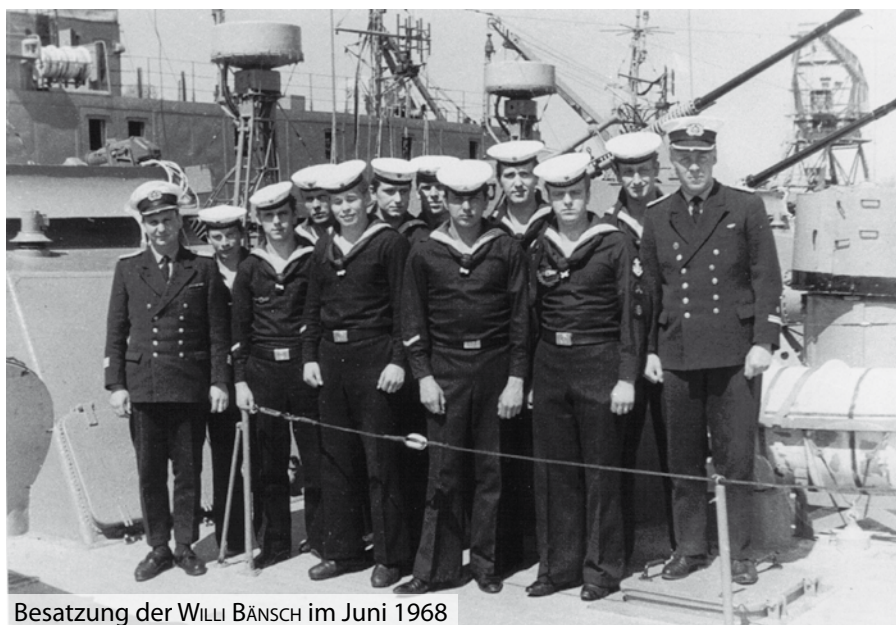
Boote der 4. Schnellbootsabteilung verlegten von Dranske in den für Krisenzeiten angelegten Ausweichhafen Darßer Ort. Der 30. August neigte sich dem Ende, da erreichte den Hauptgefechtsstand (HGS) des Chefs der VM im Marinekommando Rostock der Funkspruch, dass die Fregatte KARLSRUHE der Bundesmarine aus Kiel kommend in die westliche Ostsee eingelaufen sei. Die Fregatte der KÖLN-Klasse lief mit 25 bis 30 Knoten mit Kurs Bornholm. Der Leiter des HGS und die diensthabenden Offiziere wussten nicht, dass die KARLSRUHE zur Erprobung ihrer Maschinenanlage etwa eine Stunde volle Kraft lief. Um Klarheit über die Absichten des Gegners zu bekommen, erhielten die

Bereitschaftsboote 844 und 843 den Befehl zum Auslaufen. Kurz nach Mitternacht des 31. August 1968 klingelte auf der WILLI BÄNSCH das Alarmsignal. Um 01.53 Uhr verließ das TS-Boot mit 16 Besatzungsangehörigen den Hafen Darßer Ort. Ihr Auftrag lautete: „Aufklärung und Begleitung der Fregatte KARLSRUHE“. Keiner der Männer an Bord ahnte, dass dies ihre letzte Seefahrt sein würde und dass einige in 34 Minuten verzweifelt mit dem Tode ringen würden.

Beide TS-Boote rasten in voller Fahrt ins Ungewisse. Dichter Nebel mit Sichtweiten unter 30 m erschwerte die Operation, die wegen der schwierigen hydrometeorologischen Bedingungen hätte gar nicht stattfinden dürfen. In einer vom damaligen Zeitgeist geprägten Lageeinschätzung raste der



Bergung der an der Backbordseite unbeschädigt gebliebenen WILLI BÄNSCH im Stützpunkt Warnemünde



Besatzung der WILLI BÄNSCH im Juni 1968

Kommandant des Führungsbootes 844 geradewegs in eine Katastrophe. Jeder TS-Bootsfahrer wusste, dass die russische Funkmessstation Reja mit der gerätbedingten „toten Zone“ im Sichtbereich bei Nahdistanz für die Seeaufklärung an Bord unter diesen Bedingungen völlig unzureichend war. Auch dass der Wasserdruckschalter an einem Rettungsfloß defekt war, interessierte in jenem Moment keinen.

