



# Der Kanonier

Informationsblatt der Gemeinschaft der 13er e.V.

Nr. 44, Ausgabe 1/2010

## Liebe Kameraden der Gemeinschaft, liebe Ehemalige des FRR-13, liebe Leser,

das Jahr 2009 neigt sich dem Ende zu und die Vorweihnachtszeit erfreut uns alle. Der Vorstand der "Gemeinschaft der 13er" wünscht allen ein schönes und besinnliches Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins Neue Jahr bei bester Gesundheit.

Unser Vereinsleben gestaltete sich 2009 wieder sehr erfolgreich und vielfältig. Zweifellos waren unser Familientreffen mit der Vorstellung unseres Vereinswimpels und die Buchlesung von Oberst a.D. Siegfried Horst die Höhepunkte. Und unser "Kanonier" kam regelmäßig in die Briefkästen und wird nicht nur von unseren Mitgliedern gelesen, sondern erfreut auch im Internet vielfacher Beliebtheit.

Nach wochenlangen Vorbereitungen, Anmeldungen, Bestellungen, Absagen und Zweifel am Erfolg fand am 10.10. das 10. Familientreffen der Ehemaligen des FRR-13 in Matzlow in der Festscheune von Gastwirt Hans Göldnitz statt. Gleich vorweg: Es war ein gelungenes, ein schönes und ein würdiges Fest.

In Gemeinschaftsarbeit hat der Vorstand der "Gemeinschaft der 13er" keine Mühen gescheut, allen Teilnehmern mit ihren Ehefrauen aus nah und fern ein paar gemütliche Stunden vorzubereiten. Hans Riedig hatte den kürzesten Weg und Peter Helm den weitesten. Kalle Holz wurde erstmals herzlich begrüßt und ebenso "Witri" aus Warin. Wolfgang Prager vertrat die Hauptstadt Berlin. Hubert Rauch fotografierte wieder für den "Kanonier". Peter Nieswandt kam wieder überraschend aus Magdeburg und Uli Rehberg beehrte uns noch am Abend. Jochen Bössenrodt und Werner Messing wurden am Abend Mitglieder der Gemeinschaft. Ernst Seidler war der älteste und Hans-Joachim Klump der jüngste Teilnehmer, der unseren Verein mit viel Arbeitsmaterial überraschte. Danke dafür.

Wilfried Rühle eröffnete das 10. und zeigte den neuen Vereinswimpel, der aus Spendengeldern der Mitglieder finanziert wurde. Mit einer Schweigeminute wurde den Verstorbenen seit dem letzten Familientreffen gedacht. (Harry Bauer, Richard Straub, Thomas Schade, Günther Scholz)

Viele Mitglieder und Ehemalige entschuldigten sich aus unterschiedlichen Gründen und bestellten Grüße an die Teilnehmer wie: Rolf Stiehler, Bernd Biedermann, Hajo Berger, Siegfried Schwarz, Egbert Kliemchen, Wolfgang Völz, Rudi Berkau u.v.a. Lothar Herrmann stellte sein neues Buch über die

43. FRBr. vor und Burghard Keuthe erläuterte das Vorhaben eines Buches über die Geschichte des FRR-13.

Hartmut Günther hatte einige Episoden über Erlebtes im Regiment aufgeschrieben und gab diese unter großem Gelächter zum Besten. Harry Kinzel aus Parchim hatte wieder eine tolle Ausstellung dargeboten.

Die Höhepunkte des Abends waren zweifelsohne die Auftritte der Tänzer der Show'n Dance-Kompanie ebenfalls aus Parchim und das deftige und reichhaltige Büfett der Gaststätte sowie der super aufgelegte DJ. Nach dem wir uns alle gestärkt hatten, wurde kräftig das Tanzbein geschwungen oder die Teilnehmer trafen sich zu interessanten Gesprächen von Tisch zu Tisch. Viele hatten sich ja Jahrzehnte nicht gesehen. Die vielen Gespräche machten eines deutlich: Der Wunsch nach einem 11. Familientreffen. Der Dank des Vorstandes gilt dem Team der Gaststätte um Hans Göldnitz, Harry Kinzel, den super Tänzern, dem DJ und allen Teilnehmern. Wir freuen uns auf ein Wiedersehen. Der Arbeitstermin ist der Juni 2011.

