

Unvergessen: Noch heute erzählt man sich Geschichten über die Kollision von zwei MiG-17 über dem Schweriner See. Einer der beiden Jäger liegt immer noch auf dessen Grund. Nach beinahe 70 Jahren verrät er endlich seine Geheimnisse

Foto Sammlung Hans-Heiri Stapfer

DAS RÄTSELHAFTE WRACK

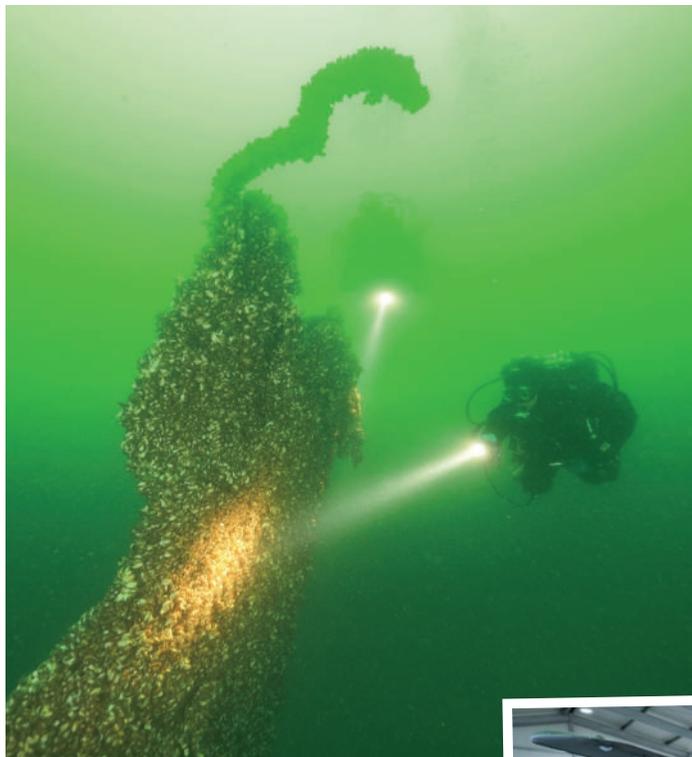
Rote Sterne in Schwerin

Am 22. Juni 1957 kollidierten zwei sowjetische MiG-17 über dem Schweriner See. Was an diesem verhängnisvollen Sommertag wirklich geschah, blieb lange ungeklärt – bis sich ein Forscherteam ins Trümmerfeld wagte

Von Elmar Klemm

Auf dem Rollfeld des Militärflughafens Schwerin-Parchim herrscht am 22. Juni 1957 um 12:15 Uhr geschäftiges Treiben. Die Piloten des 20. Garde-Jagdflieger-Regiments bereiten sich auf einen Übungsflug vor – der vierte in diesem Monat. Ein Leutnant gibt seiner Maschine einen liebevollen Klaps auf das weit geöffnete Maul. Routiniert gleitet er in sein enges Cockpit und schließt den Pilotenhelm. Bei seinem Genossen derselbe Ablauf. Ein Blick auf die Armaturen. Stimmt der Kompass? Steht die Nase in Startrichtung? Er gibt Schub. Die Turbine heult auf. Wie klingt das Triebwerk? Alles normal. Die elf Meter Aluminium scharren wie ein Rennpferd. Dann kommt das Startsignal.

Er legt den Hebel auf Vollast. Der Geschwindigkeitsmesser steigt auf 170 km/h. Das Bugrad hebt ab – und die Maschine schießt in den Himmel. Der Pilot wird in seinen Sitz gedrückt. Ein Flug wie jeder andere bei bestem Wetter. Unter ihm grüne Felder und Kanäle. Über der Ostsee soll abgedreht werden. Man will dem Klassenfeind nicht zu nahe kommen. Das hier ist eine Übung – kein Kräfteressen. Über dem Schweriner See (siehe Karte Seite 44) ist ein Tiefflugmanöver angesetzt. Der Flieger wartet auf den Befehl zum Formationswechsel. Krszckazrts...recht...kcrzzch... Das Funkgerät spinnt ... 49...kchzrt...schwen...



Kaum noch als Flugzeug zu erkennen:
Die linke Tragfläche erhebt sich
mehrere Meter über den Grund. Das
Querruder ...



... ist ein wichtiges Indiz zur
Identifizierung der MiG-17!