Kollisionskurs

Nach wenigen Minuten auf See hatte der Funkmessgast, Stabsmatrose Rainer Laudeley, neben jeder Menge „Gries“ 15 Zielobjekte auf dem Radarsichtgerät. U.a. bewegte sich ein größeres Ziel mit 16 kn auf das TS-Boot zu. Der Kommandant glaubte, die westdeutsche Fregatte in der Peilung zu haben. Ein fataler Irrtum, denn tatsächlich näherte er sich mit rasanter Geschwindigkeit dem schwedischen Fährschiff DROTTNINGEN. Das verkehrte fahrplanmäßig von Travemünde in Richtung Zielhafen Trelleborg auf gewohntem Kurs von West nach Ost. Unbemerkt von dem östlich der Insel Fehmarn liegenden Vorpostenschiff der VM, hatte die KARLSRUHE wegen der Sichtverschlechterung längst gewendet. Sie steuerte Kurs West und legte sich wegen der miserablen Wetterlage südwestlich Staberhuk vor Anker. Das blieb den Offizieren im HGS verborgen. Basierend auf dieser falschen Lageeinschätzung, rasten beide TS-Boote

in einer selbst inszenierten Konfliktsituation einem Phantom hinterher.

In kurzen Zeitabständen meldete der Funkmessgast die Entfernungen zum Zielobjekt. Um 2.24 Uhr änderte der Kommandant auf 844 den Kurs von 309° auf 240° WSW, d.h., er drehte um 69 Grad nach Backbord. Bei einer Geschwindigkeit von etwa 28 kn nahm er das aufzuklärende Fahrzeug Steuerbord voraus von der Kursvorausmarke. Damit verlor das Boot gemäß Seestraßenordnung nicht nur sein Wegerecht, es steuerte nun auch quer vor den Bug des langsam nach Steuerbord drehenden Ziels. Bei dieser gefährlichen Annäherung sind beide Fahrzeuge verpflichtet, nach Steuerbord auszuweichen und bei weiterer Annäherung sogar zu stoppen. Der Schnellbootkommandant behielt in voller Fahrt das Zielobjekt an Steuerbord voraus. Kurz vor 2.30 Uhr näherte sich die DROTTNINGEN der Tonne 12 des stark befahrenen Schifffahrtsweges 1 nordwestlich Darßer Ort. Bei einer Distanz von 3 Kabellängen (500 m) zum Zielobjekt wechselten auf dem TS-Boot mehrmals die Kommandos von Stopp auf langsame Fahrt. Der Kommandant beabsichtigte, in den Dunst hinein zu horchen. Plötzlich verschwand das Ziel vom Bildschirmradar. Das TS-Boot hatte sich dem Fährschiff unter 50 m angenähert. Jetzt überstürzten sich die Ereignisse an Bord. Der Funkmessgast machte den Kommandanten auf diesen gefährlichen Umstand aufmerksam. Da die Sicht gerade bis zum Bug reichte, beorderte er den

Torpedomechaniker, Stabsmatrose Reinhard Christ, als Posten Ausguck auf die Back. Kaum dort angekommen, sah der plötzlich eine weiße Wand an Steuerbord. Mit einer später von der Untersuchungskommission rekonstruierten Geschwindigkeit von 18,5 kn prallte das TS-Boot gegen das Fährschiff. In der Schrecksekunde der Kollision und des Kenterns sprang Christ sofort ins Wasser. Er bemühte sich, so tief es ging abzutauchen, um nicht von den Fahrzeugen erfasst zu werden. Der Kommandant versuchte, der plötzlich erkannten Gefahr mit einem AK-Manöver aller vier Antriebsmaschinen und Ruderlage Backbord 5 auszuweichen. Bei der Wrackbergung standen drei Handgriffe der Maschinentelegraphen auf „voll voraus“, der der Backbord-Bugmaschine auf „voll zurück“. Für das Manöver des letzten Augenblicks war es zu spät. Die Zeiger der Borduhr blieben bei 2.27 Uhr stehen. Alles ging so schnell, dass für einen SOS-Ruf keine Zeit blieb. Beide Fahrzeuge trafen in Fahrtrichtung im Winkel von 70° aufeinander. Der Vorsteven der DROTTNINGEN erfasste das Schnellboot an Steuerbord und schlitzte diese Seite von der Abteilung III bis zum Heck auf. Holz splitterte, Boots- und Anlagenteile flogen durch die Luft. Einige Marinesoldaten wurden von Bord geschleudert, andere waren unter Deck eingeschlossen. Durch die Wucht des Aufpralls rissen Teile des Oberdecks, Brückenfahrstandes und der Reja-Mast ab. Das 25-mm-Heckgeschütz und das Steuerbordtorpedorohr samt Gefechtstorpedo gingen über Bord. Wahrscheinlich führte das Boot bei der Kollision noch eine Drehbewegung nach Steuerbord aus. Diese Annahme würde das im Winkel von 45° total abraisierte Heckteil erklären. Die beiden Heckmaschinen, Stabsmatrose Peter Schulz und Jürgen Dannies, sowie der im Heckgeschütz sitzende Stabsmatrose Rainer Handschug waren vermutlich sofort tot. Bei der Wrackbergung wurde klar, dass die in der Kammer des Leitenden Ingenieurs aufgefundenen Leichen der Stabsmatrosen Egon Matthes und Gert Witteck noch einige Zeit in einer Luftblase ausharrten. Beide konnten ihre Lage in dem nach Backbord kenternenden und dann kieloben sinkenden Boot schwer einschätzen. Im Bootsrumpf eingeschlossen, hofften sie auf