Wilfried Rühle  
Vorsitzender der "Gemeinschaft der 13er"

### Jubilare der 13er im Jahre 2010

<b>80 Jahre</b>	<b>Kamerad Erst Seidler</b>
<b>70 Jahre</b>	<b>Kamerad Manfred Egerland</b> <b>Kamerad Karl-Heinz Riekehr</b> <b>Kamerad Dr. Rolf Emmerich</b>
<b>65 Jahre</b>	<b>Kamerad Peter Vogler</b> <b>Kamerad Peter Helm</b>
<b>60 Jahre</b>	<b>Kamerad Dr. Jörg-Ulrich Knobloch</b> <b>Kamerad Wolfgang Rohde</b>

**Der Vorstand wünscht allen Jubilaren persönliches und familiäres Glück, Zufriedenheit und beste Gesundheit.**

## Neues vom Sender Jerewan

Den ehemaligen DDR-Bürgern wird der "Sender Jerewan", der auf alle Lebenslagen eine Antwort fand, noch gut in Erinnerung sein. Für diejenigen, die ihn nicht kennen, sei ein folgendes Beispiel gebracht:

Frage an Sender Jerewan: "Was ist Kommunismus?" Antwort:

"Kommunismus ist das leuchtende Fanal am Horizont der Menschheit."

Frage an Sender Jerewan: "Kann man sich dem Horizont nähern?"

Antwort: "Im Prinzip ja, aber der Horizont ist nur eine gedachte Linie. Je näher man glaubt heranzukommen, um so weiter rückt sie in die Ferne."

Einige Ausgaben zuvor (Beilage der Ausgabe Nr. 41) brachte der "Kanonier" den Hinweis darauf, dass die Möglichkeit bestehen kann, die eigene Rente durch Beantragung auf Anerkennung des gezahlten NVA-Verpflegungsgeldes als Arbeitsentgelt aufbessern zu lassen. Im Amtsdeutsch heißt das: Überführung der im Sonderversorgungssystem der Angehörigen der Nationalen Volksarmee erworbenen Ansprüche und Anwartschaften in die gesetzliche Rentenversicherung.

Viele Leser des "Kanonier" folgten dem Hinweis. Die Antwort lautete

jedoch stets: "abgelehnt". (Auszug aus den diesbezüglichen Antwortschreiben): "... das Urteil des BSG vom 23.08.2007 -B4 RS 4/06 R- bezieht sich auf ein Klageverfahren eines Angehörigen in einem Zusatzversorgungssystem. ... Diese Feststellungen sind jedoch nicht auf die Sonderversorgungssysteme übertragbar. ... Die Zahlung des Verpflegungsgeldes erfolgte auf der Grundlage der Verpflegungsordnung. Verpflegungsgeld wurde somit außerhalb der Besoldungsordnung der NVA gewährt."

Bleibe die Frage an den Sender Jerewan: "Was ist Verpflegungsgeld?" Antwort: "Angehörige der bewaffneten Kräfte der DDR und anderer Zusatzversorgungssysteme (z.B. VP), die nicht an der Gemeinschaftsverpflegung teilnehmen, konnten sich die Leistung als Verpflegungsgeld auszahlen lassen."

Frage: "Gibt es einen Unterschied zwischen dem Verpflegungsgeld des Sonderversorgungssystems und dem der anderen Zusatzversorgungssysteme der DDR?" Antwort: "Im Prinzip nein! Aber Verpflegungsgeld ist eben nicht Verpflegungsgeld." Alles klar? BK



*In den Jahren 1967/68 scheint anhand der Fotos die Umrüstung der Objektfeuerwehr Dargelütz von dem älteren IFA-Fahrzeug (Fotos oben) auf das modernere Feuerlöschfahrzeug auf G-5-Basis (Fotos unten) erfolgt zu sein. Die mittleren Fotos zeigen die damalige persönliche Ausrüstung. Werner Meßing ist auf dem linken Foto links zu sehen.*



