

## BORDKAMERADEN BERICHTEN ÜBER IHRE BORDZEIT

Kapitän zur See a. D. Rainer-Vito Housselle, zehnter und letzter Kommandant der F221 Fregatte EMDEN IV, hat uns seinen Beitrag (Ausgabe 2, Berlin, im April/Mai 2011) für die Erinnerungen seiner Offiziercrew IV/60, die im Juni 2012 als Buch erschienen sind, für unsere Webseite zur Verfügung gestellt.

### **Kommandant der Fregatte EMDEN 1980 – 1983 Ein Blick in die Bordchronik und den Alltag an Bord**



Ein gutes Dutzend Crewkameraden waren in den Jahren 1978 - 1987 Kommandanten eines Zerstörers oder einer Fregatte. Rechnet man die notwendigen Vorbereitungsjahre auf diese in einer Marinelaufbahn sehr erstrebenswerte Aufgabe hinzu (in meinem Fall waren es 5, nämlich 1 Jahr FmO auf Z1, 2 Jahre UJO auf Zerstörer SCHLESWIG-HOLSTEIN und schließlich 2 Jahre IO auf Z3), kann man davon ausgehen, daß der in diesem Bereich der Marine eingesetzte Teil unserer Crew einschließlich der Kommandantenzeit weit über ein Jahrzehnt auf Einheiten der Zerstörerflottille Führungspositionen ausgefüllt und die Flottille dadurch sicher ein Stück geprägt hat.

Bemerkenswert scheint mir in diesem Zusammenhang auch, daß die Jahre, in denen unsere Crew eine Reihe von Kommandanten in der Z-Flottille stellte, mit Erprobung und Zulauf der neuen Fregatten der BREMEN – Klasse (122) zusammenfielen mit der Konsequenz, daß wir diesen technischen und taktischen Quantensprung in der Flotte nicht nur begleiteten, sondern auch "Indienststellungskommandanten" dieser neuen Schiffsklasse stellten.

Im Falle der EMDEN IV, von der im Folgenden noch ausführlicher die Rede sein soll, und der nachfolgenden EMDEN V kam noch hinzu, daß mit mir der letzte Kommandant der alten und Dietrich von der Planitz der erste Kommandant der neuen EMDEN unserer Crew angehören, was die Übergabe und Weiterführung der Tradition dieses in der deutschen Marinegeschichte doch besonderen Namens sehr erleichterte. Beide Schiffe, die neue EMDEN noch unter Werftflagge, führten im Mai 1983 gemeinsam Erprobungen in See durch, bei der es gelang, mit Hilfe eines SAR – Hubschraubers dieses nicht alltägliche Zusammentreffen zweier Kriegsschiffe derselben Marine und desselben Namens in einer Reihe von Fotos festzuhalten.

Aus Crew – internen Gründen sei bei dieser Gelegenheit noch hinzugefügt, daß die EMDEN (alt und neu), die jeweiligen Ersten Offiziere hinzugezählt, von 1976 – 1984 durchgehend fest in Händen unserer Crew war: D. Laabs, H. Esser, V. Housselle, D. von der Planitz!

## Bordchronik Fregatte EMDEN IV

Bei dem Blick zurück auf den „Lebenslauf“ der Fregatte EMDEN und vor allem die eigene Verantwortung für das Schiff und dessen Besatzung vom 29. Dezember 1980 bis zum 23. September 1983 war sehr hilfreich, daß die Einsatzjahre des Schiffes in der deutschen Flotte von 1961 – 1983 in einer mit großer Sorgfalt kontinuierlich geführten Bordchronik“ dokumentiert worden sind.

Die Chronik beginnt mit dem „Indienststellungsbefehl BMVg FüM III Nr. 154 vom 02.10.1961“ und endet mit der „Aussonderungsanordnung Nr. 68/1983 (M) FüMV4 vom 22.8.1983 zur Übergabe 1 EA Fregatte Klasse 120 „Emden“ an die türkische Marine im Rahmen der NATO – Verteidigungshilfe“ am 23. September 1983 in der türkischen Marinebasis Gölcük (Marmarameer), dort am selben Tage umbenannt in Zerstörer GEMLIK.

Ich werde versuchen, den Fakten der Chronik folgend, das zu schildern, was während meiner Kommandantenzeit im Rückblick erwähnenswert scheint und Spuren hinterlassen hat.

