

# Der Kanonier

Informationsblatt der Gemeinschaft der 13er e.V.

Nr. 40, Ausgabe 2/2009

## Ein Schuss in den Ofen

### Parchimer Ausstellung informierte falsch zur Militärgeschichte

Im Sommer 2008 wurde im Zinnhaus in Parchim eine Sonderausstellung des Museums der Stadt gezeigt, welche das Thema hatte: "Soldaten in Parchim" - ein weit gespannter Bogen vom ersten urkundlich genannten Parchimer, einem Burgmann Mallin, dem die Verteidigung der Burg Parchim im Kriegsfall oblag, bis hin zur Bundeswehr in heutiger Zeit. Manch Leser wird sich fragen: "Bundeswehr in Parchim?" Nun, aus dem FuTB-43 der NVA in Parchim-Dargelütz wurde nach 1990 für zwei Jahre die Radarführungsabteilung 31 formiert. Ansonsten war und ist außer einem Gedenkstein am Kulturamt der Stadt von der Bundeswehr in Parchim nichts zu sehen. Das FRR-13 der NVA war über 28 Jahre in der Stadt anwesend. Noch heute wohnen in Parchim zahlreiche "Ehemalige" und deren Kinder und Enkel. Ein Verein widmet sich der Traditionspflege. Auf den zwei Etagen der Ausstellung wurde dem FRR-13 nur eine Tafel gewidmet. Da war man als Besucher der Ausstellung tatsächlich verblüfft, zumal im Museum der Stadt wesentlich mehr Material zum FRR-13 vorhanden ist. Somit blieb nur eine Schlussfolgerung: Es kann nicht sein, was nicht sein darf! Frei nach den drei rechtsstehenden indischen Affen: "NVA - was ist das? Nie gesehen oder gehört, und bloß nicht darüber reden!" Die Fotos von Herrn Voß aus seiner Wehrdienstzeit in der NVA sprachen Bände - über ihn selbst. Man sollte sich auch als ein begnadeter

Fotograf gut überlegen, welche Bilder man aus der eigenen Privatsphäre veröffentlicht. "Gegen"-Darstellungen von Soldaten und Unteroffizieren aus der NVA-Zeit - siehe vergangene Ausgaben des "Kanoniers". Die alleinige Darstellung der Fotos von Herrn Voß fälschte das Geschichtsbild zur NVA. Das hätte auch ein Museumsleiter erkennen müssen, wenn er an einer objektiven Geschichtsdarstellung interessiert gewesen wäre. Blicke noch der Hinweis: Bezieht man Material aus anderen Quellen, muss man das angeben. Auch auf einer Ausstellungstafel. Offensichtlich war das Museum der Meinung, dass man das beim "Kanonier" nicht nötig hätte. So etwas wird als Verletzung der Urheberrechte bezeichnet (siehe unser Impressum).

Über andere Unzugänglichkeiten soll an dieser Stelle gar nicht die Rede sein, wobei Wilfried Rühle dem Museumsleiter seine Unterstützung angeboten hatte. Zumindest bezüglich der NVA war die Ausstellung somit ein "Schuss in den Ofen".