Rettung. Vergeblich, ein Marinefotograf schoss nach der Bergung die schrecklichsten Fotos seines Lebens, die sich im Todeskampf fest umklammernden beiden Marinesoldaten.

Rette sich, wer kann

Nicht nur an Bord, sondern auch in See spielten sich nach den Erzählungen der Überlebenden dramatische Szenen ab. Der Navigator, Stabsmatrose Hans-Joachim Klowersa, wurde in der Brücke durch die Wucht der Kollision vom Kartentisch geschleudert. Nach seinem Empfinden neigte sich das Boot nach Backbord. Er und Laudeley stemmten sich dem eindringenden Seewasser entgegen, um das rettende Schott nach draußen zu erreichen. Dann legte sich die Ruder säule des Bootes vor die rettende Öffnung. Schnell lief die Brücke voll Wasser und riss seitlich auf. Das Boot füllte sich weiter mit Wasser, drehte immer stärker nach Backbord, bis es schließlich kieloben in wenigen Minuten über das Heck absackte. Laudeley ließ sich nach unten ins Wasser fallen und tauchte in Todesangst aus dem Boot. Den Sog ihres Bootes spürend, bemühten sich die Überlebenden nach Leibeskräften vom Fahrzeug wegzuschwimmen. Von beiden Rettungsflößen schwamm nur eins auf. Das zweite ging mit dem Boot unter. Die im öligen Salzwasser Treibenden machten sich untereinander mit Rufen bemerkbar. Mühsam zogen sich neun Überlebende ins Floß hinein, darunter auch Kommandant und Leitender Ingenieur. Allen war speiübel. Sie hatten in ihrer Angst öl- und dieselgetränktes Seewasser geschluckt. Die Rettungspäckchen im Floß waren nicht zu gebrauchen. Man hätte sie austauschen sollen. Vergeblich riefen sie in den stummen Nebel der Nacht um Hilfe. Von ihrem Begleitboot 843 war weder etwas zu hören, geschweige denn zu sehen. Das meldete um 2.51 Uhr dem HGS in Rostock die Einnahme der befohlenen Position an Tonne 12. Zu dem Zeitpunkt lag das Führungsboot 844 bereits auf dem Grund der Ostsee. Die Seenotrettungsstelle in Warnemünde empfing um 3.15 Uhr den Funkpruch der DROTTNINGEN, dass sie mit einem unbekanntem Fahrzeug kollidiert war. Das Fährschiff

suchte nach dem Kollisionsgegner in See bzw. nach dem, was vom Fahrzeug übrig geblieben war. Dabei entfernte es sich immer weiter vom Unglücksort. Gegen 4.30 Uhr tauchte im Nebel ein großer Schatten auf. Das Handelsschiff ALBERTA, Heimathafen Stockholm, bemerkte das Floß mit den Schiffbrüchigen. Doch durch den Nebel ging der Sichtkontakt wieder verloren. Die GUSTAV WASA, die sich in der Nähe befand, nahm sofort Kurs zum Unglücksort und beteiligte sich an der Suchaktion.

