Nachrichtentechnische Flugsicherungs-Kompanie des FTB-24 im Jahr 1973

Erinnerungsberichte und Episoden aus dieser Zeit

Autor: Christian Wollmann

Zum Autor

Ich war vom Herbst 1972 bis zum Frühjahr 1974 zum Grundwehrdienst in das FTB-24 eingezogen. Im ersten Diensthalbjahr nach Grundausbildung und Fahrschule diente ich in der Wachkompanie in Dresden, ab Mai 1973 in der Nachrichtentechnischen Flugsicherungs-Kompanie des FTB 24 als UKW-Sprechfunker und Militärkraftfahrer auf einer R-824 am Standort Garz. Das letzte Diensthalbjahr habe ich als Teil des Stammpersonals auf dem 4000m-Punkt in Hermsdorf absolviert.

Die Verlegung der TF-24 nach Garz

Im Sommer 1973 wurde in Dresden der Flugplatz rekonstruiert und war in dieser Zeit außer Betrieb. Die TS-24 und das FTB-24 wurden deshalb im Januar (oder Anfang Februar) 1973 nach Garz/Usedom verlegt. In Dresden blieb nur eine operative Gruppe von ca. 40-50 Mann (Zahl ist von mir geschätzt) zur Bewachung und Unterhaltung der Objekte zurück.

Ich kann mich noch gut an den Tag der Staffelverlegung erinnern. Es sollte früh zeitig losgehen. Die Starts wurden aber wegen schlechten Landebedingungen in Garz immer wieder verschoben. Das Wetter wurde fortwährend schlechter, so dass die Maschinen dann gegen Mittag bei beginnender Vereisung der LSB in Dresden starten und in Garz unter ähnlichen Bedingungen landen mussten (war jedenfalls so in unserer Einheit im Gespräch; ob es wirklich gestimmt hat??). Die Maschinen waren alle maximal beladen. Die beiden AN2 haben jedenfalls ewige Zeit Platzrunden gedreht, bis die soweit auf Höhe waren, dass sie den Flugplatzbereich verlassen konnten.

September/Oktober 1973 (an die exakte Zeit kann ich mich nicht mehr erinnern) wurden die beiden Einheiten dann zurück nach Dresden verlegt. Ab dieser Zeit war ich auf dem 4000m-Punkt in Hermsdorf stationiert. Dieser 4000m-Punkt und der Fernverbindungspunkt in Gönnsdorf (das Domizil der Tastfunker) war ständig mit Stammpersonal besetzt. Die Funkfeuer der stadtseitigen Nebenlanderichtung und die 1000m-Punkte des Dresdner Flugplatzes waren mit automatischen oder fernbedienten Stationen bestückt. Ich bin mir auch nicht sicher, ob die überhaupt von der NVA betrieben wurden oder der Interflug oder der Flugzeugwerft gehörten.

Die funktechnische Ausrüstung in Hermsdorf in dieser Zeit bestand aus einem Mittelwellen-Funkfeuer PAR-8S als Fernmarkierungspunkt. Das konnte man mit jedem MW-Taschenradio im gesamten Dresdner Umland hören (FO . . _ . _ _ _) . Dazu gehörte auch ein senkrecht nach oben strahlender UKW-Sender als Marker, der Dauer-Strichsignale sendete und in den Maschinen beim Überflug ein Signal auslöste. Als nächstes befand sich auf dem 4000m-Punkt die UKW-Peilfunkstation ARP-9 (Figaro Peleng). Da diese Station nur mit einem Sender geringer Leistung ausgerüstet war, wurde noch eine UKW-Funkstation R-824 als Verstärker-/ Relaisstation zugeschaltet. Die R-824 wurde mit 30% der Senderleistung betrieben. 100%-Betrieb war ausschließlich für Notfälle (Fall Polus) vorgesehen. Zur Notstromversorgung waren für alle Stationen entsprechende Aggregate fest installiert. In Hermsdorf und Gönnsdorf war die gesamte funktechnische Ausrüstung doppelt vorhanden, je 1x als stationär installierte Anlagen, 1x als mobile Anlagen auf Fahrzeugen. Die stationären Anlagen in Hermsdorf waren in frei stehenden Kofferaufbauten analog der mobilen Stationen untergebracht, die Mitte oder gegen Ende der 70er Jahre sogar mit Holzschwellen und Erdanschüttungen verbunkert wurden. Die mobilen Anlagen waren ständig aufgebaut, betriebsbereit und bildeten eine Ausfallreserve. Die Nutzung dieser Option war während meiner Dienstzeit nie notwendig.