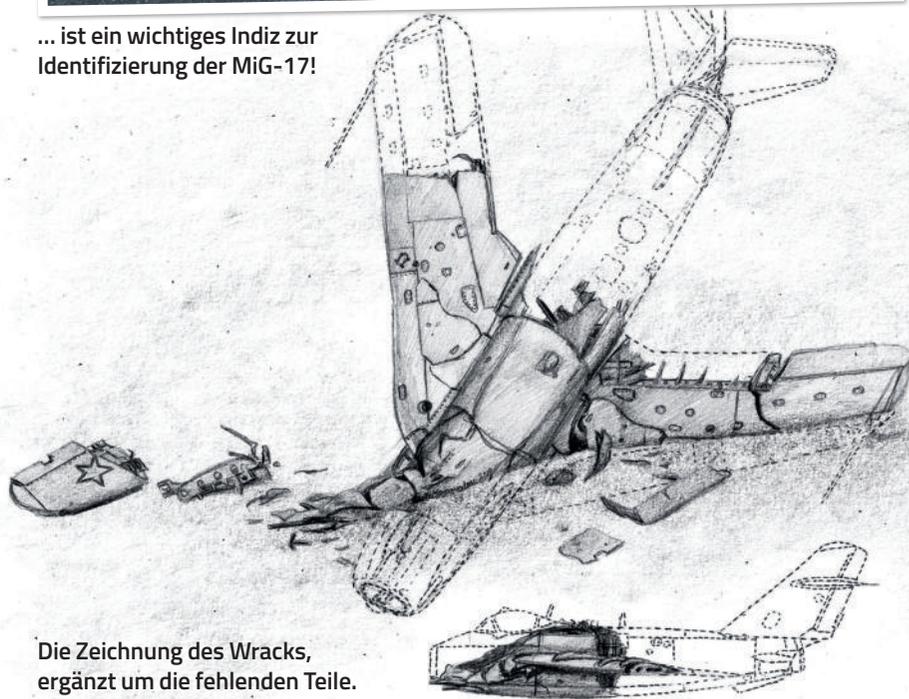
zrrzchskr ... hektisch reißt der junge Leutnant den Kopf in der engen Kanzel herum.

Er kann das Kommando nicht deuten. Da kracht es schon. Eine immense Erschütterung schleudert ihn herum. Das Cockpit hüllt sich in Schwarz. Dann eine unendliche Sekunde der Trägheit – die Turbine fällt aus. Der Pilot reißt den Kopf in seinem verglasten Cockpit zurück und fällt in Sekundenschnelle. 600 Meter. Die Maschine trudelt. 400 Meter. Die Nase schießt auf die in der Sonne glitzernde Wasseroberfläche zu. 200 Meter. Der Pilot blickt hektisch um sich, in letzter Verzweiflung öffnet er das Cockpit und schießt sich mit dem Schleudersitz aus der Kanzel.

Mit eigenen Augen

Es ist ein herrlicher Junitag, als sich Kalle zum See aufmacht. Am Wochenende sind die Tanten gekommen. Es gab Tüffel und Plum – seine Leibspeise. Den Rest des Nachmittags darf er zum Angeln an den See. Vom elterlichen Hof in Flessenow ist es nicht weit. Und er hat kürzlich eine Bucht entdeckt, in der Zander gut beißen.

Am Weg zum Gewässer versperrt ihm eine Gruppe Halbstarker mit Fahrrädern den Weg. Aus ihrem Radio dröhnt Musik: der Gassenhauer *Susi Rock* von Peter Kraus. »Och, nicht die«, denkt sich der achtjährige Steppke und zieht am Ufer weiter nördlich.



Die Zeichnung des Wracks,
ergänzt um die fehlenden Teile.
Die Wissenschaftler hoffen,
dass diese zur Klärung des Rätsels beitragen können

Illustration Alexey Konovalov

Fotos, sofern nicht anders angegeben, Jens-Uwe Lamm



Er blickt über den See. Die Oberfläche blitzt in seinen Augen. Da drüben liegt die Insel Lieps.

Doch kaum hat er seine Angel zum Auswurf bereit, ertönt aus südlicher Richtung ein lautes Heulen – Fliegerübung. Kalle schaut hoch, sieht die zwei Jets heranrasen. »Die fliegen aber tief heute«, denkt er noch. Dann plötzlich ein ohrenbetäubender Knall. Ein schrilles Pfeifen erfüllt die Landschaft. Eine riesige schwarze Rauchwolke breitet sich aus. Dann Stille. Fassungslos blickt Karl-Heinz zum Himmel.