B. Keuthe



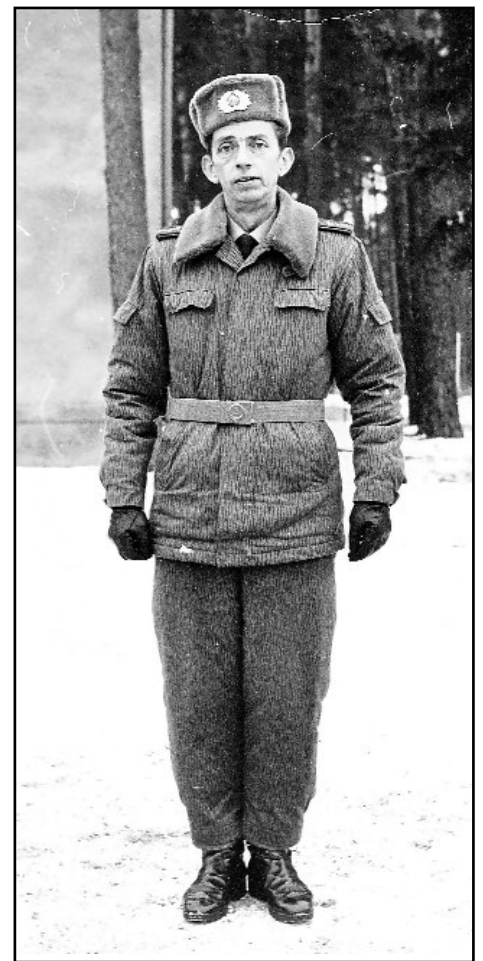
#### Die nächsten Termine

27.02. 19.00 Uhr Stammtisch  
27.03. 19.00 Uhr Stammtisch  
17.04. 19.00 Uhr Stammtisch  
15.05. 19.00 Uhr Stammtisch  
Alle Stammtische finden im "Hotel am Bahnhof" im Vereinszimmer statt. Beitragszahlung nicht vergessen!

NVA in Parchim. Vorbeimarsch einer Ehrenformation des FRR-13 an der Tribüne am Platz der Arbeit (heute Moltkeplatz).  
Foto: H. Günther



*Foto oben: Meldung an den K-FRA-131 an einem Tag der NVA. Wegen der geringen Stärke des angetretenen Personalbestandes ist zu vermuten, dass die FRA an diesem Tag das DHS sicherstellte. Mitte links: Vorbereitungen zur Überwindung der "Kampfbahn" im Feldlager Lieberose. Am linken Flügel der FRA die Startbatterie. Im Vordergrund Major Danken, nach rechts Major Dienst vom Ingenieursdienst des FRR und Frank Reuter, Offizier Startbatterie im FRR. Mitte rechts: Der langjährige Hauptfeldwebel der FRA: Bernd Hartmann. Unten links: Tag der NVA auf dem Apellplatz im A-Objekt. Unten rechts: "Siegerfoto" in Aschuluk. Die Gefechtsbesatzung der FRA-131 mit Hauptfeldwebel, ganz rechts und Na-ZF, Fä. Gumz, li. neben ihm.*



## Die Fahnenflucht eines sowjetischen MiG-25-Piloten nach Japan

6. September 1976. Um 12.50 Uhr (OZ) startet auf dem Flugplatz Tschugujevka im Fernöstlichen Militärbezirk der Sowjetunion eine MiG-25. Sie trägt die Bordnummer 31.

Pilot des modernen Jagdflugzeugs ist der Oberleutnant der Luftstreitkräfte Viktor Belenko. Nach 10 Minuten bricht die Funkverbindung der Jägerleitstelle mit dem Flugzeug ab. Auf dem Flugplatz herrscht helle Aufregung. Man vermutet einen Unfall. Hubschrauber starten, um nach der Maschine zu suchen, finden aber nichts.

Einige Stunden später erfährt die ganze Welt, dass auf dem japanischen Flugplatz Hakodate ein sowjetisches Militärflugzeug gelandet ist. Bei der Landung wäre es beinahe zu einem Zusammenstoß mit einer Boeing 727 gekommen. Eine wachsende Anzahl von Journalisten ermittelt auf dem Platz. Der Name Belenko wird bekannt. In einer ersten offiziellen Erklärung der sowjetischen Seite wird behauptet, der Pilot habe die Orientierung verloren und musste deshalb in Japan notlanden. Man verlangt die sofortige Rückgabe des Flugzeugs und des Piloten. Diese Erklärung war von den Spezialisten der sowjetischen Militärabwehr bzw. der Spezialpropaganda erarbeitet worden. Als kurze Zeit später bekannt wird, dass Belenko nicht zurück in seine Heimat will, tritt seine Mutter im sowjetischen Fernsehen auf. Sie hatte ihren Sohn seit 13 Jahren nicht gesehen, was nicht davon abhielt, mit ihr einen rührseligen Auftritt zu inszenieren.

Zu dieser Zeit gab es bei den sowjetischen Luftstreitkräfte ca. 400 Maschinen des Typs MiG-25. Das Flugzeug erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von fast 3 Mach und eine maximale Flughöhe im Bereich der Stratosphäre (ca. 29.000 m). Kein anderes Land verfügte zu dieser Zeit über ein ähnliches Kampfflugzeug.

