

Mein Name ist Flensburg,

Minenjagdboot Flensburg



50 Jahre

Hartmut Spieker



Die Fotos in diesem Buch sind 50 Jahre alt und z.T. etwas unscharf.

Der Titel des Buches ist in Anlehnung an 007 gefunden:
„Mein Name ist Bond, James Bond“

Für die Männer der Erstbesatzung des zweiten deutschen
Minenjagdbootes.

Inhaltsverzeichnis

Der Alte

Harry

Schwarzdrossel

Hein

Der STO

Der Sonarmeister

Der Tauchermeister

Ali

Moddel

12. September 1972 - Indienststellung

Im September 1972 - Einzelausbildung

Im Oktober 1972 - Gefechtsausbildung

25. Oktober 1972 - Typkommandeur an Bord

16. bis 20. November 1972 - Besuch in der Patenstadt

3. Dezember 1972 - Wachbootskaffee

24. Dezember 1972 - Weihnacht an Bord

5. Februar 1973 - Orkan auf der Jade

5. März 1973 - Zur Garantiewerftliegezeit nach Bremen

20. März 1973 - Fachliche Weiterbildung in der Werft

28. April bis 11. Mai 1973 - Manöver NORMINEX

14. bis 17. Mai 1973 - Besuch in Liverpool

20. bis 24. Mai 1973 - Training an der NATO-Minenschule
in Ostende

10. Juli 1973 - Großreinschiff im Banter See

Im Sommer 1973 - Bau von Kajaks

15. August 1973 - Kameradschaft an Bord
8. September 1973 Marinehochzeit
18. September 1973 - Übernahme von Granat
13. November 1973 - Nach dem Sturm
19. März 1974 - Starfighter F104G wird gesucht,
gefunden und geborgen
14. Juni 1974 - Kooperation mit einem Hubschrauber des
Seegrenzschutzes
17. Juni 1974 - Beschattung durch die NVA
20. Juni 1974 - Kontakt mit einem sowjetischen
Minensuchboot
27. Juni 1974 - Unter britischer Flagge
1. Juli 1974 vor Anker vor Bornholm
1. Juli 1974 Längsseits gehen in See
2. Juli 1974 - Gefährliche Annäherung
12. bis 14. Juli 1974 - „Tag der Flotte“ in Bremen
18. Juli 1974 - Kanalfahrt durch den Nord-Ostsee-Kanal
19. bis 21. Juli 1974 - Besuch in der Patenstadt
13. August 1974 - Abschiedsparty im Haus des
Kommandanten in Heidmühle
15. September 1974 - Teakholz
30. September 1974 - Kommandantenwechsel
Ein Rückblick aus meiner eigenen Sicht
Die Fortsetzung bis 1991
1995 bis 2011 - Jugendbegegnungsstätte „Mienchen“
Meine letzten Jahre
Anlage 1
Anlage 2
Anlage 3

Anlage 4

Anlage 5

Anlage 6

Anlage 7

Anlage 8

Anlage 9

Anlage 10

Anlage 11

Anlage 12

Anlage 13

Moin!

(Diese für die deutsche Nordseeküste übliche ganztägige Anrede kommt aus dem Plattdeutschen und steht für „Moi'n Dag“, also einen „schönen Tag. Abgekürzt ist das „Moin“ Das plattdeutschen Wort „moin“ steht für „schön“, „angenehm“. Schwätzer sagen „Moin Moin“)!

Also: Moin und ich möchte mich kurz vorstellen.

Ich bin das Minenjagdboot „Flensburg“. Geboren wurde ich am 3. Dezember 1959 als Küstenminensuchboot „Flensburg“. Meine Eltern lebten in einer Fernbeziehung: Der Vater war die Bundesmarine mit Wohnort Bonn und die Mutter die Burmester-Werft mit Wohnort Bremen-Lesum. Pate war die Stadt Flensburg, vertreten durch die Tochter des damaligen Stadtpräsidenten, Fräulein Ute Petersen.



Ich bin das 15. von 18 Kindern. Wir alle 18 haben wohlklingende Namen deutscher Städte. Meine älteren Geschwister sind Lindau (*1958), Göttingen (1958), Koblenz (1958), Wetzlar (*1958), Tübingen (*1958), Schleswig (*1958), Paderborn (*1958), Weilheim (*1959), Cuxhaven (*1959), Düren (*1959), Marburg (*1959), Konstanz (*1959), Wolfsburg (*1959) und Ulm (*1959). Nach mir kamen noch

Minden (*1960), Fulda (*1960) und Völklingen (*1960) in unser Element, das Wasser.