Glasnost – suchen und finden

Ende der 1980er-Jahre bricht der Ostblock zusammen. 1990 fallen die Trabis in den Westen ein. Aber nicht nur. Einige Goldgräber wittern die Gunst der Stunde und erobern ihrerseits den Osten. Während der DDR-Zeit war Sporttauchen nur einer kleinen Elite der Gesellschaft für Sport und Technik (GST) vorbehalten. Anfang der 90er-Jahre erlebt der Tauchsport im Westen einen Boom. Die technische Entwicklung ist rasant. Neue Ziele werden erreichbar. Taucher aus dem Nordosten fahren gern an den Schweriner See.

Philip (heute 57) war damals dabei: »Am Paulsdamm haben wir bei jedem Tauchgang irgendwelche Kisten und auch Stahlhelme gefunden. Manchmal auch Pistolen oder Wehrmachtskarabiner. Brisantes Zeug. Trotz Abraten hat vermutlich dennoch das ein oder andere Stück den Weg in private Sammlungen gefunden.« Einer dieser frühen Vögel ist auch Klaus Kepler. 1990 bricht der Bergungsunternehmer aus dem Schwarzwald



Schwierige Suche: Der Vorsitzende des Fördervereins des Luftfahrttechnischen Museum Rechlin, Torsten Heinrichs, beschrieb die Herausforderungen der Archäologen besonders treffend: »Wenn es in 1000 Metern Höhe kracht, ist das Streufeld im Schweriner See riesig«

Foto Frank West

Richtung Schwerin auf. Sein Ziel: Er möchte ein Flugzeugwrack auffindig machen. Hier im See soll ein Jagdflieger Focke-Wulf Fw 190 D liegen – die berühmte »Langnase«. Im Zweiten Weltkrieg gehörte der Jäger aus Bremen mit der Bf 109 zum Standardrepertoire der deutschen Luftwaffe. Mit einem Ponton und motivierten Mitstreitern läuft Keppler aus. An einer Verdachtsposition machen sich die Taucher fertig. Unter ihnen liegen 17 Meter. Das kann man mit herkömmlicher Pressluft leicht erreichen. Kaum am Grund angekommen, staunen die Taucher nicht schlecht. Da steckt ja ein ganzes Flugzeug im Grund!

Fährtenucher

Einige Jahre später folgt der Ingenieur und Hobbyforscher Carsten Standfuß der Spur. Mit der Positionsbeschreibung von Keppler, GPS-Koordinaten und einem Fishfinder geht es auf seiner Sealine »Partisan« auf den Schweriner See. Im Oktober 2006 dann der Treffer. Das extra installierte Side-Scan-Sonar wirft ein Bild aus, das man aufgrund der markant aufragenden Tragfläche auch leicht mit einer gesunkenen Segeljolle verwechseln könnte. Es ist die MiG. Bei der nächsten Ausfahrt ist auch der Wracktaucher Ingo Oppelt mit an Bord. Er arbeitet gerade an einem Buch über die Wracks in der Ostsee. Das Süßwasser des Schweriner Sees ist eine willkommene Abwechslung.

Gemeinsam bitten wir den Skipper von damals zum Interview. Standfuß erinnert sich: »Der Rumpf ragte gut sieben Meter aus dem Grund. Eine Tragfläche steckte im Sand, eine war noch intakt.« Auf Fotos von damals erkennt man einige Details. Oppelt war in den folgenden Jahren immer mal wieder am Wrack. »Einmal war die Sicht so klar, dass wir das Wrack schon kurz nach dem Abtauchen sehen konnten. Da ist mir aufgefallen, dass das Material zusehends vergeht. Vor 20 Jahren konnte man noch deutlich mehr Details erkennen.«

Dreimal gefunden

Die Entdecker von damals wenden sich anderen Projekten zu. Die Position gerät nach und nach in Vergessenheit. Neue Tauchergenerationen kennen die MiG allenfalls vom Hörensagen. Es formieren sich auch immer wieder Grüppchen, die die Fährte aufnehmen wollen. Doch keine führt zum Erfolg. Erst im Mai 2013 stoßen Forschungstaucher der Uni Rostock erneut auf das Flugzeug. Ein langjähriger Tauchgefährte vor Ort kennt das Wrack seit den 90er-Jahren und unterstützt bei der Meldung an das zuständige