Nach der Wende bzw. nach Aufgabe des Objekts durch die Armee wurde das Hermsdorfer Gelände teilweise als Bauschuttlager u.ä. genutzt. Heute stehen dort neue Antennenanlagen der Flugsicherung und der Mobilfunkbetreiber. Das ehemalige Unterkunftsgebäude wird meines Wissens als Vereinsheim eines Anglerklubs genutzt.

In Gönnsdorf war die Kurzwellen-Funkstation in einem festen Gebäude eingebaut. Die Antenne war an einem frei stehenden Stahlgittermast aufgehängt. Als mobile Station war dort eine R-839 auf einem SIL 157 stationiert. Ich kenne diesen Teil leider nur sehr oberflächlich, da ich dort im Februar/März/April 1973 nur zwei oder dreimal als Wachpersonal eingeteilt war. Die Stammbesatzung war da schon auf Usedom. Heute scheint von diesem Außenpunkt nichts mehr zu existieren.

Meine Dienstzeit in Garz/Usedom

Der Flugplatz lag direkt am Oderhaff. Zivil war das „Heringsdorf-Airport“, mit dem damaligen „Kiosk“ zur Abfertigung wirklich spaßig. Das riesige Kasernengelände wurde gemeinschaftlich mit einer sowjetischen Panzereinheit, einem FuTB und einem Baupionier-Bataillon der NVA genutzt. Der 4000m-Punkt der Hauptlanderichtung lag bereits auf polnischem Territorium, bestand nur aus dem Funkfeuer und war mit einer Stammbesatzung ständig besetzt. In der Nebenlanderichtung waren der 1000m-Punkt und der 4000m-Punkt mit Mobil-Stationen feldmäßig aufgebaut und mit einem diensthabenden System besetzt. Das Personal wurde ca. aller drei (oder 5 ???) Tage gewechselt. Teilweise war auf diesen Außenpunkten die Funkfeuertechnik inkl. Personal von anderen Einheiten (ich glaube aus Drewitz) zu kommandiert.