Seitdem der Funkkontakt zum Boot 844 verloren ging, glühten in der Führungsetage der VM die Drähte. Eine große Rettungsaktion lief an. Die VM alarmierte 4 Minenleg- und Räumschiffe, 10 Schnellboote, 3 Hubschrauber und 1 Hilfsschiff. Eine ganze Flotte suchte in der Ostsee 16 ihrer Marinesoldaten. Dann endlich, nach 3 Stunden und 19 Minuten der Ungewissheit, fand das TS-Boot 843 im Morgengrauen ein Rettungsfloß mit den Überlebenden. Es gelang, die Kameraden in der zunehmend rauhen See aufzunehmen. Noch war das Schicksal der 7 vermissten Besatzungsangehörigen nicht bekannt.



Ein westdeutsches und ein polnisches Handelsschiff sowie 3 dänische Helikopter eilten herbei und suchten nach der Nebelauflösung mit. Der Deutschlandfunk und die DDR-Presseagentur ADN meldeten in den Abendstunden des Unglückstages den Bootsuntergang mit den vermissten Seeleuten. Laut ADN „unternahm der Kommandant alles, um die entstandene Gefahr abzuwenden“ und „das Verhalten der Bootsbesatzung zeichnete sich in der für sie entstandenen schwierigen Situ-

ation durch Umsichtigkeit, hohe Disziplin und Moral aus.“

Wracksuche

Der gerettete E-Nautiker Klowersa, der die Fahrt des Bootes bis zur letzten Minute auf der Seekarte laufend mitkoppelte, nannte der Untersuchungskommission die letzte Position in See. Unter Berücksichtigung der örtlichen Wind- und Strömungsverhältnisse, lokalisierte man den ungefähren Standort des Bootsuntergangs. Räumboote versuchten mit Grundschleppgeräten, das Wrack am Meeresboden zu finden, jedoch ohne Erfolg. Jetzt kam das Kampfschwimmerkommando KSK-18 der VM zum Einsatz. Die unter Leitung ihres Stabschefs, Kapitänleutnant Klaus Helmrich, stehende Tauchergruppe begann anderntags mit den Einsätzen. 19 Marinesoldaten, darunter 8 Offiziere, 3 Unteroffiziere und 8 Matrosen suchten den Grund eines mehrere Quadratsee-meilen großen Seegebietes außerhalb der DDR-Territorialgewässer ab. Die Wassertiefe betrug 12 bis 15 Meter, die Temperatur 8 Grad Celsius. Die Sicht war schlecht. Die Männer fanden auf dem Meeresboden treibende Blätter des Schiffstagebuches, die Dienstflagge, seemannische Gegenstände und persönliche Sachen der Besatzung. Am 5. September entdeckten die KSK-Männer das gesunkene Boot auf Position 54° 34,35' Nord und 12° 21,85' Ost. Es lag kieloben in 15 Meter Tiefe. Wegen der Strömungsverhältnisse waren Kollision- und Untergangsort des Bootes nicht identisch. Den Tauchern bot sich ein schreckliches Bild. Die Steuerbordseite war mittschiffs bis zum Heckspiegel total zerstört. Besonders stark waren die Verwüstungen in den Heckabteilungen I und II, die praktisch nicht mehr existierten sowie im Heckmaschinenraum (III). Das Bootswrack wurde am 8. September vom Bergungsschiff 1. MAI gehoben. Damit die geheimen Quarze der Freund-Feind-Kennungsanlage beim Wracktransport nicht verloren gingen, mussten diese zuvor von den KSK-Männern aus der Kommandanten-Kammer geborgen werden. Am Kranhaken hängend und an der Wasseroberfläche aufschwimmend, wurde es in den Marinestützpunkt



Torpedoschnellboot WILLI BÄNSCH

Warnemünde geschleppt. Dort hievte das Bergungskommando das stark beschädigte Boot aus dem Wasser. Bei der Hebung zerbrach es in zwei Teile. Offensichtlich hatte man die Stahltrossen nicht fachgerecht um den lädierten und vollgelaufenen Bootsrumpf gelegt. Unauffindbar bleiben wichtige vertrauliche Dokumente, darunter Funkunterlagen, Rufzeichenliste (VM), Tarntafeln mit Schlüsseleinstellungen und Seekarten. Die Seiten des Schiffstagebuches und Fotos der Toten verschwanden in Panzerschränken. Sie sind nicht wieder aufgetaucht. Ein Schiff des SHD ortete das vermisste 25-mm-Heckgeschütz und den Gefechtstorpedo.