Seine Entwicklung hatte 1962 begonnen. In dieser Zeit waren Spionageflüge von US-Aufklärungsflugzeugen über dem Territorium der Sowjetunion üblich, ohne dass man außer mit Fla-Raketen etwas dagegen unternehmen konnte. Die Höhenaufklärer des Typs U-2 führten tausende Flüge z. B. entlang der sowjetisch - chinesischen Grenze durch, um die dort stationierten Einheiten der Luftverteidigung aufzuklären. Auch über dem europäischen Teil der UdSSR fanden solche Flüge statt. Mit der MiG-21, dem Standardjagdflugzeug der Luftverteidigung, war es nicht möglich, die U-2 zu bekämpfen. Das hatte sich am 1. Mai 1960 bei dem Versuch, die U-2 des amerikanischen Piloten Powers abzufangen, deutlich gezeigt. Die eingesetzten MiG-21 erreichten nicht die Höhe des amerikanischen Fernaufklärers (über 20.000 m). Sie konnten die U-2 weder auffassen noch bekämpfen. In dieser Situation bewies die Fla-Raketen-Truppe ihre universellen Gefechtseigenschaften. Wenige Splitter einer einzigen Rakete, die noch dazu im Einholeverfahren gestartet worden war, trafen die U-2, brachten deren Triebwerk zum Stillstand und veranlassten den Piloten, sich mit dem Schleudersitz zu katapultieren. Damit verstieß Powers zwar gegen die Weisung, sich nicht lebend in Gefangenschaft zu begeben, rettete aber immerhin sein Leben.

Wie gesagt hatte in der Sowjetunion die Entwicklung eines speziellen Flugzeugs für Handlungen in großen Höhen und bei hohen Geschwindigkeiten schon Anfang der 60er Jahre begonnen. Die Forschungsmaschine E-155 des Konstruktionsbüros Mikojan-Gurewitsch stellte mit 2.401 Km/h einen neuen Weltrekord auf. Sie konnte eine Gipfelhöhe von 22.670 m erreichen. Nach einem weiteren Jahr wurden Geschwindigkeiten über 3.000 km/h erreicht. Die E-155 war die Basis für die Entwicklung der MiG-25. Dass deren Serienproduktion erst nach 10 Jahren beginnen konnte, war den drastischen Einschränkungen der Militärausgaben unter Chruschtschows Führung geschuldet. Es war keineswegs verwunderlich, dass auch in den USA an der Entwicklung eines superschnellen Jagdflugzeugs ( $V > 3.000$  km/h) gearbeitet wurde. Offenbar waren dabei jedoch Probleme aufgetreten, denn die sowjetische Militäraufklärung hatte ein außerordentliches Interesse der Amerikaner an der MiG-25 festgestellt.

Die MiG-25 war mit Abstand das schnellste Abfangjagdflugzeug seiner Zeit. Sie konnte 2,8 Mach in großen Höhen erreichen. Es war damals den Piloten jedoch untersagt, Mach 2,5 zu überschreiten. Sie war auch entwickelt worden im Hinblick auf die amerikanischen Absichten, einen superschnellen strategischen Bomber B-70 zu bauen.

Es war demzufolge verständlich, dass die USA nach Belenkos Landung in Hakodate einen großen Druck auf Japan ausübten, um sofort an das entführte sowjetische Flugzeug heranzukommen. Immerhin gelang es den Japanern zwei Wochen lang zu verhindern, dass sich die Amerikaner die Maschine genauer ansehen konnten. Am 19. 09. 1976 bereiteten dann 64 japanische und 11 amerikanische Experten die Überführung der MiG-25 auf eine US-Basis vor. Eine "Galaxy" des Strategischen Lufttransportkommandos nahm die zerlegte und in 13 Containern verpackte Maschine an Bord und flog, begleitet von 14 japanischen Jagdflugzeugen, zu der Militärbasis Hijakura in Japan. Die gesamte Aktion war monatelang Thema nicht nur in den Medien, sondern auch in Geheimdienstkreisen. Nachdem sich die Amerikaner zunächst vordergründig abfällig über die

Konstruktion der Mig-25 geäußert hatten, sickerte langsam durch, dass sie im Grunde hochmodern war. Belenkos Maschine war erst im Februar 1976 produziert worden. USAF-Secretary Robert C. Seamans stellte fest, die MiG-25 sei der beste Abfänger, der gegenwärtig hergestellt wird. Die "Flugrevue" schrieb in ihrer Ausgabe 10/76: "Die MiG hat einen neuen Maßstab in der Leistung von Kampfflugzeugen gesetzt."