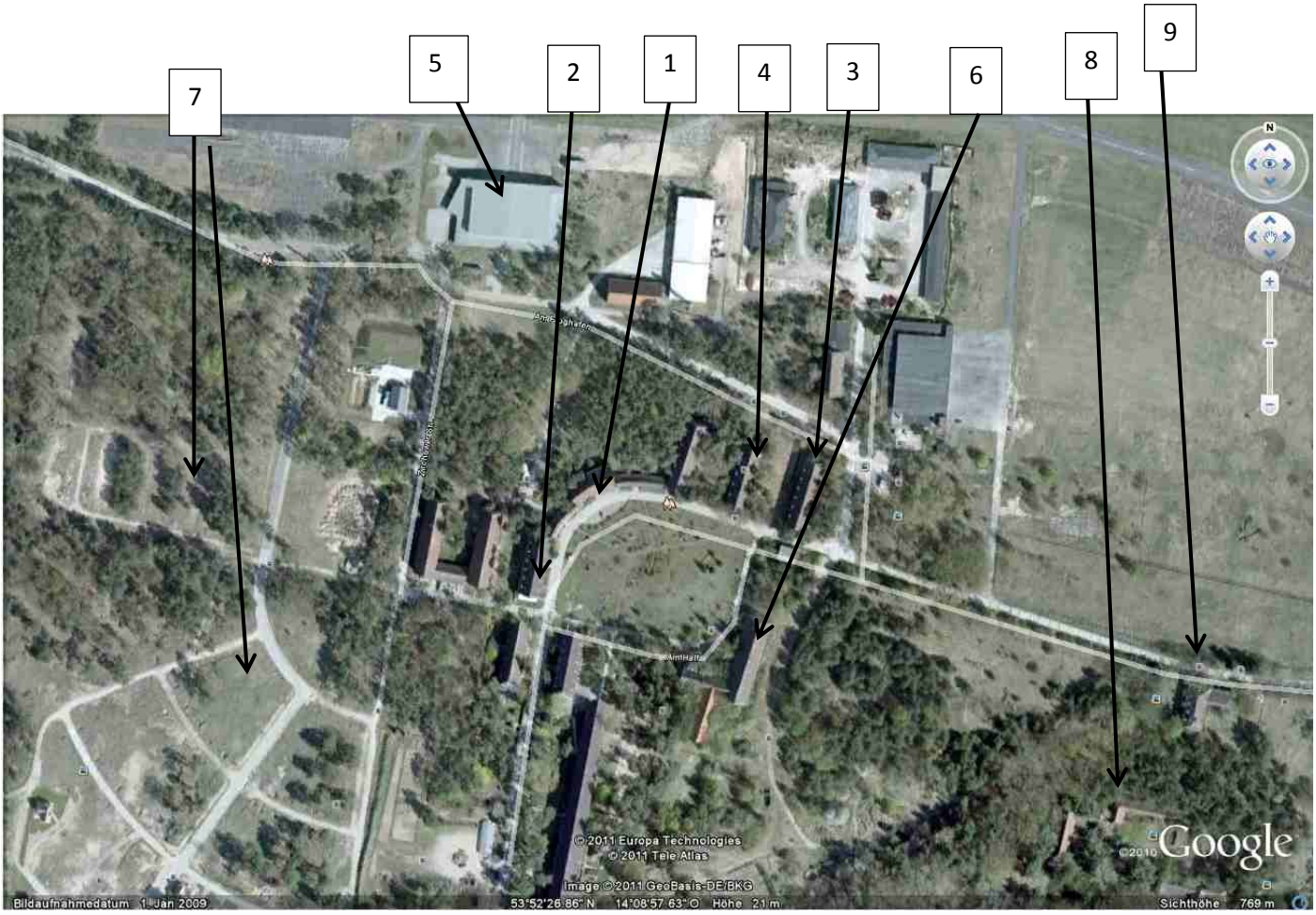
Ich habe die Zeit in Garz in sehr schlechter Erinnerungen. Zum ersten war es die Entfernung von zu Hause. Im VKU nach Dresden zu fahren war zeitlich sinnlos und von den üblichen 5 Tagen Urlaub im Halbjahr hat man eben volle 2 Tage auf der Bahn zugebracht. Die Gegend am Oderhaff war relativ dünn besiedelt und einfach triest. Die Ortschaften lagen weit auseinander, in Richtung Kaminke war der Durchgang durch eine Müllhalde und das Panzer-Übungsgelände der Freunde unpassierbar. Als Soldaten durften wir im Ausgang nicht in die Badeorte an der Ostseeküste, konnten uns also nur in den 2-3 umliegenden Fischerdörfern bewegen. Jedes Dorf hatte meist nur eine kleine Gaststätte. Die Kasernen-Verpflegung für Soldaten war gegenüber Dresden miserabel, ebenso die Unterbringung. Alles war sehr eng und überbelegt, 10-15 Mann auf einem kleinen Zimmer, das mit den Doppelstockbetten vollgestopft war, gerade mal 1 kleiner Tisch für alle, Spinde auf dem Flur usw.. Die sanitären

Anlagen hatten nur Kaltwasser. Um mal warm zu duschen mussten wir nach Anmeldung organisiert in Gruppen in den Duschsaal der Freunde einrücken und der war regelrecht unappetitlich (um das noch vornehm auszudrücken). Kulturell war für uns Soldaten außer Bücher lesen nur Fernsehen oder, falls kein Dienst war, vielleicht mal ein Kinoabend drin. Unter den Bedingungen litten alle, auch die Vorgesetzten, an einem regelrechten „Kasernenkoller“. Darunter hatte natürlich die Disziplin und Moral der Truppe zu leiden. Alkoholdelikte und Dienstverstöße aller Art waren an der Tagesordnung, was dann wieder durch besondere Drillmaßnahmen geahndet wurde. Dazu kamen auch noch im näheren persönlichen Umfeld mehrere schwere und tödliche Unfälle durch Spielerei mit der Waffe oder Motorradfahren im Suff. Meinem Kompanie-Chef, Hauptmann Heilmann hatte das Degradierungen eingebracht. Da er eigentlich für damalige Verhältnisse ein ganz passabler Vorgesetzter war und im Prinzip für die Eseleien seiner Untergebenen überhaupt nichts konnte, empfanden wir das schon als sehr hart. Alles in allem war das für mich sowie viele andere Mitstreiter aus den unteren Diensträngen keine gute Zeit.