Zunächst ein kurzer Blick in die „Chronik“ des Schiffes und dessen Programm in den ersten Wochen und Monaten meiner Kommandantenzeit:

### Auszug aus der Bordchronik 1980/1981

1980	
29.12.	Kommandantenwechsel: KzS. Lauer übergibt das Kommando über die Fregatte EMDEN von Fkpt. Peschties an Fkpt. Housselle
1981	
01. – 25.01.	Hafenausbildung / Stellenwechsel / Truppeninstandsetzung
26.01. – 29.01.	Einzel Ausbildung
02.02. – 13.02.	Manöver DESEX 1/81 mit Hessen, Z5, Lübeck, Tender Mosel, Emden Führerschiff, CTG: KzS. Lauer, Kdr. 2. GGschw.
04.02.	RAS – Nottrennung von Tanker RHÖN, der Ruderversager hatte.
06.02. – 09.02.	Hafenliegezeit in Haakonsværn
11.02.	Torpedoverlust im Björnåfjord, der Tage später durch Fähre wiedergefunden wurde.
14.02. – 28.02.	Hafenliegezeit Wilhelmshaven
01.03.	Wechsel des Ersten Offiziers. FKpt. Esser von Bord KL. Schuth Nachfolger
01.03. – 08.03.	Command Team bei Seetaktischer Lehrgruppe zur Vorbereitung SEF 811 unter Führung von KzS. Schwabe (Kdr. 2. Zgschw.)
09.03. – 27.03.	SEF 811 mit: Hessen, Lübeck, Z5, Mölders (Bereich ZFltl.)
13.03. – 15.03.	EMDEN zu Routinevisit in Larvik / Norwegen
16.03 – 24.03.	Fortsetzung Manöver
25.03.	Einlaufen Kiel, Debriefing.

26.03.	Verabschiedung Kdr. ZFltl. FlAdm. Weyher, Übernahme ZFltl. durch FlAdm. Mann
27.03.	Einlaufen Wilhelmshaven. Während des Manövers Wetter sehr wechselhaft, sonnige und ruhige Phasen, Starkwind und Schneeschauer sowie Nebel Wechseln einander ab.
01.04. – 26.04.	Hafenliegezeit / Stellenwechsel / Osterdienstbefreiung
01.04.	KKpt. Schuth (IO) zum Dienstgrad befördert
27.04. – 30.04.	Einzelausbildung
14.05.	An – und Ablegemanöver im Bereich 4. Einfahrt zur WO – Ausbildung (Leistungsnachweise)
13.05. – 14.05.	Rißbesichtigungskommission an Bord mit Hämmerchen, Lupe und Taschenlampe. Es werden 106 Risse festgestellt, davon 36 „sicherheitstechnisch“ bedenklich.

Zur Erläuterung: Bei den Rissen im Bereich der Aufbauten handelt sich um eine bekannte Konstruktionsschwäche der Fregatten Klasse 120, da die Aluminiumaufbauten mit der flexibleren Dehnbarkeit des Schiffbaustahls des Rumpfes nicht „harmonierten“. Auch später eingebaute Dehnungsfugen lösten das Problem nicht.

Die sicherheitstechnische Überprüfung der EMDEN war ein erster Vorbote darauf, daß die Zukunft des Schiffes zur Debatte stand und damit die Frage, wie viel lohnt sich noch zu investieren. Die Stimmung der Besatzung, vor allem des Teils, der mit den letzten Stellenwechseln an Bord gekommenen war, wendete sich durch diese Entwicklung nicht gerade zum Positiven.

Das Einsatzspektrum der EMDEN in den noch verbleibenden beiden Jahren enthielt jedoch so viele Herausforderungen und Höhepunkte, daß diese Frage sehr schnell keine Rolle mehr spielte.

## Das Jahr 1981

### Ein typisches Ausbildungs - und Einsatzjahr in der Zerstörerflottille

Am 29. Dezember 1980 übergab mir der Kommandeur des 2. Geleitgeschwaders, Kapitän zur See Lauer, das Kommando über die Fregatte EMDEN, das ich von Fkpt. Peschties übernahm.

Nach einem größeren Stellenwechsel zu Jahresbeginn 1981 und vor der Teilnahme EMDEN an DESEX 1/81 im Februar waren sinnvollerweise, insbesondere für den neuen Kommandanten, einige Tage Einzelausbildung eingeplant, die mir Gelegenheit gaben, das Schiff und die Besatzung ohne störende Einflüsse von außen kennenzulernen.

Dies war auch sehr nötig, da ich in der seemännischen Handhabung vergleichbar großer Schiffe nur Erfahrung auf Fletcherzerstörern und SCHLESWIG-HOLSTEIN hatte, welche ja bekanntlich im Gegensatz zur EMDEN einen Dampfturbinenantrieb hatten.

Das Glück wollte es, daß mein erster und mit dem für mich neuen Schiffstyp bereits erfahrener IO unser Crewkamerad Hans Esser war, der mir geduldig die notwendigen Tricks und Feinheiten im Handling der Fregatten beibrachte und demonstrierte. Bei einer dieser Übungen, die dem Kennenlernen des Drehverhaltens des Schiffes diente, habe ich einmal die Tische „abgedeckt“, dieses Missgeschick bei passender Gelegenheit aber wieder gut gemacht.

Auch die ersten von mir gefahrenen und zum großen Teil mißglückten An – und Ablegemanöver fanden zunächst wenig Beifall, aber immerhin wurde die Mühe anerkannt, die ich mir gab, bis der Erfolg sich einstellte.