»Die MiG-17 ist eines der meistproduzierten Militärflugzeuge der 1950er-Jahre mit einer bemerkenswerten Einsatzzeit. In einigen Armeen flog sie bis in die 80er-Jahre«, Dr. Jürgen Willisch

Foto Elmar Klemm



Dr. Jürgen Willisch (links) erklärt uns jedes Detail der MiG-17 (von links nach rechts): Alexey Konovalov, Elmar Klemm, Jens-Uwe Lamm



Rückkehr früherer Forscher: Peter Schröder (links) und Ingo Oppelt (rechts) erinnern sich an ihre Tauchgänge im Schweriner See

Foto Elmar Klemm

WRACKFUND MIG IM SCHWERINER SEE



Zwei sowjetische MiG-17 mit einem grauen Sichtschutz. Vermutlich war die Maschine im Schweriner See ähnlich lackiert

Foto Sammlung Hans-Heiri Stapfer

Landesamt – anhand erster Indizien als MiG-15. In der Fundmeldung-DG3 wird dieser Peter Schröder als Vorsitzender einer örtlichen DLRG-Gruppe genannt.

Können wir den Kontakt noch herstellen? Wir können. 67 Jahre nach dem Absturz blicken wir mit dem freundlichen Herrn über den Schweriner See. Hier lebt er seit Ende der 50er. Die Leidenschaft für die historischen Ereignisse am See schwingt in seinen Worten mit: »Inzwischen bin ich auch davon überzeugt, dass es sich um eine MiG-17 handelt. Die sind hier viel geflogen und irgendwann sind zwei zusammengeknallt.« Moment. Bisher war immer die Rede davon, dass die MiG eine Propellermaschine gestreift habe. »Nein, das waren zwei MiG«, lenkt der Mann mit dem sympathischen weißen Vollbart ein. »Die eine hat es noch bis kurz vor Retgendorf geschafft und wurde später geborgen. Die andere ist direkt vor Lieps abgestürzt. Ein inzwischen verstorbener Angelfreund von mir hat den Absturz mit elf Jahren als Schuljunge beobachtet. Gerhard Weiß saß in der Volksschule in Retgendorf, als es draußen knallte. Natürlich sind alle rausgelaufen und haben den Untergang und später auch die Bergung beobachtet.«

Tauchtourismus

Nach diesem Neufund geht es ganz schnell. Am südlichen Schweriner See etabliert sich um 2015 eine neue Tauchbasis. Betreiber Mario »Kosie« Kosielski sucht Attraktionen: »Ein MiG-Wrack ist hierzulande quasi einzigartig. Wenn wir so ein einmaliges Technik-Denkmal im Programm hätten, wäre das natürlich eine großartige Werbung.« Auch



»Bei der MiG-17 gab es vier Tarnschemen, doch nur die Marineflieger waren rein in Silber lackiert«, Torsten Heinrichs

der Autor dieses Artikels möchte das Wrack sehen und nimmt die Gelegenheit auf einer Ausfahrt im Mai 2016 wahr.

An der Ankerleine geht es hinab auf 17 Meter Tiefe. Das unförmige Gebilde kann ich aus etwa fünf Metern Entfernung schemenhaft erkennen. Der Aluminiumrumpf ist über und über mit kleinen Muscheln übersät. Eine Tragfläche ragt wie das Matterhorn steil aus dem sandigen Boden. Die Sicht ist trüb, die Atmosphäre ein wenig unheimlich. Ich folge einem metallenen Ausläufer. Er steht wie ein Zaun auf dem Grund. Das muss die andere Tragfläche sein. Ich umrunde das Objekt einmal. Der Blick auf die Unterseite zeigt die Konturen des Flugzeugs etwas deutlicher. Es steckt wirklich senkrecht im Grund. Ich tauche näher ran. In einem offenen Schacht erkenne ich eines der Räder. Scheinbar konnten die Jahre dem Reifen nichts anhaben. Etwas weiter ragt ein langes, dünnes Rohr hervor. Das könnte eines der Geschütze sein. Spannend. In geringer Distanz fällt uns eine leichte Erhe-

bung auf. Wir flöseln langsam darauf zu. Auf dem Grund liegt die abgebrochene Spitze der Tragfläche. Die Kegelform ist deutlich zu erkennen. Und am Ende des Flügels prangt: ein großer roter Stern.