Glücklicherweise sind auch andere, etwas lustigere Episoden in Erinnerung geblieben: Im Sommer rollte eine Interflug-Maschine AN-24 zum Start an. Auf einmal flog neben der SLB ein Schwarm Möwen auf und geriet in ein Triebwerk, das mit einem harten Schlag stehen blieb. Die Interflug hat ca. eine Woche an der Maschine gebaut, bis die wieder flott war. Seit dem wurden bei jedem Flugdienst Soldaten mit Platzpatronen an der SLP postiert um ggf. auftauchende Möwen rechtzeitig zu verscheuchen.

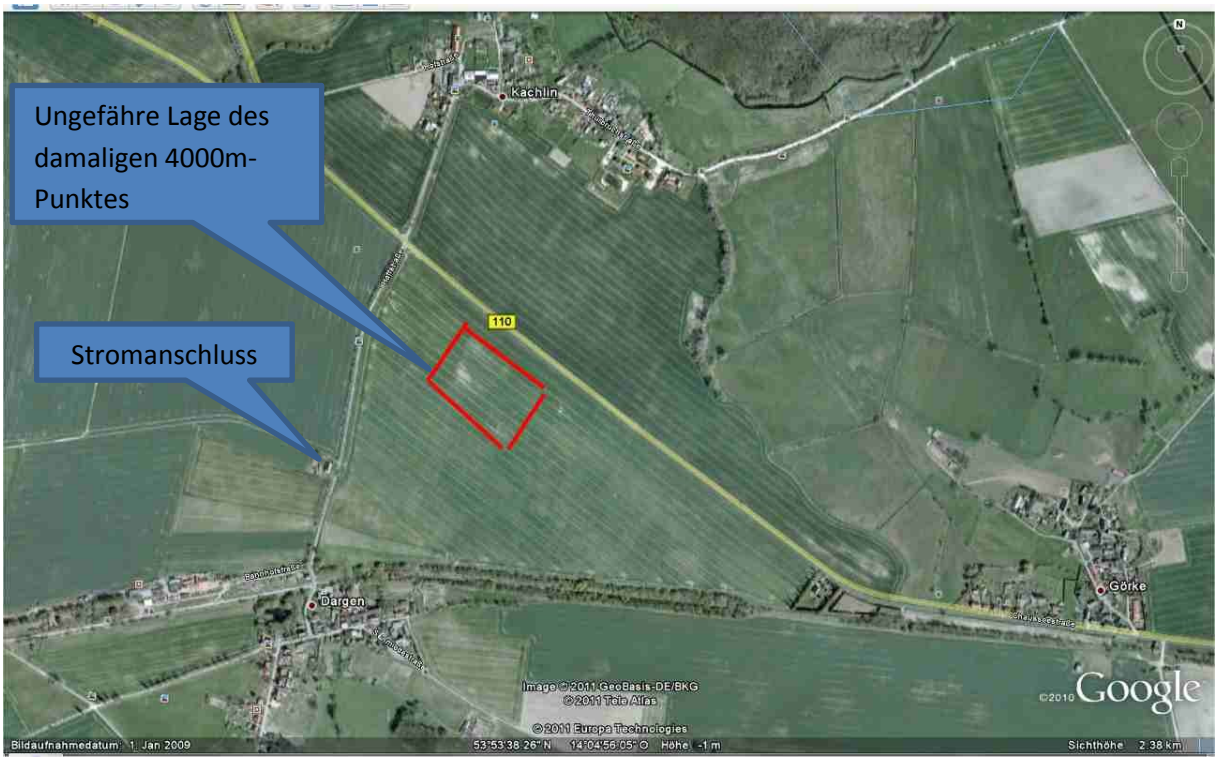
Ich konnte während eines Wachdienstes Sonntag nachmittags auch einmal beobachten, wie eine IL-14 im Tiefflug über das Oderhaff kam, kurz vor dem Aufsetzpunkt eine scharfe 90° Kurve mit fast senkrecht stehenden Tragflächen flog, dabei das Fahrwerk ausfuhr und Sekunden später aufsetzte. Am nächsten Tag war das in aller Munde. Die Maschine soll bei diesem Manöver angeblich die Kaffeetafel auf der Terrasse des Staffelkommandeurs, der in einem Bungalow in Ufernähe des Oderhaffs wohnte, abgeräumt haben. Die Besatzung dürfte dafür einigen Ärger bekommen haben. Auch das fliegende Personal hatte auf der Insel offensichtlich so seine Problemchen. Für mich war aber an dieser Stelle die Luftakrobatik mit der großen Maschine beeindruckend.

