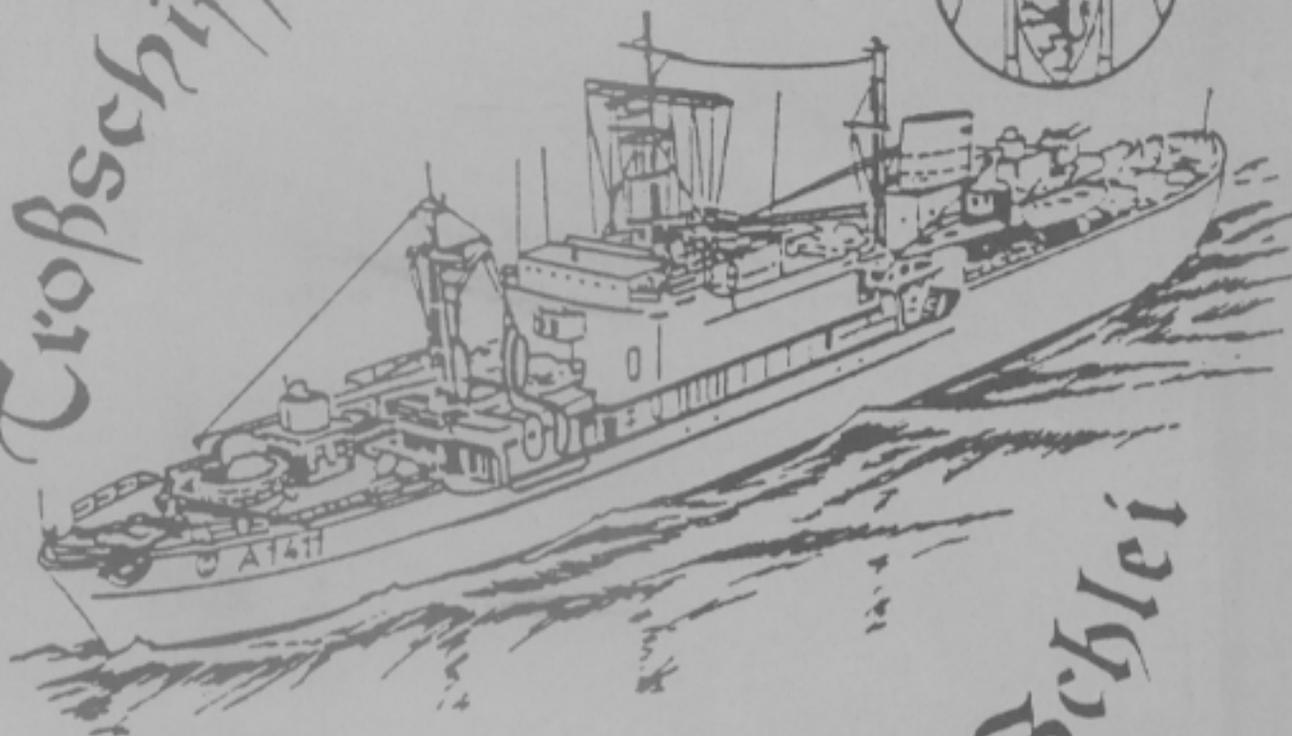


Großschiff „Lüneburg“



Rappeln/Schlei

31.1.1966



2.6.1994

28 Jahre im Dienst der Flotte

INHALT

1. Grußwort des Oberbürgermeisters und des Oberstadtdirektors von Lüneburg
2. Grußwort von Fregattenkapitän Karl Bareuther
3. Kleine Geschichte der "Kleinen Versorger"
4. Technische Daten
5. Die erste Besatzung
6. Meine alte Schiffsuhr
7. Chronik - 28 Jahre im Dienst der Flotte
8. Statistik: Die Auslandshäfen / Hafenkneipe
9. Statistik: Die Seemeilen
10. Die Kommandanten
11. Einsatz im Minenabwehrverband Südflanke
12. Hinter dem "Eisernen Vorhang" ...
13. Die letzte Besatzung
14. Traumhochzeit
15. Lüneburg ... traditionsreich und dabei jung und vital
16. Kopf hoch, mein Freund!