## Flugplatz Parchim - Erste Kampfhubschrauberbasis in der DDR

Anfang der 70er Jahre erlebte der Flugplatz die bis dahin ruhigste Zeit seiner Geschichte. Das seit Jahren hier heimische 20. Jagdbombenfliegerregiment mit seinen Su-7 verlegte von Parchim auf dem Flugplatz Groß Dölln in der Schorfheide. Zurück blieb eine Zielfeldstellungsstaffel mit fast schon altertümlich wirkenden umgerüsteten IL-28 Frontbomben. Neben dieser 74. OBAE waren hier seit etwa 1969 zwei kleine Fliegereinheiten mit wenigen Hubschraubern stationiert. Zum einen war das eine selbstständige Hubschrauberabteilung der 94. Garde-Mot.Schützendivision aus Schwerin und zum anderen eine selbstständige Hubschrauberabteilung der 21. Mot.Schützendivision aus Perleberg. Die unscheinbaren Verbindungshubschrauber von Typ Mi-2 dürften den meisten vor Ort entgangen sein. Im Verlauf der 1970er-Jahre sollte jede der beiden Einheiten etwa über sechs Mi-2 und je einen Mi-8T und Mi-8WKP betrieben haben.

Aber im sowjetischen Generalstab war die Entscheidung über die Zukunft des Flugplatzes gefallen. Eine neue Waffenkategorie, der Kampfhubschrauber stand vor dem Abschluss der Entwicklung und die Einführung in den Truppendienst stand kurz bevor. Schwerbewaffnete Kampfhubschrauber sollten für die nächsten 20 Jahre das Bild über die Stadt bestimmen und diese zu einer der wichtigsten sowjetischen Hubschrauberbasen in der DDR machen. Im Januar des Jahres 1973 landeten dann an mehreren aufeinander folgenden Tagen Antonow-Transportflugzeuge und luden militärische Güter und Personal aus der Sowjetunion auf dem Flugfeld aus. Das 172. Kampfhubschrauberregiment formierte sich als Vertreter einer neuen Waffengattung und war dem Stab der 2. Garde-Panzerarmee in Fürstenberg unterstellt.

Der Westen beobachtete fortan die Aktivitäten auf dem Flugfeld mit besonders wachen Augen. So dauerte es nicht lange und es tauchte eine völlig neuartige und für den Betrachter ungewohnte Silhouette auf. Die NATO war schockiert über das was da in der erste Jahreshälfte 1973 in und um Parchim zu sehen war. Mi-24 Kampfhubschrauber - die schon seit einiger Zeit mit der Kodebezeichnung HIND betitelt waren - gelangten in den Bestand des neuen Kampfhubschrauberregiments. Diese eigentümlichen anzuschauenden Hubschrauber präsentierten sich somit ungewollt erstmals auch den Anwohnern aus Parchim aus nächster Nähe. Immerhin waren das die ersten sowjetischen Kampfhubschrauber in der DDR. Das dumpfe und tiefe Brummen der Triebwerke, die weiten Ausleger mit den Waffenträgern und die großzügig verglaste Pilotenkabine - die eher einem Gewächshaus ähnelt - wird so manchen in Erinnerung geblieben sein. Beeindruckend und gefährlich die Bewaffnung die aus einem beweglichen MG im Bug und vier Panzerabwehrkraketen an den Waffenträgern sowie aus 128 ungelenkten 57-mm Luft-Boden-Raketen bestand. Zusätzlich bestand die Möglichkeit im Laderaum bis zu 8 voll ausgerüstete Soldaten mitzuführen. Ein entsprechendes Gegenstück zu diesem Hubschrauber konnte die westliche Seite damals nicht entgegensetzen. In den folgenden Monaten fielen immer mehr Mi-8 und Mi-24 auf dem Flugfeld ein und so erhöhte sich der Bestand des Regiments im Jahr 1973 auf etwa 40 Hubschrauber beider Typen.