Inwieweit die amerikanischen Flugzeugbauer bei der Entwicklung ihrer eigenen Hochleistungsflugzeuge von den Erkenntnissen der Russen profitieren konnten, ist nicht bestimmbar. Fakt ist jedoch, dass die USA aus der Flucht Belenkos einen unschätzbaren Gewinn ziehen konnten. Für die Sowjetunion war nicht nur ein großer moralischer Schaden eingetreten, sie musste auch über 2 Milliarden Rubel aufbringen, um die Kennungsgeräte und die Funkmeßvisiere ihrer Flugzeuge zu erneuern.

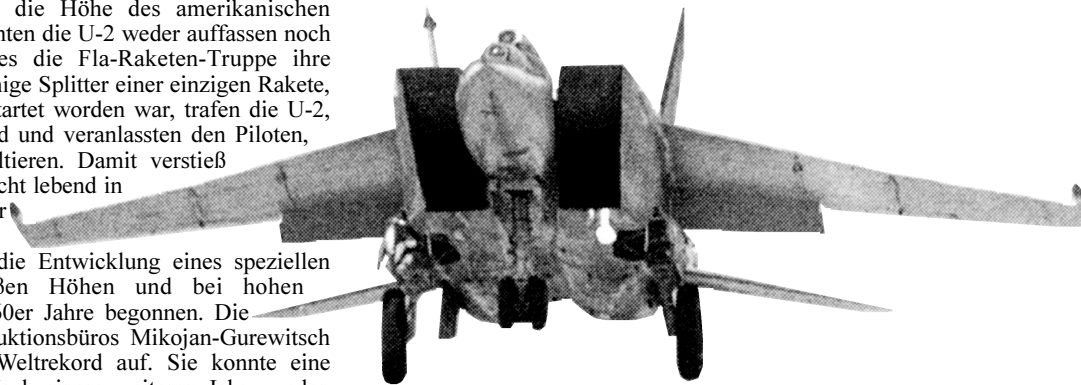
Die Fahnenflucht Belenkos ging offensichtlich nicht auf eine spontane Entscheidung seinerseits zurück. In einem bald nach seiner Flucht erschienen Buch äußerte er sich jedenfalls überhaupt nicht dazu, was zu gewissen Vermutungen berechtigt. Bei den folgenden Untersuchungen entdeckte die sowjetische Abwehr eine Reihe von Ungereimtheiten in seiner Biografie. So hatte er den Besuch einer Stadt im Norden der Sowjetunion verschwiegen und erzählte nie etwas über seine Urlaubserlebnisse, was eigentlich unter den Piloten unüblich war. Weitere Fakten, die die Abwehr geheim hielt, sprachen dafür, dass Belenko angeworben worden war und zur Fahnenflucht ermuntert wurde. Seine Befragung durch die Spezialdienste der USA dauerte fünf Monate. US-Präsident Ford erteilte Belenko persönlich Asyl. Die US-Regierung schuf einen Fond, der ihm ein sorgenfreies Leben garantieren sollte.

Belenko, der später in den USA in einer Flugzeugfirma angestellt wurde, erhielt die US-Staatsbürgerschaft und heiratete eine Amerikanerin, mit der er drei Kinder hat.

Die MiG-25 leistete in der Zeit der 70er und 80er Jahre nicht nur in den sowjetischen Luftstreitkräften der GSSD wertvolle Dienste (siehe Artikel in Kanonier Nr. 16, 1/2002), sie wurde auch in andere Länder exportiert (25 Maschinen in den Irak und 30 nach Syrien).

Im voraussichtlich nächsten Kanonier wird ein Artikel zu einem Interview erscheinen, das Viktor Belenko 1996 einer US-amerikanischen Journalistin gegeben hat.

**Bernd Biedermann**



*Eine zweisitzige MiG-25 RU im Landeanflug auf den Flugplatz Neu-Welzow im Jahre 1992.*

*Foto: Lutz Freund, in Sowjetische Fliegerkräfte in Deutschland 1945-1994, Band 4, 2000.*