Google-Screenshoots vom heutigen Flugplatz Garz



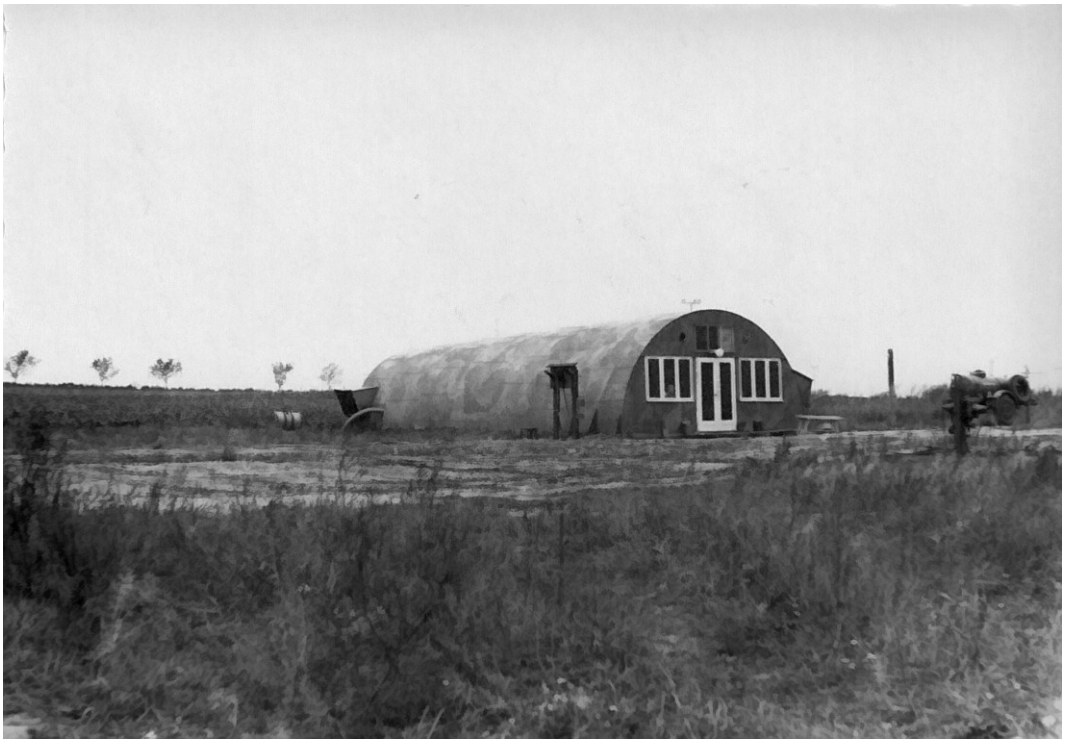
1	**Stabsgebäude**, Standortältester u.a.;
2	**Med-Punkt**
3	Wurde vom FTB genutzt, der OVD war dort platziert. Details dazu sind mir leider entfallen.
4	**Unterkunftsblock** Mannschaftsdienstgrade, Dienstzimmer Kompanie-Chefs usw.
5	Damals ein ausgedienter Flugzeug-Hangar, der **Küche, Speisesäle** und ein großes Baumaschinenlager (Bagger, Planierraupen usw.) gleichzeitig enthielt, nur von Drahtzäunen und Leichtbauwänden getrennt, sehr idyllisch und appetitlich vor allem, wenn die oben in der Dachkonstruktion sitzenden Vögel während der Essenszeiten was fallen ließen. Für Offiziere und Piloten war en im hinteren Teil vernünftige Speiseräume eingebaut.
6	Gehörte zum sowjetischen Teil und beinhaltete eine kleine **Teestube**, die auch Soldatendienstgrade besuchen durften
7	Dort befanden sich großflächig Kasernenanlagen des FuTB, der Sowjet-Armee sowie zig hässliche Altbau-Blocks mit Offizierswohnungen, die heute offensichtlich abgerissen sind
8	Dort befand sich damals eine Verkaufsstelle des sowj. Teils /Magasin (konnten Soldaten nur illegal nutzen);
9	Stabsgebäude der Sowjets.
	An die Nutzung der restlichen Gebäude kann ich nicht mehr erinnern. Die gehörten wahrscheinlich auch zu den anderen Einheiten.