Troßschiff „LÜNEBURG“

- Der Kommandant -



Grußwort von Fregattenkapitän Karl Bareuther

Nach Übernahme der Patenschaft durch die Stadt Lüneburg wurde der erste Versorger-Neubau unserer Marine am 30. April 1965 durch Frau Magdalene Trebchen in Flensburg auf den Namen "Lüneburg" getauft. Die Indienststellung erfolgte am 31. Januar 1966.

Mehr als 28 Jahre erfüllten seither wechselnde Besatzungen an Bord des Schiffes Ihre Aufgaben. Im In- und Ausland waren die Soldaten "Botschafter in Blau" unseres Landes und unserer Patenstadt.

Die vielen Jahre sind auch geprägt von einer herzlichen Verbindung zwischen der Bevölkerung Lüneburgs und der Besatzung. Aufgeschlossenheit, Rührigkeit und Entgegenkommen der Stadt, wie auch der Marinekameradschaft für Lüneburg und Umgebung gebühren Dank und große Anerkennung.

Eine besondere Verbindung bestand zu den Seniorinnen und Senioren des Anna-Vogeley-Heimes. Der Grundstein dieser Patenschaft, die von allen nachfolgenden Besatzungen mit Freude fortgeführt wurde, war seinerzeit von Herrn Fregattenkapitän Peter Rhetz gelegt worden. Wir bedauern es sehr, am "1. Sonnabend im Dezember" nicht mehr in der Bäckerstraße stehen zu können. Uns wird immer in guter Erinnerung bleiben, mit welchem geringem Aufwand wir den Damen und Herren des Anna-Vogeley-Heimes Freude bereiten konnten.

Natürlich werden wir auch die "Klönsschnacks" oder den "Rees an Backbord" (wie man bei der Marine sagt) bei Navy Punsch mit der herzlichen Bevölkerung Lüneburgs vermissen.

Es war schön, "Lüneburger" zu sein. Wir freuen uns, daß wir an dieser guten Zeit teilhaben durften.

Als letzter der insgesamt 10 Kommandanten der "Lüneburg" und im Namen aller Männer, die je auf ihr zur See gefahren sind, erlaube ich mir zu sagen:

Im Bewußtsein, mit dem Troßschiff "Lüneburg" unserem Land, der Flotte und unserer Patenstadt so gedient zu haben, wie es von uns erwartet wurde, stellen wir am 2. Juni 1994 unser Schiff, mit Wehmut zwar, aber vor allem mit Stolz außer Dienst.

Karl Bareuther
Fregattenkapitän und Kommandant

Kleine Geschichte der "Kleinen Versorger"

(Quelle: Chronik der Versorgungsflottille)

Mit der Gründung der Bundeswehr wurde zum ersten Mal in der Deutschen Marinegeschichte auch über ein geschlossenes logistisches Konzept zur Versorgung der Boote und Schiffe nachgedacht. Bis dahin gab es in der Marine wie in den Streitkräften keine eigene Logistik. Beim Entwurf der neuen Konzeption orientierte man sich an den Erfahrungen anderer Nationen, der Einbindung der Bundeswehr in NATO und WEU sowie der durch den Kalten Krieg bestimmten geostrategischen Lage in Nord- und Ostsee. Da insbesondere die Stützpunkte der Marine im Ostseeraum im Falle einer Agression aus dem Osten kaum lange zu halten gewesen wären, sollten die Einheiten der Flotte frühzeitig in Auflockerungsräume, z.B. in den Ostseezugängen, verlegt werden können. Dadurch wurde eine flexible, schnell dislozierbare Versorgung notwendig.

Im 3. Schiffbauprogramm der Marine von 1960 wurde u.a. der Bau von 11 sog. "Kleinen Versorgern" gefordert. Im Gegensatz zu den geplanten, jedoch nie realisierten "Großen Versorgern", die Fregatten und Zerstörern zugeordnet werden sollten, war diesem Schiffstyp die Betreuung von Minensuch- und Schnellbootgeschwadern als Stützpunktversorgungsebene zugedacht; die taktische Führung der Boote sowie weitere Versorgungsaufgaben sollten von den ebenfalls neu zu bauenden Tendern übernommen werden.