Im Jahresverlauf veränderte sich deutlich merkbar das Aussehen der Fliegergarnison und des Flugfeldes, zahlreiche Bauarbeiten waren im Gange. Die Kapazität des Tank- und Munitionslager, die LKW-Garagen und die gesamte militärische Infrastruktur musste den neuen Erfordernissen angepasst werden. Die Stellplätze der Hubschrauber wurden mittels profilierter Stahlplatten entlang des Hauptrollweges angelegt. In der Wohnzone entstanden durch DDR-Baubetriebe Großplattenbauten mit Hunderten Wohneinheiten für das neue Personal und deren Familienangehörigen. Immerhin bestand die fliegende Besatzung eines jeden Hubschraubers aus drei Mann zu denen sich je nach Familienstatus seine Ehefrau und ein bis zwei Kinder gesellten. Zu dem eigentlichen Kampfhubschrauberregiment gesellten sich noch zwei sicherstellende Militäreinheiten, zum einen das Flugplatzbetriebsbataillon und das Nachrichten und Flugsicherungs-bataillon. Der Personalbestand der Fliegergarnison erhöhte sich somit um mindestens 1000 Offiziere, Soldaten, Ehefrauen, Kinder, Zivilbeschäftigte usw, dieser merklliche Anstieg sollte sich ab 1973 im Stadtbild von Parchim bemerkbar gemacht haben.

An mindestens jedem zweiten Wochentag wurde nun geflogen. An diesen Tagen flogen das 172. Kampfhubschrauberregiment, die 74. Selbst. Zielfeldstellungsstaffel wie auch die beiden eingangs erwähnten kleine Fliegereinheiten, also mindestens etwa 50 Hubschrauber der Typen Mi-2, Mi-8T, Mi-24A, Mi-24AU und etwa 11 Flugzeuge IL-28.

Eine neue und kampfwertgesteigerte Version der Mi-24 tauchte im Jahr 1976 auf, es erfolgte die Umrüstung der Mi-24A auf Mi-24D. Letztere konnte man an dem markanten Tandemcockpit mit der hintereinander sitzenden Besatzung erkennen. Dieser verdrängten in kurzer Zeit die veralteten Mi-24A und ersetzten diese vollständig. Die Version D wurde in den 1980er-Jahren wiederum von der Version W (neuere Panzerabwehrkraketen) und Version P (mit 30-mm-Kanone) ersetzt die

bis zum Abzug 1992 in Bestand blieben.

Eine Zählung für das Jahr 1975 ergab 12 Mi-2, 80 Mi-8 und Mi-24 sowie 12 IL-28. Parchim entwickelte sich damit zur größten Hubschrauberbasis in der DDR.

Ende der 1970er-Jahre ereilte die NATO ein zweiter Schock und auch hier spielte der Flugplatz Parchim seine Rolle im Kalten Krieg. Eine neuartige Version des bewährten Transporthubschrauber Mi-8T erhielt die schwerste Bewaffnung die jemals an einem Hubschrauber zu sehen war. Ausgerechnet diese Schlachtschiffvariante - später als Mi-8TW bekannt geworden - wurde auf dem Flugplatz stationiert. Ein letzter Mi-8TW des 172. OWP wurde noch 1990 beobachtet während eines Überführungsfluges nach Neuruppin. Das einzusetzende Waffenpotential des Regiments erhöhte sich mit dem Mi-8TW deutlich und rückte somit den Flugplatz auf einen der vorderen Plätze in der Zielkarte der NATO-Streitkräfte.

Der Kalte Krieg in Europa, das Wettrüsten im allgemeinen und eine neue "Verteidigungsdoktrin" bescherte den sowjetischen Landstreitkräften ab Anfang der 80er Jahre eigene Fliegerkräfte, die sog. Armeefliegerkräfte. So formierten sich etwa 1982/83 die beiden selbstständigen Hubschrauberabteilungen zu selbständigen Hubschrauberstaffeln der Feuerunterstützung um und erhielt ebenfalls Mi-24 als Haupteinsatzmuster. Ihre kleinen Verbindungshubschrauber Mi-2 wurden bis Ende der 80er Jahre ausgemustert. Der Bestand dieser beiden Staffeln belief sich Mitte der 80er Jahre auf jeweils bis zu 18 Hubschrauber. In jener Zeit waren in Deutschland mehr Hubschrauber als Flugzeuge stationiert, diese Waffengattung erhielt immer mehr Bedeutung, zusätzlich wurde ihr weiterer Ausbau forciert. Aufgrund von Platzproblemen verließ die 74. Selbst. Zielfeldstellungsstaffel mit ihren IL-28 den Standort und verlegte nach Ribnitz-Damgarten. Die Vorstartlinie veränderte in der Folge ihr Aussehen, die Strahlabweiserwände wurden abgerissen. Die verwenden Stahlprofilplatten nutze man zur Verbreiterung von Rollwegen und Abstellplätzen.