Die einzigen Fotos aus meiner Armeezeit, 4000m-Punkt Flugplatz Garz



Man erkennt an den unterschiedlichen Bodenverdichtungen des Sattelitenbildes noch relativ gut, dass da mal etwas gestanden hat. Im Norden das Dorf Kachlin, östlich Görke und im Süden Dargen. Die erkennbaren Baumzeilen sind Reste einer Eisenbahnlinie. Früher muss dort mal ein Gleis bis zum Flugplatz gelegen haben. 1973 waren davon nur noch Reste vom Schotterbett und kleinere Bahndämme zu finden. Im Bereich dieses Bahnkörpers befand sich auch der 1000m-Punkt

Der 4000m-Punkt in der Ansicht von der Fernverkehrsstraße 110 Ahlbeck-Anklam. Der Außenpunkt lag mitten in einem Rübenfeld. Bei Trockenheit war alles extrem staubig, bei Regen alles dicker Schlamm.



Als Unterkunft diente eine alte Ziehharmonika-Raumerweiterungshalle

Im Hintergrund die R-824, am Ende der Raumerweiterungshalle die Scirocco-Heizung inkl. „Tanklager“, für das heutige Umweltbewusstsein einfach katastrophal..

Im Hintergrund der Radiopeiler ARP-9

Funkfeuer PAR-8S, rechts die R-824

Funkfeuer Par-8S

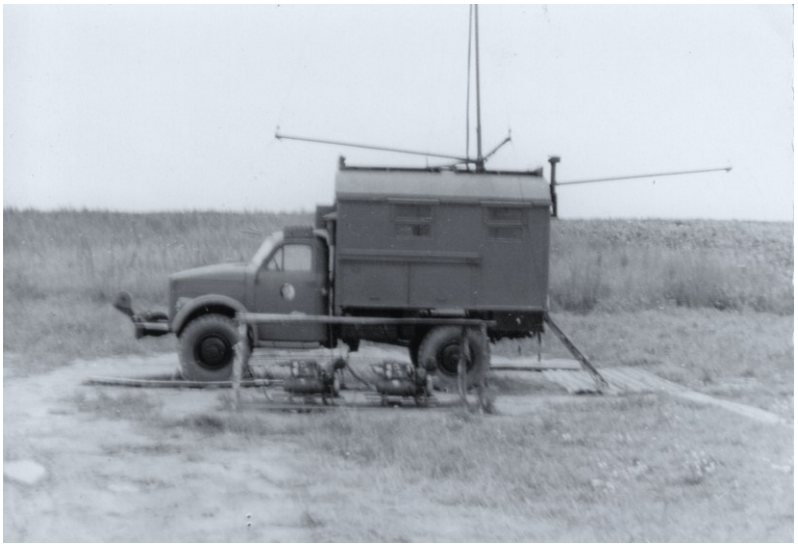
Die typische Schlamm-Idylle nach jedem Regenschauer. Neben den zu den Stationen gehörenden Notstromaggregaten gehörte auf diesen Außenpunkt auch ein zentrales Dieselaggregat zur Ausrüstung. Das war wichtig, denn die Netzstromversorgung war mit einem lose verlegten Gummikabel über das Rübenfeld mehrere 100m entfernt an einem einzeln stehenden Bauerngehöft angeschlossen. Dort haben vor allem nachts aus der Kneipe kommende Spitzbuben öfters mal den Schaltkasten manipuliert.

