

(Beitrag von Uwe Horn)

Beitrag ID 9185

Inhalt

- [Unfallmeldung](#)
  - [Entwurf der Unfallmeldung](#)
  - [Folgen des Unfalls](#)
- 

## **Unfallmeldung**

Am 30. Dezember 1979 hatte ich auf einer Dienstreise mit einem Wolga G24 einen Unfall bei Glatteis. Hier ist die Unfallmeldung dazu:

Nationale Volksarmee      OU, den 31.12.1979

126 Strausberg

PSF 21581

#### Unfallbericht

Am 30.12.1979 befand ich mich mit einem KFZ vom Typ G24 auf Fahrt von Strausberg nach Prora. Dazu befuhr den Berliner Ring. Zu diesem Zeitpunkt setzte plötzlich heftiges Schneetreiben ein. Die Sicht- und Straßenverhältnisse verschlechterten sich damit rapide. Aus diesem Grund verpasste ich die Autobahnabfahrt Prenzlau und konnte deshalb nicht auf der von mir vorgesehenen Strecke Strausberg -Prenzlau -Stralsund fahren. Als ich dieses später bemerkte, entschloss ich mich die Strecke Strausberg - Rostock -Stralsund zu benutzen. Ich war der Meinung, dass bei diesen Witterungsverhältnissen der Weg auf der Autobahn sicherer und ökonomischer ist. Gegen 8 Uhr näherte ich mich der Autobahnabfahrt Neuropin Süd. Zu diesem Zeitpunkt herrschten immer noch schlechte Witterungsverhältnisse. Es lag eine Schneedecke von zirka 10 Zentimeter. Unter dieser hatte sich eine Eisschicht gebildet, was sich erst nach dem Unfall bemerkte. Ich fuhr mit einer Geschwindigkeit von circa 50 kmh, als ich in eine Spurrinne geriet. Dadurch kam mein Fahrzeug ins Schleudern und bewegte sich in Richtung Mittelstreifen. Ich nahm sofort das Gas weg und lenkte gegen, damit ich ein Auffahren auf den Mittelstreifen verhindere. Die Fahrspur hinter mir war frei. Mir gelang es, das Kfz auf die rechte Fahrbahnhälfte zu bewegen. Der Schleudervorgang war aber noch nicht abgeschlossen, so dass ich das Fahrzeug noch nicht in der Gewalt hatte. Jetzt bemerkte ich, dass das Auto in Richtung Fahrbahnrand schleuderte. Ich lenkte heftig entgegen. Das Vorderteil folgte dieser Bewegung; das Heckteil jedoch brachte das Fahrzeug durch seine Schubkraft in Richtung Fahrbahnrand ins Rutschen. Es kam zur Kollision zwischen dem Autobahnhinweisschild und dem hinteren Teil des Fahrzeugs. Der Aufprall brachte das Kfz in eine Drehbewegung und ich geriet in den Straßengraben.

Horn, Uffz

---

## **Entwurf der Unfallmeldung**

Und die Originalmeldung im Entwurf sah so aus:

Nationale Volkswache 116 Str. 257

VFB - Regiment II P. 37 21581

"Theodor Wante"

1 Vp.

Op., den 31.12.1979

### Unfallmeldung

Am 30.12.1979 befand ich mich mit meinem Horn, mit dem Kennzeichen ~~116 Str. 257~~ <sup>116 Str. 257</sup> auf ~~der~~ Fahrt von Strausberg nach Pössa. Ich hatte den Befehl meines Vorgesetzten aus Pössa abzuholen. Dazu befand ich mich gegen 6:45 Uhr am Berliner Ring. Zu diesem Zeitpunkt setzte plötzlich heftiger Schneeeinbruch ein. Die Sicht- und Straßenverhältnisse verschlechterten sich damit rapide, so daß die Sichtweite höchstens 20m betrug. Aus diesem Grund verpaßte ich die Taktbahnabfahrt Pössa, und konnte deshalb nicht auf der von mir vorgesehenen Strecke Strausberg - Pössa - Straßend - Postack - Straßend zu lenken. Ich war der Meinung, daß bei diesen Witterungsverhältnissen der Weg auf der Taktbahn sicher und überauswichtig ist.