### Was Belenko nicht wusste

Als die USA die SR-71 als strategischen Aufklärer in die Bewaffnung übernahm, tingelte Belenko von einer US-Militäreinrichtung zur anderen und bewies angeblich anhand von Flugberechnungen, dass dieses neue Flugzeug niemals von einer MiG-25 hätte abgefangen werden können. Tatsächlich wurde auch nie eine Rakete von einer MiG-25 auf eine SR-71 verschossen. Belenko mag aus seiner damaligen Sicht Recht gehabt haben. Er wusste nicht, dass solche Abfangprozesse durchaus möglich waren. Die Gefechtsbesatzungen der FRA des FRR-13 konnten hin und wieder auf den Luflageplanchetts verfolgen, wie die automatisierte Jägerleitung mit MiG-25 auf SR-71 funktionierte. Siehe Kanonier Nr. 16, 1/2002. Ein typisch russischer Analogrechner berechnete nach den eingegebenen Anfangswerten, der geforderten Leitmethode und der hier notwendigen Zielführung in die hintere Halbsphäre der SR-71 die Flugparameter, die die MiG-25 zu einem bestimmten Zeitpunkt hinter die SR-71 brachten. Die errechneten Angaben wurden an den Abfänger übertragen und abgeflogen. Der Pilot brauchte dann nur noch "warten", bis die SR-71 in seine vordere Halbsphäre einflog und seine Luft-Luft-Raketen starten. Das Ziel hätte auch schneller und höher fliegen können. Dieser Irrtum wäre für eine SR-71 tödlich gewesen.

**Burghard Keuthe**

## Vor 30 Jahren:

### Winter in der FRA-133

Vielen wird der harte und schneereiche Winter von 1978/79 in Erinnerung geblieben sein, der zur Jahreswende mit einem heftigen Schneefall, Sturm und Frost begann. Die Silvester-Urlauber hatten das Objekt der FRA-133 bereits am Vortag verlassen. Es blieben nur die Wachablösung und diensthabende Kräfte für das DHS. Die neuen Wachen belehrte der KC, denn es war die sogenannte Sicherheitsperiode, nicht wegen möglicher Unwetterwarnungen, sondern wegen des verringerten Personalbestandes. Für den Rest der verbliebenen Soldaten hieß das - kein Ausgang. Schon am Vormittag setzte ein sich zunehmend verstärkender Schneefall ein. Der damalige KC der FuTK, Hptm. Dehmel, wohnte im 15 km entfernten Parchim und fuhr mit einem Pkw "Moskwitsch" täglich die Strecke hin und zurück. Gemeinsam mit dem Autor hatte er vor, abends das Parchimer Theater zu besuchen, wo nach einem Theaterstück der Silvesterabend auf der dortigen Bühne ausklingen sollte. Mit dem heftiger werdenden Schneefall kamen doch einige Bedenken bezüglich der Passierbarkeit der Straße nach Parchim. Schnell wurde noch ein Sack mit Sand gefüllt, eine Schippe eingepackt sowie Schneeketten auf die Pkw-Räder aufgezogen. Was sollte nun noch passieren? Vor Wulfsahl hatte der Wind bereits bedenklich hohe Schneewehen zusammen geblasen, doch am Ortsausgang Karrenzin musste der Pkw stoppen. Eine Kolonne von schippenbewehrten Einwohnern verstreute sich gerade im Dorf. Zwei zusammengeschaltete Traktoren mit Schneepflug wurden wieder getrennt. "Was ist los?" "Hier geht es nicht mehr weiter! Die Straße ist vollkommen zugeweht. Die Schneewehen wachsen schneller, als wir räumen können." Wir brauchten unsere Schippe gar nicht erst auspacken. Es blieb nur, schnell das Auto zu wenden und wieder zurück ins Objekt nach Ziegendorf zu fahren, bevor wir selbst noch Opfer des Schnees wurden. Eine Schlafstelle war für den KC im "Bullenkloster", in dem auf den oberen Flur des Stabsgebäudes eingerichteten Jungesellenwohnheim, schnell gefunden. Am Silvesterabend sollte für die in der Wohnsiedlung wohnenden Berufssoldaten und ihren Frauen in der MHO, der Gaststätte im Objekt, Tanz sein. Doch als es anfang zu dunkeln, fiel der Strom aus. Stromsperre. Die ganze DDR lag damals im Dunkeln. Der Tanz fiel aus, die Gaststätte schloss. So hatten wir uns



Die verschneite Straße nach Parchim am Ortsausgang Karrenzin Silvester 1978.