Im Übrigen bin ich in diesen ersten Tagen und Wochen gut damit „gefahren“, beim Erkunden und Kennenlernen des Schiffes die Verantwortlichen aller Ebenen um Rat zu fragen und damit zu zeigen, daß ich auch in Zukunft auf diese Hilfe und Unterstützung angewiesen sein würde.

Dennoch wäre es vermessen, nicht zuzugeben, daß die Nächte vor dem Auslaufen in den ersten Wochen doch etwas unruhiger waren als sonst!

Zur Routine an Bord gehörten auch die zu jedem Quartalsbeginn mehr oder weniger umfangreichen Stellenwechsel, die oft im fachlichen und menschlichen Bereich einer gerade zusammenwachsenden oder über längere Zeit schon eingespielten Besatzung Einschnitte verursachten, die erst mit der Zeit durch neue gemeinsame Erlebnisse sowie Geduld und Flexibilität im Umgang miteinander überwunden werden konnten.

Diese schwierige und anspruchsvolle „Arbeit“ mußte in der Hauptsache immer wieder von den „Langdienern“ an Bord im Offizier- und PUO – Korps bewältigt werden und verlangte schon eine Menge Engagement und eine gewisse Begabung in der Führung von Menschen.

Für mich jedenfalls war es zu Quartalsende immer ein wenig erfreulicher Anlaß, wenn wir uns von Besatzungsmitgliedern trennen mußten, die wir im Laufe der Zeit kennen und schätzen gelernt hatten und zu denen sich ein gegenseitiges Vertrauensverhältnis entwickelt hatte, das auch in schwierigeren Situationen schon Bestand bewiesen hatte.

Das Jahr 1981 war für EMDEN auch geprägt durch zwei verbandsinterne DESEX – Übungen sowie der anspruchsvolleren Teilnahme an dem Ausbildungs – und Einsatzmanöver der gesamten Flotte, der sogenannten SEF (Ständige Einsatzgruppe Flotte).

Daneben gab es spezielle Einsätze im Rahmen der Unterstützung der Waffenschule bei der Durchführung von Schießabschnitten, die ich immer auch als Gewinn für die Ausbildung des eigenen Schiffes verstanden habe.

Neu, spannend und in die Zukunft gerichtet war die Abstellung zu Erprobungsvorhaben mit den nach und nach am Horizont, in der Werfterprobung und unter „Werftflagge“, aber mit militärischem „Werftkapitän“, also dem zukünftigen Kommandanten auftauchenden Fregatten der Klasse 122, in unserem Fall der BREMEN (Typschiff) und der NIEDERSACHSEN, später EMDEN und RHEINLAND-PFALZ, die wir 1981 genauso bewunderten wie wir als Seekadetten 1961 – also genau 20 Jahre vorher – in Kiel nach unserer Versetzung auf HIPPER oder GRAF SPEE die neue KÖLN bestaunt hatten, die einige Tage bei Werfterprobungen in unserer Nähe festmachte. Wer von uns hätte damals gehaut, jemals Kommandant eines solchen Schiffes werden oder auch nur darauf fahren zu können.

Erst als dieser Fall – 20 Jahre später – eingetreten war, wurde mir bei der intensiveren Beschäftigung mit dem Namen meines Schiffes und der damit verbundenen Historie klar, in welcher Tradition wir in diesem Falle standen und warum das Schiff, das den Namen EMDEN trägt, in der Deutschen Marine bis heute das „Eiserne Kreuz“ als Symbol für tapferes und ritterliches Verhalten des Kommandanten und seiner Besatzung im „Ersten Weltkrieg“ führen darf. Diese spannende „Geschichte“ kannte die gesamte Besatzung, und sie war nicht wenig stolz darauf, auf dem Schiff dieses Namens fahren zu können.

Im Falle EMDEN und deren Kommandanten gibt es noch eine andere Verbindung zur deutschen Marinegeschichte, denn der erste Kommandant der neuen EMDEN (IV) war zu Zeiten, als wir Seekadetten auf HIPPER und SPEE waren, der damalige FKpt. Diggins (CREW 34), dessen Name in der Marine auch deswegen bekannt ist, weil er als junger Oberleutnant z. S. und Adjutant des Kommandanten des Panzerschiffes „Admiral Graf Spee“, Kapitän zur See Langsdorff, im Dezember 1939 das Drama am Rio de la Plata miterlebt hatte. Damals konnte ich nicht ahnen, daß ich als einer seiner Nachfolger einmal letzter Kommandant dieses Schiffes unter deutscher Flagge sein würde.

Noch viel weniger allerdings konnte ich voraussehen, daß ich mit Diggins zusammen als Verteidigungsattaché an der Deutschen Botschaft Buenos Aires im Jahre 1989, also 50 Jahre nach den Ereignissen im Dezember 1939, der Sprengung der „Graf Spee“ im Rio de la Plata und dem anschließenden Freitod Langsdorffs, die Erinnerung an diese Tragödie im Namen der Deutschen Botschaft verantworten und organisieren würde.