Die Fahrzeugbasis der PAR-8S war ein SIL 130

Die Mittelwellen-Funkfeuerantenne war als Langdrahttraverse zwischen zwei Masten im Abstand von ca. 80-100m in ca. 10m Höhe gespannt. Unter der Antenne waren noch strahlen- oder sternförmig angeordnete Antennendrähte in ca. 1m Höhe über dem Boden als sogenannte Gegengewichte gespannt.

Bei irgend einer Wartungsarbeit an der Funkfeuer-Antenne war die Langdrahttraverse einseitig abgelassen. Man sieht einen Teil links im Bild hängen.

UKW-Radiopeiler ARP-9 und Relaisstation R-824



Die Fahrzeugbasis des ARP-9 war ein GAS 24.

Zur Notstromversorgung des Radiopeilers gehörten auch zwei kleine Benzin-Zweitakt-Aggregate aus DDR-Produktion, hier vor dem Fahrzeug zu sehen. Diese Aggregate glänzten durch einfache Bedienung und sprangen im Gegensatz zu den sowjetischen Viertakt-Aggregaten der anderen Stationen problemlos und leicht an; bei den vorgeschriebenen täglichen Probeläufen zur Vorflugkontrolle ein sehr angenehmes Detail.

Die Fahrzeugbasis der R-824 war ein SIL 157, Baujahr 1953.

Sauberes Wasser war einer der etwas knappen Stoffe auf dem Außenpunkt. Die Fahrzeuge mussten aber ständig sauber und adrett aussehen. Es gab sonst Ärger mit den Vorgesetzten. Bei Trockenheit war alles staubig und nach Regen klebte dann alles als dreckige Schmiere an den Fahrzeugen. Da war frische Farbe, die komischerweise in unbegrenzten Mengen zur Verfügung stand, immer die Rettung vor jeder Inspektion der Vorgesetzten. Wie viele Schichten im Verlauf des Sommers auf die Fahrzeuge gekommen sind??? Eine der typischen Militär-Unsinns-Taten, die man eben nur unter solchen Bedingungen fertig bringt.

Als 19-jähriger hatte ich mich damals wirklich gefragt, vor was der Gegner eigentlich Angst hat. Das Auto war 1 Jahr älter als ich, die Funkstation 1 Jahr jünger. Als Kind der Transistortechnik empfand ich damals die globig-grobschmiedig anmutende Röhrentechnik als total veraltet. Mit meinem heutigen Wissen ist natürlich klar, dass diese Technik einfach unverwüstlich und ausgesprochen betriebssicher war. Auch bei zufälligen Kontakten mit ehemaligen Angehörigen der Bundeswehr, die nach der Wende solche Technik (bzw. deren Nachfolgetypen) noch übernommen haben (und sei es nur zur Verschrottung), kam zum Ausdruck, das die vom außerordentlich guten Wartungszustand, der Funktionalität und der Robustheit sehr überrascht waren. Mein SIL 157 hatte z.B. zum Ende meiner Dienstzeit einen Tachostand von ca. 2500 km. 500km davon war ich damit noch selbst bei einer Verlegeübung Dresden-Müncheberg-Dresden im März 1974 gefahren.

Silvester 1973/74 auf dem Außenpunkt Hermsdorf

Über den Sommer 1973 war die Rekonstruktion der leer stehenden Unterkunft auf dem Außenpunkt Hermstorf nicht fertig geworden. Das Gebäude war eine unbewohnbare Baustelle. Deshalb erfolgte die Unterbringung der Soldaten über den Winter in einem einfachen Bau-Wohnwagen. Ein zweiter Wohnwagen war zur Hälfte Dienstzimmer, die andere Hälfte Unterkunft für zwei Thüringer Unteroffiziere. Der größte Teil der Unteroffiziere auf Zeit und Berufsunteroffiziere, welche die Stammbesatzung bildeten, waren Dresdner, konnten als Außenschläfer wohnen und waren nur zur Dienstzeit anwesend.

Auf den Fotos ist der Küchen-, Aufenthalts- und Klubwagen als 3. Wohnwagen von innen zu sehen.