Spurensuche

Um welchen Flugzeugtyp handelt es sich genau? Es ist an der Zeit, dass sich das Researcheteam einige MiG aus der Nähe ansieht. Im Flugplatzmuseum Cottbus sind die beiden Typen MiG-17 glatt und MiG-17F ausgestellt. Wir haben uns mit Dr. Jürgen Willisch verabredet. Er hat lange als Technik-Historiker auf dem Militärflughafen Berlin-Gatow gearbeitet. Mit seinem unbändigen Fachwissen führt er uns durch die Ausstellung.

Auf dem Cottbuser Gelände reiht sich ein Flugzeug an das andere. »Die MiG-17 war eine Weiterentwicklung des Vorgängers MiG-15 und wurde nur drei Jahre später, 1950, entwickelt. Im Wesentlichen wurde die Konstruktion beibehalten, allerdings hatte



Die MiG-17, die 1957 im Schweriner See versank, trug keine Tarnfarben. Doch welche Kennung die Maschine hatte, ist bis heute ein Rätsel

Zeichnung Juanita Franzi

der Nachfolger eine neue, stabilere Tragfläche. Da man die Halterungen der MiG-15 einfach behielt, betragen die Neigungswinkel der Tragflächen-Vorderkante zwischen 49 und 45,5 Grad. Zudem wurde die Anzahl der Grenzschicht-Zäune von zwei auf drei erhöht, um die seitliche Abwanderung der Luftströme zu verhindern.«

Die weiteren Veränderungen betreffen die Rumpflänge, das Leitwerk, die Geschütze und das Cockpit. Viele Bereiche sind am Wrack nicht mehr sichtbar. Doch ein MG haben wir gefunden. Experte Willisch fährt fort: »Zur Allwetter-Fähigkeit wurde im Bug

MiG-15 und -17 kaum zu unterscheiden. Wo müsste ein Taucher denn hinschauen, um einen Unterschied zu erkennen? »Ein erstes Indiz wäre die Tragfläche. Die der MiG-17 ist deutlich größer. Außerdem haben die Flügel drei statt nur zwei Grenzschichtzäune.« Und dann ist da noch der Winkel der Querruderklappe. Wir werden beim nächsten Tauchgang genau hinsehen.

Mit diesem Wissen setzen wir unsere Recherche fort. Im Luftfahrttechnischen Museum Rechlin an der Mecklenburgischen Seenplatte steht ebenfalls eine MiG-17F. Torsten Heinrichs ist erster Vorsitzender des

» Die Querruder-Klappen sind schnell freigelegt – und belegen eindeutig eine MiG-17

ein Radar eingebaut. Die neue Gewichtsverteilung erforderte aber, dass die 37-mm-Kanone durch ein 23-mm-Kaliber ersetzt wurde.« Diese Details sind heute für uns wichtig bei der möglichen Identifizierung. Sollten wir bei weiteren Suchen doch auf ein drittes 23-mm-Geschütz stoßen, hätten wir es mit einer MiG-17 der P-Reihe zu tun. Für einen Laien sind schon selbst die Typen

Fördervereins und kennt sich mit der Geschichte der russischen Fliegerstaffeln in der DDR bestens aus. »Die Maschinen sind mit höchster Wahrscheinlichkeit in Mecklenburg-Vorpommern gestartet. Es waren damals so viele Staffeln in der Luft, dass Überschneidungen der Bezirke kaum stattgefunden hätten.« Wir haben gehört, es sollen tatsächlich zwei MiG kollidiert sein.

Mikojan-Gurewitsch

1939 übernehmen der Armenier Artjom Mikojan und der Ukrainer Michail Gurewitsch die sowjetische Flugzeugfabrik Nr. 1. Bis ins Jahr 1995 werden dort in insgesamt 13 Baureihen Tausende Flugzeuge konstruiert. Die MiG-17 wird, je nach Einsatzzweck, in vier Typen ausgeführt: MiG-17, MiG-17F, MiG-17P und MiG-17PF. F steht dabei für »Forsage« (Nachbrenner) und P für »Perekhwatschik« (Abfangjäger). Der Stern auf der Tragfläche weist eindeutig eine sowjetische Herkunft aus. Die NVA-Maschinen können wir bei unseren Recherchen also vernachlässigen.