Nach diesem Exkurs zurück zur EMDEN 1981 / 1982. Nach einem Jahr als Kommandant der Fregatte EMDEN jedenfalls hatte Ende 1981 meine Sicherheit im Umgang mit dem Schiff einen soliden Stand erreicht, das Vertrauen in die Besatzung und deren genereller Leistungsfähigkeit und Leistungsbereitschaft machte den Dienst als Kommandant zur Freude.

Hinzu kam der bei uns allen ausgeprägte Ehrgeiz, als Besatzung eines „alten“ Schiffes, dessen moderne Nachfolger nicht mehr zu übersehen waren, mithalten zu können und gelegentlich sogar besser zu sein. In diesem Zusammenhang war es sinnvoll, wie vom Flottenkommando und der Flottille angeordnet und praktiziert, die Fregatten der Klasse 120, deren „Lebensende“ abzusehen war, in vollem Umfang zu fordern und entsprechend auszubilden und einzusetzen.

Aus diesem Grunde sahen wir als Emdenfahrer den noch vor uns liegenden Jahren 1982 und 83 mit Spannung und hohen Erwartungen entgegen, da für uns im Mai / Juni 1982 das „berühmte“ Basic Operational Sea Training (BOST) in Portland vorgesehen war und erste Überlegungen zu einer Mittelmeer – AAG im Jahre 1983 die Runde machten.

## II

### Das Jahr 1982

#### **Basic Operational Sea Training (BOST) im Mai / Juni in Portland und Begegnung mit dem Falklandkrieg**

Das zweite Jahr meiner Kommandantenzeit war bestimmt durch die Ausbildung in Portland beim Flag Officer Sea Training im Mai / Juni 1982, auf deren sorgfältige Vorbereitung in materieller und personeller Hinsicht sich alle Aktivitäten konzentrierten, durch zunehmende Erprobungseinsätze mit den neuen Fregatten, sowie schließlich durch die Beschäftigung mit ersten konkreten Planungen der Übergabe des Schiffes noch im Laufe des Jahres 1983 an die türkische Marine, u.a. durch den Besuch einer türkischen Delegation, die sich mit dieser Frage beschäftigte.

Schon der Stellenwechsel Anfang 1982 wurde – soweit möglich – so gestaltet, daß die Besatzung nach Portland möglichst lange zusammen und damit das Ausbildungsniveau erhalten blieb. Dies gelang weitgehend bis Ende 1982. Das Schiff in dieser professionellen und „geräuschlosen“ Phase zu fahren und zu führen, war ein großes Vergnügen.

Hinzu kam, wohl auch durch den glücklichen Zufall, daß die Besatzung in wesentlichen Teilen im mitmenschlichen Bereich in gegenseitigem Vertrauen und in gegenseitigem Respekt außerordentlich gut harmonierte.

Die vorgesetzten Dienststellen bemühten sich, angesichts des sich abzeichnenden Einsatzes der EMDEN in der deutschen Marine, deren noch verbleibende Zeit abwechslungsreich und bis zum Schluß fordernd zu gestalten.

Am 9. Mai 1982 verließen wir Wilhelmshaven in Richtung Portland, wo am 12. Mai mit dem „Staff Sea Check“ die Ausbildung begann. Wir schlossen diese am 10. Juni mit der „Final Inspection“ und dem Ergebnis: „Satisfactory standard overall“, worauf die Besatzung stolz war.

Bei der Bewältigung der bekanntlich anspruchsvollen Ausbildung in Portland waren für mich die Erfahrungen sehr von Nutzen, die ich einige Jahre zuvor als IO auf Z3 dort gesammelt hatte. Zudem hatten auch einige Offiziere, Portepeeunteroffiziere und Unteroffiziere diese Ausbildung bereits absolviert.

Während unseres Ausbildungsabschnitts im Mai / Juni 1982 kam als Besonderheit hinzu, daß wir die Ausbildung gemeinsam mit Einheiten der Royal Navy durchliefen, die für den Einsatz im Falklandkrieg bestimmt waren und zum Teil aus der Reserve kamen.

Wenige Tage vor unserem Eintreffen in Portland war am 4. Mai „HMS Sheffield“ versenkt worden. „HMS Brilliant“, mit der wir im Februar noch gemeinsam in Newcastle gelegen hatten und deren Kommandant, Captain Coward, den ich seit längerer Zeit gut kannte, war mit seinem Schiff bereits vor Ort.

Die Atmosphäre war angespannt, das Ausbildungspersonal, die sogenannten „Searider“ rechneten mit Versetzungen auf Schiffe, die in den Einsatz gingen bzw. hatten darum gebeten, weil sie befürchteten, daß im Offizierkorps der Royal Navy in Zukunft nur noch die Ernst genommen würden, die dabei gewesen waren.

