

## **Beispiel für das Räumen eines Gebietes.**

(Mitte – Ende der 60er Jahre)

In der Lübecker Bucht, vor Travemünde, soll der nördliche Teil des Seeweges zwischen Tonne „Trave“ und Tonne „2“ auf 1 Seemeile verbreitert werden. (siehe Karte -1)

Das Gebiet wird auf der Seekarte markiert. Anschließend wurde der markierte Bereich auf Transparentpapier (auch Butterbrotpapier genannt) übertragen und so vergrößert, dass er leicht in 50y breite Streifen, Laps genannt, eingeteilt werden konnte. Als Navigationshilfe wurde der Räumstreifen mit gelben Hilfstonnen im Abstand von 1sm versehen.

Jeder „Lap“ bekam auf dem Transparentpapier einen fortlaufenden Buchstaben zugeteilt, beginnend am Tonnenstrich mit „A“, bis der gesamte Räumstreifen „durchbuchstabiert“ war.

Die Breite von 50 Yard`s (1 Yard-91,44cm) entspricht 45,72 Meter. Das ist die Breite, die das Räumgerät auf einmal abdecken konnte.

Was jetzt kam, war eine reine Fleißaufgabe:

Jeder, der mit einem Buchstaben versehenen Laps (Streifen) musste 10 mal (in Worten: zehn mal) über die gesamte Länge durchfahren werden um die Minenfreiheit zu gewährleisten.

Das bedeutet bei unserem Beispiel:

Lap A – T = 20 Lap`s, jeder Lap 3,7sm lang = 74 Seemeilen. Jeden Lap 10 X durchfahren ergibt dann eine Strecke von sage und schreibe 740 Seemeilen. Das dürfte in etwa die Strecke Flensburg/Rom sein.

Dazu kommen noch die Strecken die man benötigt um aus einem Lap rauszufahren und in den nächsten reinzufahren. Hierzu mußte eine riesengroße Schleife gefahren werden, denn hinter dem Boot hingen die Räumgeräte mit einer Länge von mehreren 100 Metern.

Von einem Divisionsboot wurden dann die einzelnen Boote in die entsprechenden Lap`s geschickt und aufgezeichnet, welcher Streifen von wem, wie oft durchfahren worden ist.

Navigiert wurde während der Minenräumarbeiten nur mit Radar. Abstand/Peilung zur nächsten Tonne zeigten dem Wachhabenden, ob er richtig liegt. Strom und Tiden wurden so auch überlistet.

Daher war es wichtig, dass die „Orientierungstonnen“ auch genau gelegt worden sind, um später auch das tatsächlich geräumte Gebiet der Flottille melden zu können.

Die Höchstgeschwindigkeit, die beim Räumen gefahren werden durfte, betrug 7 Knoten. (13 Stdkm)

Auf der linken und rechten Seite des Bootes sind jeweils Drahtseile ausgebracht, an denen Räumgeräte verschiedener Art in vorgegebenen Abständen angebracht sind.

Zum Einen waren es Hohlkörper (Bombenform) mit einem drehbaren Propeller am hinteren Ende, der sich durch das Ziehen durch das Wasser drehte und im inneren des Räumgerätes gegen Metall schlug,

um die Geräusche von Schiffspropellern großer Schiffe nachzuhören.  
Zum Anderen waren an bestimmten Stellen Sprenggreifer befestigt, die die Drahtseile oder Ketten der Ankertauminen sprengen sollten.  
Sollte sich im Räumstreifen eine Ankertaumine befinden, würde sie an den ausgebrachten Räumleinen, durch die Fahrt des Bootes, entlang rutschen und im Greifer dann die Sprengung auslösen und damit vom Minenanker getrennt werden und aufschwimmen.  
Durch Schüsse mit Handfeuerwaffen auf die Zünder wurde dann versucht die Mine zur Explosion zu bringen.

Die dritte Räummethode, die gleichzeitig ausgeführt wurde, war die elektromagnetische. Hierzu wurde ein mehrere 100m langes „Elektrokabel“ mittschiffs, achtern zwischen den beiden Drahtseilen, hinter dem Schiff hergezogen.  
Von einem, im Steuerstand des Bootes befindlichen, Räumregelschrank, wurde die „Sendung“ eines elektromagnetischen Signals (wie eine Sinuskurve) veranlasst, die den Magnetismus eines großen Stahlschiffes nachahmte und entsprechende Magnetminen zur Detonation bringen sollte.  
Das Problem hier war, dass nicht nur eine elektromagnetische Kurve „gefahren“ werden musste, sondern 10, um die Minenfreiheit zu gewähren.

Daraus resultierten auch die langen Strecken, die gefahren werden mußten.  
Beim Räumeinsatz wurde Tag und Nacht gefahren, bis der Kraftstoff zu Ende ging und ein Hafen zum bunkern von Kraftstoff angelaufen werden musste.  
Unterwegs, auf dem Weg zum Hafen, wurde dann das Räumgerät während der Fahrt eingeholt und es gab dann auch schon mal die Überraschung, dass ein Gerät fehlte.  
Da man meistens nicht wusste, wann das Gerät verloren ging, durfte die gesamte Strecke der letzten „Schicht“ noch einmal abgefahren werden.  
Im Hafen wurden dann gleichzeitig Kraftstoff gebunkert und Lebensmittel, die per Funk bestellt worden waren, übernommen und der Funker, der als einziger an Land durfte, ging los, um die Post zu holen.  
Während der Räumzeit durfte kein Besatzungsmitglied unter Deck, bis auf die 42er + 43er (Antriebstechnik und Elektrotechnik) die in regelmäßigen Abständen Kontrollgänge durch die Maschine und die Abteilungen machten.  
Geschlafen wurde an Oberdeck, bei kühlem Wetter nicht gerade angenehm, oder in den Gängen des Brückenaufbaues. Ein Geheimtipp war der Hohlraum, des mit der offenen Seite an der Stb.- Bordwand aufgehängten Schlauchbootes.

Hektische Bewegung gab es auf der Brücke, wenn ein Fischmann meinte:  
Diesen Weg bin ich beim Fischen immer gefahren und den fahre ich auch heute, denn hier hat mein Großvater gefischt, mein Vater und ich fische jetzt auch hier.  
Das sein Weg dabei aber durch unser Räumgebiet ging und er vielleicht, Ruder festgebunden in einer Ecke seines Steuerhauses, eine Mütze voll Schlaf nahm, dabei aber der Gefahr ausgesetzt war, unser Räumgerät zu überlaufen, war ihm wohl ziemlich egal, denn er träumte bestimmt von vollen Netzen.

Neben den Aufforderungen per UKW-Funksprechgerät (Kanal 16), das Gebiet zu verlassen wurden dann auch kräftig grüne Sterne in Richtung Räumgerät geschossen, um dem Fischer zu zeigen, wo unser Gerät läuft.

Wenn er mit seinem Schleppnetz unser Räumgerät erwischt hätte, würde es wohl einen nicht unerheblichen Schaden bei uns, an seinem Schleppnetz und eventuell an beiden Booten geben.

Ich vermute, Minenräumer der heutigen Generation können hier nur schmunzeln.

Heinz Broschinsky