

BORDKAMERADEN BERICHTEN ÜBER IHRE BORDZEIT

An die annehmenden Kameraden:

Ich habe mal wieder die Homepage der F221 Bordkameraden geöffnet und durfte lesen, daß sich ein Kamerad die Mühe macht, über die EMDEN IV eine Chronik anzufertigen, wobei ihm offensichtlich einige Daten fehlen. Ich will versuchen, hier ein wenig mitzuhelfen, obwohl das nach nun mehr 42 Jahren nicht ganz einfach ist.

Ich hatte schon einmal einige Fotos von mir zur Verfügung gestellt, doch die waren mit falschen Daten versehen. Ich hatte die Bilder nach meiner Marinezeit (1972) einmal geordnet und in ein Fotoalbum eingeklebt und mit Kommentaren versehen, die aus der Erinnerung kamen, die aber nicht den tatsächlichen Begebenheiten entsprachen. Aufgefallen ist mir das erst jetzt, als ich vom Kommandantenwechsel am 01.10.1964 von Hanno Krieg auf Schneider las. Mit letzterem waren wir jedoch nicht auf Malta. Also habe ich etwas recherchiert und festgestellt, daß ich mich um vier Wochen vertan habe, d.h. das Orkanbild mit der EMDEN ist Anfang September 1964 entstanden, nicht im Oktober. Die EMDEN war aus einem Manöver heraus, an dem Zerstörer der Fletcher-Klasse und S-Boote teilnahmen, nach Cuxhaven zurückbeordert worden und geriet auf der Rückreise in besagten Orkan, wobei es zu Seeschäden kam. Dazu später mehr.

Der Grund für die Rückbeorderung war, daß die EMDEN einspringen mußte für ein weiteres Geleitboot, das vorgesehen war, mit zusammen einem anderen zu den Unabhängigkeitsfeiern des neuen Inselstaates Malta am 21.09.1964 zu fahren und nun wegen technischer Probleme ausgefallen war. Quasi im Hauruckverfahren wurde die EMDEN landfein gemacht, pönen, Farbe waschen war angesagt, was aber wegen Sturm und Seegang nur kurz noch im Heimathafen durchgeführt werden konnte. Per Funk wurde Proviant und andere Ausrüstungsgegenstände geordert. Wie das im Einzelnen ablief, darüber habe ich im Moment keine Erinnerung. Ich kann auch nicht sagen, welches zweite Schiff die Reise mitmachte, [Red.: ... es war die KARLSRUHE F223] ob dieses schon vor uns die Fahrt angetreten hatte und wir hinterher stürmten, keine Ahnung. Wir kamen jedoch rechtzeitig in La Valetta auf Malta an, ich bekam Prinz Philipp zu Gesicht, der die Malteser in die Unabhängigkeit entließ. Wir hatten ein paar schöne Tage dort. Die von mir zur Verfügung gestellten Fotos bezüglich Malta werde ich in Kürze noch einmal schicken, aber ohne Beschriftung. Zur Rückreise kann ich auch nichts berichten, auch nichts sagen zum Kommandantenwechsel.

Anfangs hatte ich berichtet, daß es während stürmischer Rückfahrt zu eigentlich nur einem Seeschaden kam. Der Orkan kam praktisch aus nördlicher Richtung, so daß wir achterliche See hatten, was bewirkte, daß die EMDEN ständig rollte, gierte und schlingerte. Das bekam den Alu-Aufbauten nicht, die sich mit dem Stahlrumpf nicht vertrugen. Sie waren zu starr, im Gegensatz zum Rumpf, der sich winden und biegen konnte, ohne Schaden zu nehmen. Die Aufbauten bekamen beidseitig an einer Stelle einen Riß, der sich vom Oberdeck bis zum Signaldeck, Schornsteindeck oder Radardeck, wie auch immer, hinzog. War das Schiff auf einem Berg, dann zeigte der Riß teilweise zehn Zentimeter Luft, in einem Tal scheuerten die Ränder an einander. Das ganze sah schon recht gefährlich und dramatisch aus, hatte aber keinen Einfluß auf die Seetüchtigkeit der EMDEN. Der Rumpf blieb ganz, der Riss in den Aufbauten verschonte wichtige Innenräume, die Technik war zu keiner Zeit in Gefahr. Aufgrund dieser Erkenntnis wurde das Geleitboot für die Malta-Fahrt freigegeben.

Zurück in Cuxhaven, begannen die Vorbereitungen für die Werftliegezeit. Wie das alles ablief, ist mir auch nicht mehr in Erinnerung. Ich kann nicht sagen, ob wir noch 1964, also Oktober, November oder Dezember, in die Werft gingen, oder erst Anfang 1965. Was ich noch weiß, die ganze Besatzung wurde in der Stülckenwerft ausgeschifft und auf einem Wohnschiff untergebracht. Es wurde auch noch weiteres loses Material ausgelagert, u.a. in die Bootslast nach Cuxhaven. Nach der allgemeinen Ausquartierung wurde das Schiff ABC-mäßig dicht gemacht und wegen der seinerzeit in Marokko eingehandelten Kakerlaken mehrmals begast. Ob es etwas geholfen hat, darüber kann ich nichts berichten. Die eigentlichen Arbeiten begannen erst Anfang 1965, deren Ende habe ich aber nicht mitbekommen, da ich im April 65 auf Z 4 versetzt wurde.

Was ich auch noch in Erinnerung habe, ist ein Ausflug nach Steibis/Bayern. Die dortigen Gebirgsjäger, die irgendwann 1964 an Bord der EMDEN zu Besuch weilten, hatten uns auf ihre Hütte dort eingeladen. Das paßte in die anstehende tote Werftliegezeit recht gut. In zwei Gruppen, Stärke weiß ich nicht, fuhr ein Teil der Besatzung, wohl im Februar, zum Skilaufen-Lernen nach Oberbayern.

Ein Foto ging über die Medien in Deutschland herum, vielleicht auch weiter: Mariner in Blau mit flatternden Mützenbändern führen auf Skiern einen Hang hinunter. Vielleicht ist das Bild ja noch bei einer örtlichen Zeitung zu finden? Mit weiteren Informationen kann ich nicht dienen. Ich weiß nicht, wann die EMDEN wieder in Dienst gestellt wurde, wann sie umgetauft wurde auf Fregatte, wann das Geschwader nach WHV ging. Ich ging jedenfalls am 21.04.65 auf Z 4, nachdem mich der ehemalige IO der EMDEN und jetzige Kommandant von Z 4, Kpt.z.S. von Holleufer, namentlich angefordert hatte als Seem. Nr. 2 für nur eine Auslandsfahrt, da meine Kommandierung zum militärischen Bootsmannslehrgang zum Ende des Jahres bereits feststand.

Diese Zeilen schrieb:

Alfred Meyer, POK a.D. und OBtsm. a.D.
Westerheide 2, 28844 Weyhe
Fon/Fax: 0421-803448
E-Mail: alfredmeyerjunior@t-online.de