Darüber hinaus war in Portland und Weymouth, auch an Land in den Pubs, eine für uns ungewohnte, gelegentlich sangesfreudige („Britannia rules the waves...“), patriotische Aufbruchstimmung spürbar, in der alle zusammenstanden mit dem Ziel, der Nation so schnell wie möglich an der Front dienen zu können. In der Navy fühlte sich offensichtlich der benachteiligt, auf den man nicht zurückgriff.

Unsere Besatzung staunte über die Rigorosität, mit der in den Einsatz gehende Schiffe vor unseren Augen an den Wochenenden „ausgemistet“ wurden. Alles nicht Notwendige, das das Leben an Bord jedoch etwas gemütlich gemacht hatte (Kojenvorhänge usw.) flog gnadenlos in einen Container auf der Pier.

Die Vorstellung, in einen Krieg ziehen zu müssen und unbedingt zu wollen, um eine Inselgruppe am Ende der Welt zurück zu erobern, aus Gründen der Wiederherstellung des Rechts und auch um der Ehre der Nation willen, war in den Messen und Decks der EMDEN Gesprächsthema, aber innerlich nur schwer nachvollziehbar, da das Wort Krieg, innerhalb der RN offen ausgesprochen, in unserem Vokabular nicht üblich war.

Daß wir selbst auf einem Kriegsschiff fahren, das im Dienst unseres Landes stand und nicht zuletzt in Portland war, um im Notfall einen vergleichbaren Einsatz im Interesse unsere Nation durchzuführen, war außerhalb des Vorstellungsvermögens. Dies war offenbar in Großbritannien

anders. Auch mit diesen Eindrücken und Gedanken im Hinterkopf traten wir am 10. Juni 1982 die Rückfahrt nach Wilhelmshaven an.

Der Bericht über das Jahr 1982 kann nicht beendet werden, ohne zu erwähnen, daß die Besatzung in diesem Jahr während des SEF- Manövers 822 (CTG Kdr. 2. GGeschw., KzS. von Wiarda) am 27.08.1982 den Tod eines Kameraden zu bewältigen hatte. Zur Schilderung dieses tragischen Vorfalls lasse ich noch einmal die Bordchronik sprechen, weil das damals Festgehaltene authentischer nicht formuliert werden kann:

1982	
27.08.	Schiff ankert in einem Seitenfjord des Hardangerfjords, dem Ytre Samlafjord unweit der kleinen Ortschaft Oystese. In der Nähe ankern LÜTJENS, AUGSBURG sowie Tender Rhein mit Booten 3. SGeschw. Taucherunfall: Schiffsversorgungsmeister, OBtsm. Ekkehard Götz, taucht nicht mehr auf.
28.08.	Eltern werden von Kommandant benachrichtigt.
27.08. - 30.08.	Suche nach OBtsm. Götz mit hervorragender Unterstützung der norwegischen Marine und der norw. Behörden. Einsatz erweckt kurzfristig Hoffnung, bringt schließlich doch keinen Erfolg.
30.08.	Schiff geht mittags ankerauf, da von Flottenkdo. weitere Teilnahme an SEF befohlen. Suche wird unter Leitung Botschaft Oslo (MilAtt) bis Ende der Woche fortgesetzt, schließlich ohne Erfolg abgebrochen.
31.08.	EMDEN stößt wieder zum SEF – Verband und nimmt am letzten TACEX teil.

Während des Unfalls war ich mit anderen Kommandanten zu einer Besprechung über den bisherigen Verlauf des Manövers auf der LÜTJENS, deren Kommandant damals der spätere Inspekteur der Marine, Vizeadmiral Böhmer war. Wohltuend war in dieser Lage für mich die vorbehaltlose Unterstützung aller Kameraden und Vorgesetzten sowie eine wohlthuende Unaufgeregtheit weit entfernt von vorschnellen Urteilen oder gar Vorwürfen über den tragischen Zwischenfall. Gott sei Dank wären solche, wie sich nach Abschluß aller Untersuchungen herausstellte, auch Fehl am Platze gewesen.

Die Haltung der Besatzung in diesen schweren Tagen und Stunden war vorbildlich, es wurde miteinander gesprochen, auf allen Ebenen, eindringlich und leise. Die Besatzung wurde so genau wie möglich über den Fortgang der Rettungs- und Bergungsbemühungen informiert.

In diesen Tagen im Hardangerfjord bei herrlichem Sommerwetter und im Anblick des überwältigenden Panoramas der norwegischen Fjordlandschaft entwickelte sich angesichts des immer unwahrscheinlicher werdenden Erfolgs der Rettungsaktionen ein emotionales Zusammengehörigkeitsgefühl innerhalb der Besatzung, wie ich es nur einmal erlebt habe.