Wir alle gehören zu der bekannten „Lindau-Familie“. Unsere Familie ist wegen ihres guten Geschmacks, insbesondere wegen ihrer Liebe zu Mahagoni-Holz nicht nur in Deutschland bekannt, beliebt und geachtet; wir alle werden von manchen auch beneidet!

Wegen der hohen Anzahl an Kindern wurden wir zur Erziehung und Ausbildung zunächst in drei Gruppen aufgeteilt. Das waren das 4. Minensuchgeschwader in Wilhelmshaven sowie das 6. und das 8. Minensuchgeschwader in Cuxhaven. Ich wurde dem 8. Minensuchgeschwader zugeteilt. Jede dieser drei Gruppen hatte einen Coach, der sich Geschwaderkommandeur nannte. Für unsere Erziehung und Ausbildung hatte sich ein jeder Kommandeur etwa 70 weitere Männer zur Unterstützung ausgesucht. Frauen waren an unserer Erziehung weniger beteiligt.

Am 15. Juli 1963 wurde unsere Gruppe 8 aufgelöst und wir wurden auf die beiden anderen Gruppen aufgeteilt. Gemeinsam mit „Fulda“ und „Völklingen“ kam ich zum 4. Minensuchgeschwader nach Wilhelmshaven.

Als ich am 3. Dezember 1959 das Licht der Welt erblickt hatte, wurde Oberleutnant zur See Günther Fromm mein erster Chef. Er nannte sich Kommandant und stammte aus Schortens. Er hatte bereits drei Jahre in der Kriegsmarine gedient und dort erste seemännische Erfahrungen gesammelt. Später sollte er im hohen Dienstgrad eines Vizeadmirals als Befehlshaber die gesamte deutsche Flotte führen.

Unsere Aufgabe war es anfangs, Grundminen und Ankertauminen aus dem 2. Weltkrieg, die noch in der Nordsee lagen, zu suchen und zu beseitigen. Diese Aufgabe dauerte viele Jahre. Die von uns von Minen frei geräumten Seegebiete wurden „Zwangswege“ genannt, auf denen sich die Handelsschiffahrt nun wieder sicher bewegen konnte. Das alles geschah natürlich in der Zeit des Kalten Krieges.

An drei besondere Aktionen aus jenen Jahren, als ich noch als Küstenminensuchboot durch die nordeuropäischen Gewässer fuhr, kann ich mich gut erinnern.

Da war zum einen die sog. Eidererprobung. Günter Fromm sollte und wollte mit mir erproben, ob Schiffe meiner Größe und meines Tiefganges sicher von Tönning über Friedrichstadt nach Prinzenmoor und weiter auf dem 2,8 km langen Gieselau-Kanal nach Oldenbüttel in den Nord-OstseeKanal fahren können. Hintergrund war die Schaffung einer Alternative zur Fahrt von der Ostsee in die Nordsee im Kriegsfall, falls die Schleuse Brunsbüttel zerstört sein sollte. „Man kann“ war das Ergebnis, auch wenn wir einmal kurz auf Schlick festgesessen haben!

Immer wieder wurden einzelne unserer Werftliegezeiten im Ausland durchgeführt. Man wollte Werften in den Niederlanden, Belgien und Frankreich mit den deutschen Minensuchbooten vertraut machen und dänische wie norwegische Werften mit deutschen Schnellbooten. Dieses waren vorbeugende Maßnahmen für den Fall, dass im Kriege die deutschen Werften in der Ostsee, an Elbe und Weser zerstört sein sollten. Die Küstenminensuchboote verlegten vornehmlich für 3 Monate in die Werft Amiot nach Cherbourg. Diese Verlegungen waren sehr beliebt, insbesondere, wenn sie im Sommer erfolgten, das „Leben wie Gott in Frankreich“ gefiel den Besatzungen immer sehr gut.

Und dann gab es noch die Eisverlegung. Das hat nichts mit dem Kalten Krieg zu tun, sondern das waren Vorsichtsmaßnahmen der Marineführung für uns Holzboote. Bei sehr starkem Eisgang, wenn die Häfen zufrieren - wie im Januar / Februar 1963 - sind wir Holzboote besonders stark gefährdet: das Eis könnte uns beschädigen, unsere Spanten eindrücken, die Außenhaut angreifen, Wasser könnte eindringen. Und daher verlegten wir in solchen kalten Zeiten immer in solche westeuropäische Häfen, die noch vom warmen Golfstrom profitierten und nicht zufroren.