Schuld, Versagen, Verschweigen

Die VM wich einer kritischen Aufarbeitung eigener Fehler in ihrer Selbstdarstellung bis 1990 aus. Debatten über die Schuldfrage ähnelten einem Spagat von Dichtung und Wahrheit, aber auch Schweigen. Vom Zeitgeist geprägt, klang der Nachruf des Chefs VM, Admiral Wilhelm Ehm, der am 30. August seinen 50. Geburtstag feierte. Danach verloren „der Sache des Sozialismus ergebene Genossen in treuer Pflichterfüllung während ihres Dienstes zum Schutz der DDR“ ihr Leben. Für Stasi-Chef Erich Mielke stand der Fährschiffkapitän als allein „Schuldiger“ am Untergang des TS-Bootes bereits vor Abschluss der Untersuchungen fest. In seiner am

3. September 1968 an Erich Honecker gerichteten streng vertraulichen „Einzel-Information Nr. 981/68“ bezeichnete er den Kommandanten, Kapitänleutnant Wolfgang S. „als erfahrensten und besten Kommandanten der TS-Brigade, der in Erkennung der Situation versuchte, die Kollision zu vermeiden und auszuweichen. Durch die große Geschwindigkeit des Zieles gelang dieses Manöver nicht.“ In dem MfS-Schreiben sind die Handlungsabläufe so dargestellt, dass sie den Kommandanten nicht belasten. Am 9. September (!) legte die Untersuchungskommission unter Vorsitz des DDR-Havariekommissars, Kapitän zur See Friedrich Elchlepp, ihren 19-seitigen Abschlussbericht vor. Danach „hätte das TSB 844 das aufzuklärende Ziel nur aus dem Heckkurswinkel ansteuern dürfen. Erforderlich wäre, Geschwindigkeit und Kurs des Gegners rechtzeitig zu bestimmen. Der Kommandant hätte das Ziel durch Herabminderung der eigenen Geschwindigkeit nach Osten auswandern lassen müssen, um es vor dem Bug passieren zu lassen. Damit wäre die DROTTNINGEN nicht zu einem Drehmanöver nach Steuerbord gezwungen worden. Der Kommandant des Bootes 844 unterlag dem Irrtum, das aufzuklärende Ziel klar an seiner Steuerbordseite zu haben. Deshalb ging er auf Stopp, um es passieren zu lassen. Er rechnete nicht mit der Möglichkeit, dass die DROTTNINGEN zur gleichen Zeit ein Steuerborddrehmanöver fuhr.“ Warum der Kommandant die allgemein geltenden Besonderheiten terrestrischer Navigation bei Fahrt im Nebel

nicht beachtete, bleibt unklar. Er wäre nach dem Unglück gut beraten gewesen, Fehler, die er aus seemannischer Unvollkommenheit begangen hat, einzugestehen. Danach sucht man in den Unterlagen vergebens. Verschwiegen werden ebenso die Gründe für die falschen Positionsmeldungen über die westdeutsche Fregatte mit dem Fehlurteil des HGS. Man ließ die Überlebenden in dem Glauben, dass ihr Boot von der Fähre, „einfach untergepflügt“ wurde. Nach gründlicher Prüfung der schwedischen Behörden und mehreren Gerichtsterminen wurde dem Kapitän des Fährschiffes eine geringe Mitschuld nachgewiesen.

Die gerettete Besatzung wurde nach den Befragungen sofort dienstfrei gestellt. Alle erhielten Heimaturlaub. Bis zum Ablauf ihrer Dienstzeit wurden sie in andere Einheiten versetzt. Der mit der Seefahrt eng verbundene Stabsmatrose Laudeley geriet z.B. in den Wachzug. Am 12. September fand ein Schiff die in See aufgeschwemmte Leiche von Rainer Handschug. Die Leichen der vermissten Seeleute, Obermaat Zobel und Stabsmatrose Schiwiek wurden an die schwedische Küste angeschwemmt und in die DDR überführt. Die sieben verunglückten Seeleute wurden in ihren Heimatorten mit allen militärischen Ehren beigesetzt. „In Erfüllung eines Kampfauftrages“ würdigte der Chef VM den Einsatz der Besatzung mit der Verleihung der NVA-Verdienstmedaille. Die Verunglückten erhielten sie postum in Gold, die Offiziere in Silber und die geretteten Mannschaftsdienstgrade in Bronze. *Fotos: Archiv Ingo Pfeiffer*