Um 8:00 Uhr erreichte ich die Taktbahnabfahrt Pössa. Ich war zu diesem Zeitpunkt bereits in einer schlechten Witterungsverhältnisse. Es lag eine Schneedecke von ca. 10cm auf der Straße. Ich hatte sich eine Einsicht gebildet, was ich erst nach dem Unfall bewies. Ich fuhr mit einer Geschwindigkeit von ca. 50 km/h auf der Taktbahn. Durch einen Fahrer aus Schleißer und bewegte sich in Richtung Mittelstreifen. Ich nahm sofort das Gas weg und lenkte gegen damit ich ein Auffahren auf der Mittelstreifen verhindern. Der Fahrer hinter uns war bei mir gelang es das VFB auf der rechten Fahrbahnhälfte zu bewegen. Der Schleißer vor mir war aber nicht abgeklommen so daß ich das Fahrzeug noch nicht in der Gewalt hatte. Jetzt bewegte ich das Fahrzeug in Richtung Fahrbahnrand schickte ich lenkte heftig entgegen. Der Vorderteil folgte dieser Bewegung der Heckteil jedoch brachte der Fahrer durch seine Schwerkraft in Richtung Fahrbahnrand, im rechten. Es kam zu Kollision zwischen dem Taktbahnfahrzeug und dem hinteren Teil des VFB-Fahrzeuges. Der Unfall brachte das VFB in eine Drehbewegung und ich geriet in den Straßengraben.

W. S. H. A.

Feldw.

Ka. 11/7

## Folgen des Unfalls

Die Chronologie des Unfalls an Silvester war wie folgt:

An irgendeinem Tag nach Weihnachten bin ich mit meinem Nutzer General Ludwig und Ehefrau nach Prora zum KDF Objekt gefahren. Teile der KDF Anlage wurden von NVA Angehörige auch als Erholungsheim genutzt.

### Architektur und Konzeption [\[Bearbeiten\]](#) [\[Quelltext bearbeiten\]](#)



Panorama der Seeseite eines Blocks des Prora-Komplexes (Der Eindruck der Krümmung entsteht durch den nahen Sichtpunkt und Zylinderprojektion)



Panorama der Landseite eines Blocks des Prora-Komplexes



Plan Prora 1945/2009

Der Auftrag zur Errichtung des Seebades wurde nach einer [Ausschreibung](#) im Februar 1936 an den Architekten [Clemens Klotz](#) (1886–1969) erteilt. Zwar waren insgesamt zehn Architekten an dem Verfahren beteiligt, allerdings hatte Klotz bereits andere nationalsozialistische Propagandabauten errichtet und im Auftrag seines Förderers, des KdF-Führers [Robert Ley](#), bereits im Vorfeld für diese Anlage Pläne entwickelt. Sie wurden nach dem Wettbewerb auf Weisung [Hitlers](#) nur dahingehend modifiziert, dass aus dem Entwurf des Architekten [Erich zu Putlitz](#) die große Festhalle als weiteres zentrales Element übernommen und architektonisch angepasst wurde. Der Gesamtentwurf wurde auf der [Weltausstellung Paris 1937](#) mit einem *Grand Prix* ausgezeichnet. Er wurde während der Bauausführung bis 1939 noch verändert; zum Beispiel verzichtete man auf die genannte Festhalle.