Die sechs Nachfolger von Günter Fromm hatten mit mir die gleichen Aufgaben zu erfüllen, wie der allererste Kommandant. Dieses waren Eberhard Papf, Dieter Frank, Ernst-Helmut Brüggemann, Wolfgang Lippoldt, Dirk Hoffmann und Hanno Brandt. Die Arbeit als Küstenminensuchboot war hart, die Aufgaben waren immer gefährlich und kosteten viel Kraft und Zeit. Gute Seemannschaft war von jedem Marinesoldaten an Bord gefragt, wenn bei hohem Seegang die mechanischen, akustischen und magnetischen Minenräumgeräte ausgebracht und später wieder eingeholt werden mussten. Und hohen Seegang gab es in der Deutschen Bucht sehr oft und nicht zu knapp. Der Wind kommt hier zumeist aus Nord-West, aus Richtung Island und kann sich in der Shetland-Bergen-Enge richtig aufbauen. Diese Enge zwischen Schottland und Norwegen wirkt dann wie eine Düse.

Die technologische Entwicklung verlief in diesen Jahren rapide - auf allen Gebieten und in vielen Ländern. So hatten sich die Engländer Mitte der sechziger Jahre auch eine neue, effizientere Methode für die Beseitigung von Seeminen ausgedacht und entwickelt: mit Unterwasserschall wird der Meeresboden im Voraus abgesucht. Sie nannten das „mine hunting“, also Minenjagd. Die Seeminen werden sodann lokalisiert, markiert und dann von Minentauchern gesprengt.

Bei der Minenjagd spielt das Zündsystem der Mine daher keine Rolle.

Die Bundesmarine hatte schon bald beschlossen, zwei Boote unserer Lindau-Familie mit dieser modernen Technologie auszurüsten. Dazu mussten die Boote umgebaut werden. „Fulda“ war 1968 bis 1969 das erste Boot und ich folgte 1970. Am 25. März 1970 wurde ich außer Dienst gestellt und bei meiner Mutter, der Burmester-Werft an der Lesum in Bremen zum Minenjagdboot umgebaut. Mein Bauch wurde aufgeschnitten und ein runder Sonardom an dieser Stelle eingebaut. Die bisherige schöne Kommandantenkammer mit ihren Bulleys (so heißen die Fenster an Bord) wie auch der dazugehörige Vorraum wurden als OPZ (das ist die Operationszentrale) hergerichtet. Ein Anbau wurde auf das Hauptdeck gesetzt. Er dient für Unterkünfte und einen Taucher-Store. Ja, und ich erhielt auch noch eine zusätzliche Antriebsanlage: dieselelektrisch für Schleichfahrt bei der Minenjagd. Die Firma Schottel aus Oberspaya am Rhein lieferte diese Anlage, die sonst häufig auf Flussfähren zu finden ist. Im Oktober 1971 sollte der Umbau abgeschlossen sein und ich in frischem Glanz mit viel Elektronik im Bauch wieder in Dienst gestellt werden.

Die neue Besatzung unter Führung von Kapitänleutnant Hartmut Spieker wurde bereits zum 1. Oktober 1971 zusammengestellt. Es waren 5 Offiziere, 4 Portepee-Unteroffiziere, 16 Unteroffiziere und 18 Mannschaften. Zusammen also 43 Soldaten die mich künftig pflegen und durch die Meere bewegen sollten. Doch meine Eltern hatten sich am Ende der Umbauphase arg zerstritten. Mein Vater, die Bundesmarine, war mit der Arbeit meiner Mutter, der Burmester-Werft, nicht zufrieden. Die vielen neuen unterschiedlichen elektronischen Geräte störten sich gegenseitig. Dieses durfte natürlich nicht sein und

beeinträchtigte auch die Sicherheit des Schiffes, also meine Sicherheit. EMV oder elektromagnetische Verträglichkeit nennt man dieses Phänomen. Die vielen Mitarbeiter meiner Mutter waren dann bemüht, das Problem zu lösen und meinen Vater zu befriedigen. Das alles dauerte allerdings recht lange und so konnte ich erst am 12. September 1972 wieder im Dienst gestellt werden. Endlich war es soweit und ich konnte wieder zur See fahren, mit einer neuen, hoch motivierten Crew. Und das waren schon tolle Typen, diese 43 Marinesoldaten, die mich nun bewegen wollten. An einige von ihnen kann ich mich noch gut erinnern.