MiG-17

Länge	11,26 m
Spannweite	9,63 m
Normale Startmasse	5202 kg
Höchstgeschwindigkeit	1114 km/h
Gipfelhöhe	15 600 m (praktisch)
Reichweite	1290 km (2060 km mit Zusatztanks)
Stückzahl	7999 in der UdSSR (10367 mit Unterversionen und Lizenzbauten)

»Das ist sehr wahrscheinlich«, bestätigt der Museumsleiter. »Jagdflieger sind immer im Verbund hoch, nie allein. Es muss also eine Rotte gewesen sein. Der Zusammenstoß könnte an einem Kommunikationsfehler gelegen haben. So was kommt bis heute immer wieder vor.« Doch von wo mögen die Flieger gekommen sein? Heinrichs tippt auf Ribnitz-Damgarten/Pütznitz. Auch Parchim kommt infrage. Hier waren im 20. Garde-Jagdfliegerregiment ab 1955 auch MiG-17F stationiert.

Leider ist das Leitwerk nicht mehr vorhanden. Wir vermuten, dass die Sowjets schon damals die Turbine abgeborgt haben. Das Heck war so konstruiert, dass es an einer vernieteten Solltrennstelle schnell vom Rumpf getrennt werden konnte. »Das halte ich für unwahrscheinlich«, lenkt Heinrichs ein. »Wegen der Turbine hätten die Russen keine Suche eingeleitet. Dazu war sie zu irrelevant, die Technik war ja bekannt. Das hätte nur unnötige Aufmerksamkeit erregt. Der Verlust des Hecks ab der Solltrennstelle ist ein typischer Kollisionsschaden.«

Die letzte Expedition

In den kommenden Jahren fahren die Taucher immer wieder zu dem Wrack raus. Ein Teilnehmer erstellt sogar ein 3D-Modell. Sein authentisch kolorierter Druck ist heute ein Schmuckstück der Tauchbasis.

Nach dem Besuch der Flughäfen steuern wir erneut die Position vor Lieps an. Wir wollen die MiG noch mal mit dem jüngsten Wissen betrachten. Das Landesamt gestattet uns eventuelle Eingriffe. Die Querruderklappen sind schnell freigelegt – und belegen eindeutig eine MiG-17. Auch die Grenzschicht-Zäune können wir nachweisen. Waren es wirklich drei? Die Reste sind spärlich. Wir machen eine Testgrabung am Cockpit nach dem Steuerbord-MG. Das Fundament ist weich. Doch schnell wird klar, dass das

WRACKFUND MIG IM SCHWERINER SEE



... steht fest, dass das Wrack im Schweriner See eine MiG-17F ist.
Die anderen Versionen trugen nur 23-mm-Maschinenkanonen Foto Elmar Klemm



Archäologie heute: An detailgetreuen 3D-Modellen können Wracks ideal studiert werden. Die Drucke von Holger Buss stehen inzwischen in Museen in Rostock, Kroatien und Alexandria

Illustration 3D-Modell und Animation Holger Buss/www.dive3d.eu

Auf das Kaliber kommt es an: Sowjetische Soldaten in Polen arbeiten an einer Nudelman N-37. Wenn die Forscher am Seegrund eine 37-mm-Kanone finden, ...

Foto Sammlung Hans-Heiri Stapfer

nicht mit ein, zwei Tauchgängen getan ist. Helfen könnte das Heck. Das würde den Typ massiv eingrenzen.

Die Akteure sitzen in Raben-Steinfeld zusammen. Laut den Forschern hat Kosie's D.I.V.E. Basis Schwerin das Projekt tatkräftig unterstützt: »Das Landesamt hatte uns damals schon gebeten, das Flugzeug zu untersuchen. Allerdings haben wir nie das Leitwerk gefunden.« Peter Schröder wirft ein: »Ich hatte damals im Umfeld auf dem Sidescan-Sonar eine markante Struktur.« Ingo Oppelt ergänzt: »Ich habe damals die Position mit einem Fishfinder abgefächert. Da war irgendwas. Aber wir sind leider nicht mehr zum Tauchen gekommen.« Ich denke an die Worte von Torsten Heinrichs: »Wenn es in 1000 Metern Höhe kracht, ist das Streufeld Schweriner See riesig.«

Wir schließen diese Untersuchung mit dem Fazit, dass es sich bei dem Wrack mit hoher Wahrscheinlichkeit um eine MiG-17 aus Parchim handelt. Archäologie ist eben eine geduldige Disziplin. ■



Jens-Uwe Lamm erstellt mit Unterwasseraufnahmen eine Reportage zu diesem Thema. Einige erste Auszüge gibt es hier schon zu sehen: www.uw-film.de