Im Verlauf des Jahres 1987 entwickelten sich atemberaubende Dinge in der Fliegergarnison und auf dem Flugfeld. Es ist die Zeit als sich hier ein zweites Hubschrauberregiment formiert. In jener Zeit stampft das Militär insgesamt fünf neue Hubschrauberregimenter in Deutschland aus dem Boden. Das neue 439. Selbst. Hubschrauberregiment der Kampfführung (439. OWP BU) wurde ebenso der 2. Garde-Panzerarmee unterstellt und setzte sich aus den selbständigen Hubschrauberstaffeln der Feuerunterstützung von verschiedenen Flugplätzen zusammen die aufgrund dessen aufgelöst wurden. Die dauerhafte Basierung von zwei Hubschrauberregimentern an einem Standort machte vor dem Gegner verwundbar. Daher verblieb die 3. Hubschrauberstaffel des 439. OWP BU auf dem Flugplatz Lärz, ein Novum, das wohl wiederum auch Platzproblemen auf dem Flugplatz Parchim geschuldet war.

Seit 1988 flogen somit nun etwa 100 Hubschrauber in Stendal, das hatte einen täglichen Flugbetrieb von Montag bis Samstag zur Folge. Das "alte" Regiment (172. OWP) konnte man an den roten Bordnummern erkennen und das "neue" Regiment (439. OWP BU) führte gelbe Bordnummern auf den gescheckten Rümpfen. Zum Jahresende 1992 verstummte das markante Brummen der hier über zwei Jahrzehnte lang stationierten Hubschrauber.

**Stefan Büttner**



*Ein besonderes Bilddokument aus dem Jahr 1974, das den Einsatz in der DDR dokumentiert: Schulhubschrauber Mi-24U HIND-C, erkennbar am fehlenden Bug-MG, auf einer der damals zahlreich angelegten Stellplätze aus Stahlprofilplatten (FP Parchim). Foto: W. Pobitel, via E. Schultze*

## MiG-21 gegen SR-71

Nach einem Artikel eines ehemaligen sowjetischen Jagdflieger-Instruktors in: [www.airforce/history/Kacha/Kacha\\_11.htm](http://www.airforce/history/Kacha/Kacha_11.htm):

1976 verlegte die erste Staffel der Krasnodarer Fliegerschule nach Kuba. Zu der Zeit tobten die Kämpfe in Angola. Auf Bitte der kubanischen Regierung leistete die Sowjetunion durch Entsendung fliegertechnischen Personals nach Kuba Waffenhilfe, um den Anschein vorhandener Aktivitäten bei den Luftstreitkräften auf der "Insel der Freiheit" zu erwecken. Deshalb musste auch der Funkverkehr der Russen in spanischer Sprache erfolgen. Wie die Amerikaner später erklärten, wussten sie nur zu gut, wer auf der Insel eingetroffen war. Zu der Zeit flog eine SR-71 unverfroren Aufklärung geradewegs über die Köpfe der Russen hinweg, un erreichbar für die kubanischen Jagdflugzeuge, denn Höhenabfänger, wie die MiG-25, besaß Kuba nicht. Die Russen flogen die kubanischen Jagdflugzeuge vom Typ MiG-21, die eine statische Gipfelhöhe von 18 km besaßen. Die SR-71 flog gewöhnlich in einer Höhe von 22-24 km, wo sich deren Besatzung in vollkommener Sicherheit wähnte, so, wie es die Amerikaner mögen. Die Russen beschlossen, den Amerikanern trotzdem eine Lektion zu erteilen. Sie suchten die MiG-21 mit den besten Triebwerkseigenschaften heraus und bauten aus diesem Flugzeug alles aus, was nur möglich war, selbst das, was eigentlich verboten war (wahrscheinlich aus Sicherheitsgründen). Die einzige Bewaffnung des Flugzeuges blieb die Frechheit. Aus dem gefährlichen Jäger wurde eine Friedenstaube mit hervorragenden Flugeigenschaften. Der russische Staffelkommandeur wollte den nächsten Einsatz auf eine SR-71 mit dieser MiG-21 selbst fliegen. Der gesamte Personalbestand versammelte sich auf dem Gefechtsstand, wo man nicht nur die Luftlage auf den Bildschirmen verfolgen konnte, sondern auch den Funkverkehr der amerikanischen "Kollegen". Der schwarze Vogel erschien wie gewöhnlich und flog in einer Höhe von 24 km geradeweg aus Norden kommend auf den kubanischen Flugplatz zu. Es folgte das Kommando zum Start der MiG-21. Zielstrebig gewann sie mit vollem Nachbrenner an Höhe. Nahezu gleichzeitig warnte der Operator auf der amerikanischen Seite den Piloten der SR-71 mit träger Stimme über den Start eines Abfängers. Die MiG-21 hatte zum vorausberechneten Zeitpunkt (automatische Jägerleitung?) die doppelte Schallgeschwindigkeit erreicht und stieg nun steil nach oben.

