

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 Werftfliegezeit 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 vorgehen. 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“.