Ende Oktober verlegte EMDEN noch einmal an den Ort des Geschehens, um dort auch auf Wunsch der Eltern, deren Sohn noch keine eigene Familie hatte, in einer Trauerstunde Abschied von OBtsm. Götz zu nehmen. Dazu wurden in Abstimmung mit der Botschaft unsere norwegischen Helfer eingeladen wie selbstverständlich auch Leitung und Mitarbeiter eines Hotels in Oystese, das in unserer Sichtweite lag und uns ohne lange Fragen sofort ein Telefon zur Verfügung stellte, mit dem ich die schwierigen Gespräche mit der Familie Götz führen konnte. Wir alle waren sehr beeindruckt von der vorbehaltlosen Hilfsbereitschaft der Bürger von Oystese.

Die Chronik hält diesen zweiten Aufenthalt im Fjord wie folgt fest:

<b>1982</b>	
29.10. – 30.10.	<p>Nochmaliges Anlaufen Ytre Samlafjord / Oystese zur Trauerfeier für OBtsm. Götz am 30.10.</p> <p>Teilnehmer: Eltern und Schwester Götz, Deutscher Botschafter Oslo, MarAtt., Fkpt. Schinkel, Kommodore Larsen sowie alle Helfer und Freunde aus Oystese.</p> <p>Trauerfeier wird durchgeführt von Militär Pfarrer Gnida. EMDEN und Besatzung verabschieden sich von ihrem Kameraden mit 9 Schuß Trauersalut (1 Schuß für jedes Dienstjahr).</p>

Während dieser Stunden habe ich niemanden gesehen, der nicht den Tränen nahe war. Sehr beeindruckt war ich von den Eltern Götz und deren Haltung, die mich ohne jeden Vorwurf wissen ließen, wie sehr ihr Sohn ausgefüllt war von seinem Dienst in der Marine, insbesondere von seiner Aufgabe auf diesem Schiff.

Im Februar 1987, bereits als Attaché in Argentinien, informierte mich die Z-Flottille, daß der Leichnam des OBtsm. Götz von einem norwegischen Fischer aus der Region gefunden worden sei.

### III

#### Das Jahr 1983

##### **EMDEN im Mittelmeer mit Schulschiff DEUTSCHLAND nach Port Said Offizieller Besuch in Split / Jugoslawien Ankertage am Kap San Vito / Sizilien**

Mit einem vertrauten Schiff, dessen Stärken und Schwächen man mittlerweile kannte und einer ebenso vertrauten wie eingespielten Besatzung ging es in das dritte und letzte Jahr meiner Kommandantenzeit, die im September 1983 mit der Übergabe der EMDEN an die Türkische Marine in Gölczük am Marmarameer endete.

Das Jahr begann zunächst mit einer winterlichen und stürmischen AFOST, die uns in die Danziger Bucht und Umgebung führte. Es folgte eine einwöchige Teilnahme am DESEX 1/83.

Wir alle waren mit unseren Gedanken jedoch schon ein wenig bei der geplanten Mittelmeerreise (AAG 196/83 vom 16.03. – 23.04.83), auf die wir uns nach der Rückkehr nach Wilhelmshaven vorbereiteten und freuten.

Den ersten Teil der Mittelmeerreise bis zum Einlaufen in Port Said (28. März) legten wir gemeinsam mit der DEUTSCHLAND zurück, was für beide Seiten sehr sinnvoll war, da die Ausbildungs- und Übungsmöglichkeiten insbesondere für das Schulschiff in seemännischer und operativer Hinsicht durch das Manöver- und Portland erprobte „Begleitschiff“ erheblich gesteigert wurden. Diese in anderen Marinen schon lange praktizierte Verbandsausbildung hat sich im Falle „Deutschland/Emden“ sehr bewährt, auch der sich bald einstellende Wettbewerb zwischen den Schiffen trug zur Motivation der Besatzungen und Kadetten und damit zur Steigerung der Ausbildungsergebnisse bei.



EMDEN hätte die Reise mit DEUTSCHLAND gerne fortgesetzt, hatte jedoch mit dem bevorstehenden offiziellen Besuch in Split in Jugoslawien eine neue Aufgabe vor sich, die durch die Deutsche Botschaft in Belgrad als sehr wichtig eingestuft und durch unseren Verteidigungsattaché dort, Oberst i. G. Ocken, entsprechend sorgfältig vorbereitet worden war.

Bisher hatte 1977 die „Gorch Fock“ Split besucht, die „Deutschland“ 1980 Rijeka. Wieder einmal wurde in diesem Fall die erprobte Methode angewandt, in politisch für uns heiklen Ländern das „weiße“ Schiff vorzuschicken, um zu gegebener Zeit ein „graues“ folgen zu lassen. Die Besatzung war auf ihre Aufgabe in Split gut vorbereitet und gab sich vor diesem politischen Hintergrund alle Mühe, unser Land angemessen und würdig zu repräsentieren, was durch den herzlichen Empfang in dieser wunderschön gelegenen, antiken Adriastadt erleichtert wurde. Die für uns deutlich spürbaren, historisch und religiös begründeten Ressentiments der kroatischen Bevölkerungsmehrheit in Split gegen die serbische Dominanz im Staat Jugoslawien mag unterschwellig dabei eine Rolle gespielt haben ebenso wie die österliche Atmosphäre in diesem katholisch geprägten Teil des Landes. Die darauf vorbereitete Besatzung hielt sich „weisungsgemäß“ mit politischen Äußerungen zur inneren Lage Jugoslawiens zurück, was Botschafter Grabert zu anerkennenden Worten veranlaßte.