Das 1959 aufgestellte Kommando der Troßschiffe hatte wesentlichen Anteil am Aufbau der logistischen Komponente der Flotte. In der Anfangsphase gab es allerdings erhebliche Schwierigkeiten mit ungeklärten Zuständigkeiten und wechselnden Unterstellungsverhältnissen der Versorgungseinheiten; schon früh deuteten sich die Probleme mit den Besonderheiten der zivil besetzten Einheiten an. Mit der am 31. Januar 1966 in Dienst gestellten "Lüneburg", die bei der Flensburger Schiffbaugesellschaft und dem Bremer Vulkan gebaut wurde und die Hullnummer A1411 tragen sollte, unterstand dem Kommando der erste militärische Neubau, die übrigen Einheiten waren vorwiegend ehemalige Handelsschiffe.

Am 1. Januar 1967 wurde das Kommando der Troßschiffe in Versorgungsflottille umbenannt und in Cuxhaven stationiert. Zum 1. Oktober des Jahres erfolgte die Aufstellung des 1. Versorgungsgeschwaders in Kiel und des 2. Versorgungsgeschwaders in Brake, letzteres wurde später nach Wilhelmshaven verlegt. Damit stand der logistischen Komponente der Flotte eine ausreichende Kommando- und Verwaltungsstruktur zur Verfügung.

Die "Lüneburg" als Typschiff der Versorger Klasse 701 bekam noch 7 Schwesterschiffe, die bei Blohm & Voss in Hamburg und beim Bremer Vulkan gebaut und alle im Jahre 1968 in Dienst gestellt wurden:

27. Mai "Offenburg" und "Freiburg"

26. Juni "Meersburg"

9. Juli "Coburg" und "Glücksburg"

30. Juli "Saarburg"

2. August "Nienburg"

Sie alle wurden bestimmten Bootsgeschwadern zugeordnet und erhielten als Fremdversorgungsbeladung entsprechend zugeschnittene Typpakete. Die "Lüneburg" hatte das 1. Minensuchgeschwader (Boote der "Schütze"-Klasse) zu versorgen und war mit den Booten zusammen in Flensburg stationiert.

Bei der "Lüneburg" gab es in der Anfangsphase erhebliche technische Probleme und Mängel zu bewältigen, was bei einem Typschiff aber nichts Ungewöhnliches ist. Hervorzuheben ist die Anfälligkeit der E-Anlage und der Getriebe sowie vor allem die schlechte Manövrierfähigkeit durch die Anordnung des Ruders zwischen den Schrauben und die hohen Aufbauten. Aufgrund der mit der "Lüneburg" gemachten Erfahrungen konnten bei ihren Nachfolgerinnen einige Dinge verbessert und ein WO-Handbuch erstellt werden, das Hilfen für das Manövrieren mit den Versorgern geben konnte. Ein weiteres Problem stellte die geringe Besatzungsstärke dar; chronischer Personalmangel und die ständige Notwendigkeit, Neuzugänge auf ihren Posten auszubilden, machten das Fahren nicht einfach. Um weiteres Personal zu sparen wurden deshalb die Geschütze zeitweise oder ständig "kokoniert".

In den Jahren 1975 - 78 erfolgte bei "Saarburg", "Meersburg", "Glücksburg" und "Coburg" ein wesentlicher Umbau, denn die Schiffe wurden um eine Sektion in der Mitte verlängert. Dadurch waren sie in der Lage, die für Schnellboote und Zerstörer der "Hamburg"-Klasse eingeführten Flugkörper

MM38 zu lagern und abzugeben. Außerdem wurde bei allen Einheiten im Vorschiff eine Querschubanlage (Bugstrahlruder) eingebaut, um die Manövrierfähigkeit zu verbessern. Die "Freiburg" wurde in den Jahren 1981 - 84 ebenfalls verlängert und erhielt ein Hubschrauberlandedeck, damit wurde sie besser den Anforderungen der Fregatten angepaßt, zu deren Versorgung sie vornehmlich eingesetzt ist. 1980 erhielt die "Lüneburg" als letzter Versorger einen Rechner der mittleren Datentechnik zur Buchung der Versorgungsvorgänge und 1984 wurde erst die Querschubanlage nachgerüstet.

Mit der Außerdienststellung der "Schütze"-Boote verlor die "Lüneburg" gegen Ende der 80er Jahre ihre "Stammkundschaft" und wurde 1989 nach Olpenitz verlegt, wo sie für die Versorgung der neuen Minensuchboote der Klasse 343 zuständig sein sollte. Eine Anpassung des Versorgungspaketes erfolgte jedoch nicht, entsprechend nahm auch der Materialumschlag ab und die Versorgungsbeladung wurde langsam abgebaut.