"John, hier Foxtrott 125, der Abfänger kommt auf dich zu!" "Soll er kommen. Habe 72.000 Fuß Höhe (24 km)."

Der Operator begann, die zunehmende Verringerung des Höhenabstandes des Abfängers zur SR-71 alle 1000 Meter abzuzählen. Bis 18.000 m Höhe blieb er bei seinem trägen Tonfall, doch als dann die Höhenzunahme der MiG weiter anwuchs, wurde er nervös:

"John, hier Foxtrott 125, hau ab, hau ab! Er ist schon höher als du!"

Die "Friedenstaube" flog in einer gigantischen Parabel fast bis auf 30.000 m, um sich dann mit zunehmender Geschwindigkeit abwärts auf den Treffpunkt mit der SR-71 zuzustürzen. Die SR-71 flog bereits mit voller Triebwerksleistung. Aber Manöver, wie auch Erhöhung der Geschwindigkeit, waren wegen der geringen Luftdichte sehr langwierig. Der selbstbewusste Ton im

amerikanischen Funkverkehr war verschwunden. Dann der Schrei des Operators: "John, hau schnellstens ab, er holt dich ein!"

"Mehr geht nicht! Die Triebwerke laufen mit voller Leistung!"

Der sowjetische Staffelkommandeur meldete, die Situation anheizend und wohl bewusst der Tatsache, dass auch sein Funkverkehr vom Gegner mitgehört wurde, im reinsten Spanisch an die Leitstelle: "738, Ziel erfasst! Bereit zum Start (der Raketen)!" Die SR-71 kippte ab und entfloh mit Höhenverringerung über dem Ozean. Fast ohne Sprit trudelte die MiG-21 in großen Spiralen nach unten zu ihrem Flugplatz und landete wohlbehalten. Nach dieser Begebenheit flog die SR-71 fast einen Monat lang nicht. Mit Sicherheit versuchten die Amerikaner inzwischen herauszubekommen, was für eine neue Waffe die Russen auf Kuba einsetzten, die so leicht ihren Wundervogel erreichen konnte.

## Zum Wettkampf Fla-Raketen im Jahr 1976

Irgendwann im Frühjahr 1976 tauchte der "Regimenter" (Regimentskommandeur) in der FRA auf, teilte uns mit, dass wir am Wettkampf Fla-Raketen teilnehmen werden. Und um an den Zielen keinen Zweifel aufkommen zu lassen, wurde auch gleich der Befehl erteilt, diesen Wettkampf zu gewinnen. Nach dem wir, wie auch immer, schon Divisionsmeister waren.

Und es gab von oben grünes Licht für einige Umbauten an der Technik. Auch Geld war auf einmal in ausreichender Menge vorhanden. Und so konnten Verbesserungen, die zwar beim Komplex Dwina alle schon vorhanden und erprobt waren, aber bis dahin beim Wolchow verboten wurden, nun doch gebaut werden.