Niemand ahnte damals, daß diese Frage sich sehr bald durch den Zerfall des jugoslawischen „Kunstgebildes“, wenn auch wenig friedlich, lösen würde.

Der Besuch in Split über die Osterfeiertage 1983 war für die Besatzung ein großes Erlebnis und wird noch heute bei gelegentlichen Treffen alter Emdenfahrer als ein Highlight bezeichnet.

Die Rückreise in die Heimat nach dem Auslaufen am 5. April führte über Augusta Bay (Ostküste Sizilien) zur Kraftstoffübernahme, dann durch die Straße von Messina entlang der Nordküste der Insel zu einem Ankerwochenende (09.04. – 11.04.) im nicht ohne Hintergedanken (Name des Kaps, s. u.) und auf Anraten der italienischen Marine in Augusta ausgewählten Golf von Castellamare, dessen Westseite durch das Kap San Vito (!) begrenzt wird.

Die Besatzung hatte sich diese beiden Tage bei herrlichem Frühlingswetter, die beeindruckende Küste Siziliens im Blick, verdient. Wir nutzten die Gelegenheit zu einem Bordfest, bei dem das Abschiednehmen von unserem Schiff und dem Kameradenkreis schon eine Rolle zu spielen begann.

Nach einem ungewollten Aufenthalt auf Cádiz - Reede, da der Hafen wegen Sturms vorübergehend gesperrt war und schließlich in Cádiz selbst endete die Reise in das Mittelmeer am 23. April 1983 in Wilhelmshaven.

Bordchronik: „Eine glückhafte und erlebnisreiche Reise ist zu Ende.“

Die Monate bis zur Überführung des Schiffes in die Türkei Anfang September 1983 waren von kurzen Einsätzen, der Einweisung des türkischen Übernahmeteam und der Übergabe EMDEN IV – EMDEN V bestimmt:

- EMDEN Führerschiff anlässlich des offiziellen Marinebesuchs des 794. Hamburger Hafengeburtstags
- Letzter Aufenthalt in der Ostsee zu UBooterprobungen in der Eckernförder Bucht und letzte Kanalfahrt
- Artillerieschießen mit Artillerie – B – Lehrgang
- Erste Erprobungen mit EMDEN V

Es gelingt, beide Schiffe in Wilhelmshaven an eine Pier zu legen, eine Musterung beider Besatzungen zu organisieren und bei dieser Gelegenheit die Traditionsgegenstände feierlich zu übergeben. Es ist doch gelegentlich von Vorteil, wenn die beteiligten Kommandanten Crewkameraden sind!

#### IV

### Letztes Kapitel der Geschichte der EMDEN IV

### Überführungsfahrt nach Gölczük / Marmarameer und Übergabe an die Türkische Marine

Zum Bericht über das letzte Kapitel der Fregatte EMDEN IV in der Deutschen Marine noch einmal ein kurzer Blick in die Bordchronik:

1983	
02.08.	36 Mann türkische Stammbesatzung an Bord zur Einweisung und Ausbildung
05.09.	Unterzeichnung der Übergabeverhandlung „Emden“ an die türkische Marine
08.09.	Ablegen zur Überführungsfahrt in die Türkei. Verabschiedung durch BSN, FlAdm. Ehrhardt, Kdr. 2.GGschw., KzS. von Wiarda und A3 ZFltl., KzS. Schäfer
18.09.	Einlaufen in die Dardanellen, abends Anker in der Bucht von Izmit im Marmarameer
19.09.	Einlaufen Gölczük. Schiff macht mit dem Heck im Marinestützpunkt Gölczük fest neben ex KARLSRUHE, jetzt TCG „Gelibolu“
22.09.	Mittagessen, gegeben von Kommandant EMDEN, Abendessen, gegeben vom türkischen Flottenchef, Admiral Göksan zu Ehren des deutschen Botschafters, Herrn Dr. Onken. Botschafter anschließend auf der EMDEN
23.09.	Feierliche Übergabe Fregatte EMDEN an die türkische Marine in Anwesenheit deutschen Botschafters in der Türkei, Herrn Dr. Dirk Onken, des Generaladmirals Atakan und des Befehlshabers der türkischen Flotte, Admiral Göksan. Flagge und Wimpel werden niedergeholt, FKpt. Housselle verläßt als letzter Besatzungsangehöriger das Schiff. Die auf der Pier angetretene Besatzung Verabschiedet sich von ihrer EMDEN schweren Herzens mit drei Hurras. Die türkische Marine stellt das Schiff unter dem Namen „Gemlik“ in Dienst, erster türkischer Kommandant ist FKpt. Bülent Balkan.
24.09.	Rückflug der Besatzung nach Deutschland

Am 8. September 1983 verließen wir mit einer deutsch – türkische Besatzung nach der Verabschiedung durch den damaligen BSN (Befehlshaber Seestreitkräfte Nordsee), Flottillenadmiral Ehrhardt, die 4. Einfahrt in Wilhelmshaven mit der für uns ungewohnten und beklemmend traurigen Gewißheit, mit diesem, uns so vertrauten Schiff, der Fregatte EMDEN, nicht wieder in den Heimathafen zurückzukehren!