Die letzten der 80er Jahre brachten bekanntlich erhebliche weltpolitische Umbrüche und die Auswirkungen machten natürlich auch vor der Marine nicht halt. Das logistische Konzept, für das die Kleinen Versorger und die Bootstender konzipiert waren, hatte sich überholt und die Indiensthaltung der Einheiten war aufgrund ihres fortgeschrittenen Alters nicht mehr rentabel. In den Jahren 1990 bis 1994 wurden daher die "Coburg", "Offenburg", "Saarburg" und "Lüneburg" außer Dienst gestellt und an andere Nationen abgegeben. Die übrigen Einheiten werden noch bis ins Jahr 2000 mit veränderten Aufgaben weiter fahren:

die "Meersburg" bei der U-Flottille

die "Nienburg" beim 4. und 6. Minensuchgeschwader

die "Freiburg" und die "Glücksburg" bei der Zerstörerflottille

Die Führungs- und Unterstützungsaufgaben werden ab 1993 von einer neuen Generation von Versorgungseinheiten, dem Tender Klasse 404, übernommen, der für das logistische Konzept der "Systemunterstützungsgruppe" (SUG) gebaut wurde.

Einsparungsmaßnahmen im Personalbereich sind auch ein Grund dafür, daß im September 1994 die Versorgungsflottille aufgelöst wird. Die beiden Geschwader werden mit den verbleibenden, zivil besetzten Einheiten der Zerstörerflottille unterstellt; voraussichtlich werden sie 1997 ebenfalls aufgelöst.



Troßschiff "Lüneburg" (Typschiff Versorger Klasse 701A)

Abmessungen: Länge 104.2m Breite 13.2m Tiefgang 4.3m
Durchfahrtshöhe 27m

Verdrängung: 3483 tons

Tragfähigkeit: 1100 t

Bruttoreaumgehalt: 3031 BRT (1462 NRT)

Antriebsmotoren: 2 Maybach 872 Dieselmotoren, je 2128kW (2800PS)
Backbord 5283h Steuerbord 5473h Betriebsstunden

Antriebswellen: 2 Wellen mit Escher Wyl Verstellpropelleranlage
2 Verstellpropeller nach außen drehend

Dauerhöchstgeschwindigkeit: 16kn bei 2 Wellenbetrieb
13kn bei 1 Wellenbetrieb

wirtschaftliche Geschwindigkeit: 10kn bei 2 Wellenbetrieb
8kn bei 1 Wellenbetrieb

Stoppstrecken: 1) mit "AK-zurück"
bei 6kn 120m in 70sek
bei 10kn 240m in 93sek
bei 16kn 440m in 115sek

2) mit "Stop"
von 16kn auf 4kn in 140sek
von 8kn auf 4kn in 80sek

Drehkreise (bei 6-16kn): bei 10° Ruderlage 650yds
bei 20° Ruderlage 480yds
bei harter Ruderlage 400yds

Kraftstoffverbrauch: (188m³ für Eigenbedarf)
bei 6kn 0,172m³/Std, Radius 6558sm
bei 10kn 0,243m³/Std, Radius 7736sm
bei 16kn 0,782m³/Std, Radius 3846sm

Elektrische Anlagen: 2 E-Werke mit
4 E-Dieselmotoren MWM 518, 327kW (445PS)
4 E-Generatoren mit 450 KVA
1 E-Dieselmotor, 143kW (196PS)
1 E-Generator 135 KVA

Ruderanlage: 1 Mittelruder/Vollschweberuder hinter den Schrauben
elektrisch-hydraulische Bedienung von der Brücke
(Weg- oder Zeitsteuerung)
Notruder elektrisch oder hydraulisch

Querschubanlage: beidseitiges Bugstrahlruder, 3 Stufen, 395kW
Bedienung aus den Nocken oder dem Steuerstand

Schlingerdämpfungsanlage: passive Flossenstabilisierungsanlage

Damage-Control: 1 Schiffsicherungsgefechtsstand
3 Gruppenstände mit Leck- und Brandabwehrausrüstung

Deckseinrichtungen: Back 2 Buganker Backbord/Steuerbord Typ Hall
2,2t mit 9 Kettenlängen à25m
2 Anker- und Verholspills vertikal (14m/sek)
Schanz 1 Heckanker Typ Hall 0,8t mit 220m Ankertrasse
1 Verholspill vertikal (14m/sek)