Foto: Keuthe

den Silvesterabend nicht vorgestellt. Pit Dehmel verzog sich grollend im Bett. Die verbliebenen Jungesellen beschlossen, die Gaststätte Pöhl in Ziegendorf aufzusuchen, da wurde auch Silvester gefeiert. Hier fand zwar kein Tanz mehr statt (die Verstärker funktionierten ohne Strom auch nicht), aber es standen Kerzen auf den Tischen, die bei Bier und Schnaps eine außerordentlich stimmungsvolle Atmosphäre aufkommen ließen. Der Abend war gerettet. Aber in dunkler Nacht und bei -20°C wehte nun auch Ziegendorf zu. Und welche unangenehme Überraschung, im Armeeobjekt herrschte bei Rückkehr außer Dunkelheit auch Kälte. Ohne Strom liefen die Wasserpumpen nicht. Eine Wasserleitung froh bei den hohen Minusgraden ein, die Objektheizung fiel aus. Neujahr zog der Personalbestand ins B-1-Objekt zum Schneeschaukeln. Die Rampen und die Zufahrtswege mussten passierbar bleiben. Wann die FRA in B-2 ging, entschwand der Erinnerung. Die Jagdflieger konnten nicht mehr starten und somit kein DHS sicherstellen. Zusätzliche FRA übernahmen die Bereitschaft. Auch die nächsten Tage waren mit Schneeschaukeln ausgefüllt. Aus Ziegendorf kamen Hilferufe - Man brauchte in der LPG Strom, um das Vieh versorgen zu können. Die Kühe mussten getränkt und mit der Hand gemolken werden. Obwohl die Möglichkeit bestand, Elektroaggregate von der NVA zur Verfügung zu stellen, durfte das nur mit Genehmigung von "oben" erfolgen. Die kam nicht. Es war schwer, das den Bauern verständlich zu machen. Vieh wurde notgeschlachtet,

denn auch die Bevölkerung musste versorgt werden. Noch lange danach schwärmten die Ehefrauen aus der Wohnsiedlung vom hervorragenden frischen Fleisch, welches zu der Zeit beim Ziegendorfer Fleischer gekauft werden konnte. Eine hochschwängere Frau musste mit NVA-Lkw nach Parchim gebracht werden, für Taxis bzw. Pkw war einige Tage kein Durchkommen. Nach und nach, vor allem mit dem Abflauen des Sturmes, normalisierte sich die Lage. Doch da stand eines Tages plötzlich ein abgerissener sowjetischer Soldat vor der Wache und wollte den "Komandir" sprechen. Wie sich dann herausstellte, war seine Einheit während einer Übung am ca. 10 km entfernten Treptowsee (milit. Übungsgelände) eingeschneit. Die mitgeführten Lebensmittel waren von den Soldaten mittlerweile aufgebraucht worden, ebenso der Treibstoff. Er brauchte eine Verbindung nach Perleberg zu seinem Standort und hoffte, sie bei uns zu bekommen. Doch einen "direkten" Draht dorthin besaßen wir auch nicht. Wir konnten aber anders helfen. Bald rollte die eingeschneite Truppe vor dem A-Objekt an. Sie duschte und bekam eine warme Mahlzeit. Der damalige Kfz-Schirrmeister, Fähnrich Schmidt, kannte ein paar offene Wege quer über die Dörfer und begleitete die Truppe, bis sie eine freie Straße erreichte. Überschwänglich dankend rollten die Russen dann allein nach Perleberg weiter. B. Keuthe

## Impressum

### Herausgeber; Herstellung:

Gemeinschaft der 13er e.V., Parchim  
Auflage: 100

### Geschäftsadresse und -konto:

Wilfried Rühle  
Putlitzer Straße 17, 19370 Parchim  
Tel. 0 38 71 / 44 12 43  
E-Mail: Wilfried.Ruehe@t-online.de  
Sparkasse Parchim-Lübz  
Konto-Nr.: 119 100 17 13  
BLZ: 140 513 62

### Redaktion:

Burghard Keuthe  
Hauptstraße 24, 19372 Wulfsahl  
Redaktionsschluß: 13.02.2009  
Preis: 0,55 EURO

Für Mitglieder kostenlos.

Vervielfältigung, auch auszugsweise, ist nicht gestattet.



Frank Giesendorf, ehemaliger MKF und FO P-18 in Ziegendorf, baute ein Modell "seiner" P-18 als Diorama entsprechend des Standortes. Im Vordergrund am Boden die kleine Antenne für die Kennungsabfrage, entfaltet in der Hauptanflugsrichtung. Im Hintergrund der Objekt-Betonzaun.