Die Fahrt in die Türkei verlief problemlos, war uns allen doch das Mittelmeer gut bekannt, denn die letzte große Reise in diese Region zusammen mit der DEUTSCHLAND bis Port Said und alleine zurück über Split / Jugoslawien, Kap San Vito / Sizilien und schließlich Cádiz / Spanien lag

erst wenige Monate zurück. Am 19.09. machten wir in Gölczük neben der ex KARLSRUHE, jetzt „Gelibolu“, fest.

Sicherlich wird keiner von uns die feierliche Übergabezeremonie im Hafen von Gölczük am 23. September 1983 vergessen. Die Worte des deutschen Botschafters in der Türkei, Herrn Dr. Onken, aus diesem Anlaß klingen mir heute noch im Ohr:

„Mit diesem Akt ist die EMDEN Bestandteil der türkischen Seestreitkräfte. Der Rückblick in die Vergangenheit, der Blick in die Zukunft, beides liegt im Augenblick nahe, der ein Augenblick auch des Selbstbesinnens ist. Ich wende mich an die deutschen Soldaten, die bis zu diesem Tag, dem 23. September 1983, auf diesem Schiff Dienst taten und die nun die Stätte verlassen müssen, die ihnen durch Jahre auch Heimat gewesen ist, Mittelpunkt ihres Lebens. Für sie kommt nun die Stunde des Abschieds!“

Wir gingen von Bord und nahmen Aufstellung auf der Pier, die neue türkische Besatzung „besetzte“ nach dem Flaggenwechsel unsere angestammten Plätze. Diese Minuten waren schon bewegend, es herrschte ein uns unbekanntes, bedrücktes Schweigen, auch mit der einen oder anderen Träne wurde gekämpft. Spürbar, aber unausgesprochen, fühlten wir alle in diesem Moment einen starken Zusammenhalt!

Wir hatten gerade an dem für uns vorgesehenen Platz Aufstellung genommen und warteten darauf, daß die Übergabezeremonie offiziell für beendet erklärt würde. In dieser für uns etwas angespannten Atmosphäre erhob ich – einer Eingebung folgend und ohne lange nachzudenken – meine Stimme und ließ durch unsere Besatzung drei Hurras auf die EMDEN ausbringen. Als ob die Besatzung darauf gewartet hätte, schallten die Hurrarufe präzise und diszipliniert hinüber zur EMDEN über den Platz.

Alle Anwesenden spürten die Emotionen, die bei uns frei wurden, die Anspannung war gelöst, unsere türkischen Freunde schienen sichtbar beeindruckt, zumal dieser Schlußpunkt protokollarisch nicht vorgesehen war.

Sehr früh am nächsten Morgen, es war grau und regnerisch, fuhren wir per Bus nach Istanbul, um den Rückflug nach Deutschland anzutreten. Vor dem Verlassen des Marinestützpunktes Gölczük passierten wir noch einmal den Liegeplatz unseres Schiffes, das bereits die neue Hullnummer trug. Nie werde ich den Moment vergessen, in dem unser AnO, Olt. z. S. Rohe, beim langsamen Passieren unseres Schiffes bemerkte, dies sei genau der richtige Augenblick, die EMDEN im Handstreich wieder in Besitz und mit nach Hause zu nehmen!

Ich weiß nicht, was passiert wäre, wenn ich den Befehl dazu gegeben hätte?

Mit diesem „türkisch - deutschen Erlebnis“ ging für mich eine prägende und insgesamt wohl erfolgreiche Kommandantenzeit auf der EMDEN zu Ende, wirklich glücklich kann ich sie aber deswegen nicht nennen, weil uns das „Glück“ einmal verlassen hat, nämlich im Hardangerfjord im August 1982!

Nach meiner heutigen Überzeugung waren diese Jahre für uns alle neben ansprechenden dienstlichen Leistungen unseres Schiffes deswegen so zufriedenstellend, weil die menschliche Atmosphäre, die Art und Weise des Umgangs miteinander und das Vertrauen zueinander über Dienstgradgrenzen hinweg vorbildlich waren.

Wir wären zusammen bis ans Ende der Welt gefahren, natürlich nur mit der EMDEN und dem Eisernen Kreuz am Bug!