Kräne: 2 Kräne Firma Kampnagel 3t starrer Ausleger 3-14m
1 Mastkran 3t 3,3-12m

Bootsaussetzvorrichtung: 2 Schwerkraftdevitalanlagen 4,5t mit
elektrischem Windenantrieb
2 Polykutter mit Dieselmotor

Fördereinrichtungen: 4 Palettenaufzüge zu den Querab-Seeversorgungsstationen
diverse Horizontalförderer und Paternosteraufzüge für
Materialkörbe
Stapelkräne in den Munitionskammern und Bereitstellungs-
räumen

Bewaffnung: 2 Marinedoppellafetten "Breda 58" 40mm L/70 (kokoniert)
2 Feuerleitgeräte "OGR 7" (kokoniert)

Besatzung: Frieden 71 Mann Verteidigungsfall 110 Mann

Kojenplätze: Offiziere/Portepeeeunteroffiziere 20
Unteroffiziere 23
Mannschaften 48

Navigation: Funkpeiler 10kHz-30MHz
Decca Funknavigationsgerät
Duo Echograph
Kreiselkompaßanlage / Magnetkompaß
Fahrtmeßanlage
Radargerät 3cm mit "Automatic Radar Plotting Aid"
Radargerät 10cm

Schutzeinrichtungen: schleppbarer Geräuschkörper Typ "Fanfare"
Magneteigenschutzanlage
Sprüh- und Lüfteranlage gegen ABC-Angriffe sowie
Überdruckeinrichtung und ABC-Schleusen

Versorgungskapazität: 130m³ Frischwasser
Frischwassererzeuger (20m³/Tag)
760m³ Kraftstoff
ca. 10.000 Versorgungsgüter, rechnergesteuerte Verwaltung

Seeversorgung: (siehe Skizze)
1) Querabversorgung (Stationen 1,3 an Steuerbord und
2,4 an Backbord)
a) Trockenversorgung
Manila-High-Line (24-30m Abstand) für Personen
und Stückgut (max 280kg)
Wire-High-Line (24-30m Abstand) für Stückgut (max 1t)

- b) Naßversorgung (Kraftstoff und Frischwasser mit 150-200m³/Std)
 - Span-Wire (36-42m Abstand) mit Übergabeschläuchen
NW 150 und NW 65
 - Close-In-Fuelling (18-24m Abstand) mit Übergabeschläuchen
NW 65
 - Large-Derrick (36-42m Abstand) nur Übernahme von Schläuchen
NW 150 und NW 65
- 2) Naß-Achtersausversorgung (Stationen 5,6 auf der Schanz)
Bug-Heck-Verfahren mit Schwimmschlauch NW 65 für kleinere
Einheiten mit 50-100m³/Std
- 3) Versorgung vor Anker
Naß- und Trockenversorgung jeglicher Art für kleinere
Einheiten nach Längsseitsgehen

Seeverversorgungsstationen

KI 701 A

Legende

□ Kraftstoff

▣ Feste Versorgungsgüter

◀ Schweres

Geschirr (High Line)