Ich denke dabei an solche Dinge, wie z.B. die Kippvorrichtung für die Epsilon-Antenne und die Schiebespiegel für die Antennenhänger. Neu kamen hinzu: die gleichzeitige Montage der Antennen "Schmaler Strahl" und der dazu notwendige Umbau des Hängers. Auch ein neues Anschlagmittel musste beschafft werden. Dass diese Umbauten alle in etwa einer Woche geschafft werden konnten, war insbesondere den Reservisten des Zahnradwerkes Pritzwalk zu verdanken, die diese Arbeiten nach Schichtschluss durchführten und auch unseren aktiven Reservisten, welche die letzten Arbeiten noch in der Nacht vor der Verlegung nach Lieberose zu Ende brachten.

Wenige Tage nach dem Eintreffen auf dem Platz war aber bereits klar, dass die Freunde am Aufbauwettkampf nicht teilnehmen werden, da sie mittlerweile andere Technik hatten. So war nur der Teil Zielflug mit Prüfungsschießen als internationaler Wettkampf zu absolvieren.

Auf dem Marsch zum Wettkampflplatz gab es fast ein Vorkommnis. Auf dem Weg dorthin mussten die Bahngleise überquert werden. Kein Problem, außer für die RW mit ZÄF. Da Lt. Amthor als Fahrzeugverantwortlicher befürchtete, dass seine "hochbeinige" ZÄF (kleine Kabine mit Kennungsapparatur, wurde bei Verlegungen an die Kabine RW angehängt) umkippt, wurde der Übergang in einer zu engen Kurve angefahren. Folge: Als der Kraz mit dem Fahrerhaus über den Schienen war, stand auf einmal zwischen Kraz und RW eine eingegrabene Schwelle. Was in dem Augenblick ein echtes Problem wurde, als die rote Lampe zu

blinken anfang. Zwei Reaktionen möchte ich schildern: Major Müller schnappte sich einen Flaggensatz und rannte in die Richtung, aus der er den ankommenden Zug vermutete und versuchte ihn zu stoppen.

Stfw. Laube, der Fahrer des Kraz und RW-Chef, ging zum Fahrerhaus öffnete erst die linke Tür, ging weiter um die Fahrzeugschnauze herum und öffnete die rechte Tür. Von Major Hellmanzik, offensichtlich etwas irritiert, kam die Frage, was das soll. Die Antwort von Stfw. Laube: "Damit der Zug besser durchkommt."

Es ging zum Glück alles gut aus. Aber zwischen der Stoßstange des Kraz und der Lok hätte selbst der Flaggensatz von Major Müller Probleme bekommen. Vielleicht auch noch das. Üblich war, soweit ich es noch weiß, etwa alle 6 Wochen ein Verlegetraining. Das würde bedeuten bis ins Feldlager etwa 5 bis 6 Stellungswechsel. Bis zum Beginn des Wettkampfes 1976 hatten wir aber immerhin 18 oder 19 Stellungswechsel, einschließlich der Verlegung ins Feldlager hinter uns. Die beiden letzten am Sonntagvormittag vor dem Wettkampftag. Die ZÄF wurde aber trotzdem noch aus Kreuz gelegt.

Unmittelbar nach dem Feldlager war eine Übung angesagt. Die FRA 134 verlegte auf den TÜP Lehnin. Nach Verlassen der Autobahn, auf einer schmalen kurvenreichen Strecke, bemerkte das Gespann Laube/Amthor wilde Blinkzeichen vom nachfolgenden Kfz. Nach dem Grund forschend entdeckten sie dann, dass die ZÄF auf der Seite lag. Nachdem es uns endlich gelungen war, den ständig nervenden Schiedsrichter los zu werden, bekamen wir das Gefährt recht schnell wieder auf die Räder. Das Fahrwerk hatte zwar gelitten, aber bis zum Aufbauplatz konnten wir ohne Probleme fahren. Bei der nachfolgenden Funktionskontrolle konnte die ZÄF das erste Mal, seitdem sie bei uns in der FRA war, ohne Fehlersuche eingeschaltet werden. So konnte auch wieder einmal der Beweis angetreten werden, dass die russische Methode der Fehlerbeseitigung (Schläge gegen das Gehäuse) gar nicht so schlecht war. Für die Rückverlegung wurden Kabine und Fahrwerk dann getrennt und auf Kfz verladen.

Hajo Berger

## 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](mailto: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: 10.12.2009

Preis: 0,55 EURO

Für Mitglieder kostenlos.

Vervielfältigung, auch auszugsweise, ist nicht gestattet.