○ Einzelschlauch

○ 150 / 65 mm

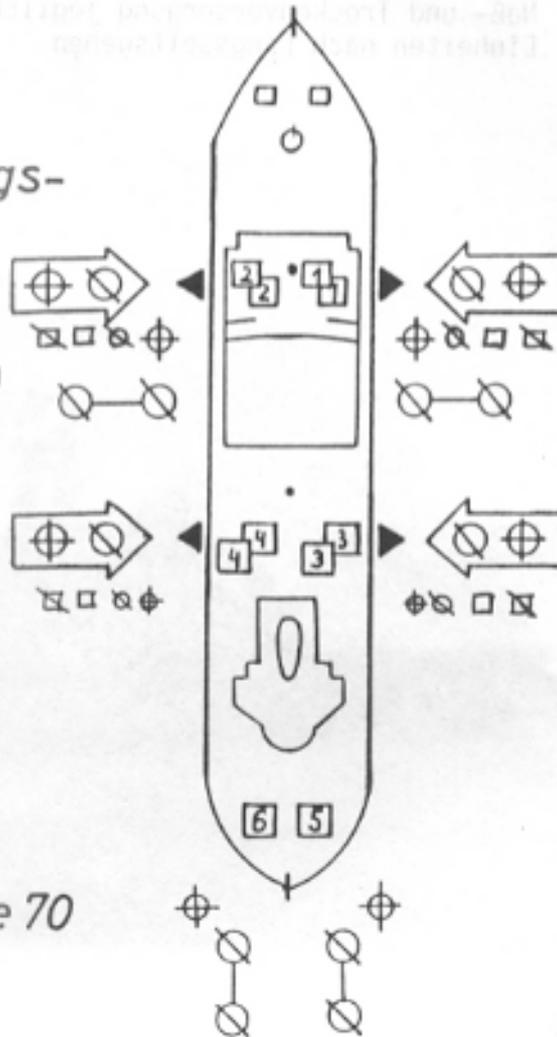
⊕ Frischwasser

⊗ Dieselkraftstoff

⇒ Annahme

Bezug

ATP 16(B) Kap 2 Seite 70



Die erste Besatzung der "Lüneburg"

1.	Kommandant	Korvettenkapitän Steffan
2.	Schiffsversorgungsoffizier	Kapitänleutnant Remm
3.	I. Wachoffizier	Leutnant zur See Ramin
4.	II. Wachoffizier	Leutnant zur See Ruge
5.	Schiffstechnischer Meister	Stabsbootsmann Flores
6.	Navigationsmeister	Bootsmann Ertel
7.	Seemännische Nr. 1	Bootsmann Rohmann
8.	Versorgungsmeister	Bootsmann Lasar
9.	Rechnungsführer	Obermaat Lienkamp
10.	Motorenmeister	Bootsmann Seiffert
11.	E-Meister	Bootsmann Löper
12.	Schiffsicherungsmeister	Bootsmann Herrmann
13.	Wachtmeistermaat	Obermaat Jacobi
14.	Kochsmaat	Maat Kröngen
15.	Signalmaat	Maat Osbild
16.	Funkmaat	Maat Belz
17.	Sonarmaat	Maat Voll
18.	Registraturmaat	Maat Zaggl
19.	Registraturmaat	Maat Thon
20.	Versorgungsmaat	Maat Nöthling
21.	Versorgungsmaat	Maat Schröder
22.	Brückenmaat	Obermaat Hanke
23.	Seemännische Nr. 2	Obermaat Wunsch
24.	Seemännische Nr. 3	Maat Meffert
25.	Maschinenmaat	Maat Fürst
26.	Maschinenmaat	Maat Herrmann
27.	Maschinenmaat	Obermaat Ruffair
28.	Maschinenmaat	Maat Völker
29.	Maschinenmaat	Maat Seekatz
30.	Maschinenmaat	Maat Gerber
31.	Sanitätsgast	Gefreiter Wester
32.	Kochsgast	Gefreiter Zeimet
33.	Kochsgast	Gefreiter Koopmann
34.	Signalgast	Gefreiter Milde
35.	Funkgast	Gefreiter Zeitler
36.	Funkgast	Gefreiter Eschen
37.	Versorgungsgast	Gefreiter Bahr
38.	Versorgungsgast	Gefreiter Kampe
39.	Versorgungsgast	Gefreiter Orbke
40.	Versorgungsgast	Gefreiter Spengmann
41.	Brückengast	Gefreiter Kullick
42.	Brückengast	Gefreiter Gefreitererth
43.	Seemann	Obergefreiter Dawo
44.	Seemann	Obergefreiter Doer
45.	Seemann	Gefreiter Kapturczak
46.	Seemann	Obergefreiter Neidlein
47.	Seemann	Obergefreiter Schlimme
48.	Seemann	Obergefreiter Städele
49.	Seemann	Obergefreiter Rothe
50.	Seemann	Obergefreiter Jahn
51.	Seemann	Obergefreiter Persche
52.	Seemann	Obergefreiter Knappich

53. Maschinengast
54. Maschinengast
55. Maschinengast
56. Maschinengast
57. Maschinengast
58. Maschinengast
59. Maschinengast
60. Maschinengast
61. Maschinengast
62. Maschinengast
63. Maschinengast
64. Maschinengast

Gefreiter Bayreuther
Gefreiter Becker
Gefreiter Doth
Gefreiter Greibel
Gefreiter Stelzmann
Gefreiter Wenzel
Gefreiter Fischer
Gefreiter Dornheim
Gefreiter Himmelspach
Gefreiter Weil
Gefreiter Stiegham
Gefreiter Leonhard