### KDF- Anlage Prora

Nach einer Übernachtung bin ich dann am nächsten Tag zurück nach Strausberg gefahren. Am 30.12. sollte ich dann wieder nach Prora kommen, Silvester dort verbringen und am Neujahrstag mit Ehepaar Ludwig wieder zurück nach Strausberg fahren. Mit dem Unfall hatte sich das für mich natürlich erledigt. Den genauen Ablauf der Bergung habe ich natürlich nur noch bruchstückhaft in Erinnerung. Verletzt war ich jedenfalls nicht, das war schon mal das Gute an der ganzen Sache. Nach nicht allzu langer Zeit hat dann irgendwer mich und das demolierte Fahrzeug

entdeckt. Das Wichtigste war natürlich, sich mit dem Kfz-Regiment in Verbindung zu setzen und den Vorfall zu melden, es musste ja ein Ersatzfahrer losgeschickt, beziehungsweise ich und mein Fahrzeug geborgen werden. Heute mit Handy kein Problem, aber damals? Mein freundlicher Helfer am Unfallort brachte mich von da nach Neuruppin zum Kreiskrankenhaus um telefonieren zu können. Umgehend wurde ein Abschleppfahrzeug losgeschickt (8.Kompanie?)

Irgendwann am Nachmittag kamen wir dann im Kfz Regiment wieder an, und ich durfte erstmal beim OvD vorstellig werden. Die erste Frage, die er mir stellte war,,: „Wo wohnen Sie?“ Ihm kam es wahrscheinlich Spanisch vor, dass ich, um nach Prora zu kommen, die Autobahn nach Rostock nutzte. Er vermutete wahrscheinlich eine Schwarzfahrt, um zwischendurch zu Hause vorbeifahren zu können. Auf der Karte zeigte ich ihm meinen Heimatort, gelegen im Bezirk Halle. Also war das Thema Schwarzfahrt für ihn vom Tisch. Warum es eigentlich doch eine nicht ganz legale Fahrt war davon berichte ich später.

Den nächsten Befehl, den ich erhielt, war Schwarz-Kombi an und eine Nacht in Arrest. Da ich jetzt ohne Fahrzeug war, musste ich nun alles, was so auf dem Ausbildungsplan stand, über mich ergehen lassen. Mit Kfz konnte man sich ja so manches Mal davon entziehen. Der Wolga (Gas 24) war jedenfalls hinüber. Die Karosse war durch den seitlichen Aufprall total verzogen und somit Schrott. Ich wurde dazu verdonnert, in der Werkstatt mitzuhelfen, alles mechanische, was noch zu verwerten war, auszubauen, beziehungsweise an eine neue Ersatzkarosse wieder anzubauen. Das war eine ganz interessante Arbeit und hat mir auch sehr viel Spaß bereitet. Das dicke Ende kam aber noch. Ein Monatslohn Regress, keine Beförderung zum Unterfeldwebel nach anderthalb Jahren und als Cheffahrer wollte man mich auch absägen. Dazu musste aber natürlich der Nutzer mit einverstanden sein. Dazu gab es ein Treffen mit Generalleutnant Ludwig, Kommandeur Oberst Huber und meiner Wenigkeit im Ministerium in der Verwaltung Kader.

Generalleutnant Ludwig eröffnete das kurze Gespräch mit der an mich gerichteten Frage, dass ihm zugetragen wurde, dass ich nicht mehr als Cheffahrer tätig sein wolle und ob das stimme. Ich war natürlich völlig überrascht von dieser Frage, hatte ich doch nie so eine Äußerung von mir gegeben. Mir war in dem Moment sofort klar, dass man mich als Fahrer von General Ludwig abschießen wollte. Nun, nachdem ich sagte, ich wäre weiter gerne seinen Fahrer geblieben, musste ich die Runde verlassen und alleine zum Regiment beziehungsweise Kompanie zurück laufen. Das Ergebnis der Aussprache war, das General Ludwig meine Ablösung nicht befürwortete, und ich sein Fahrer bis zur Entlassung blieb. Dafür war ich ihm natürlich sehr dankbar.

---

# Harald Ludwig

 Sprachen hinzufügen ▾

Artikel Diskussion

Lesen

Bearbeiten

Quelltext bearbeiten

Versionsgeschichte

Werkzeuge ▾

**Harald Ludwig** (\* 30. April 1930 in Waltershausen; † 29. April 2018 in Strausberg) war ein deutscher Offizier und Generalleutnant der Nationalen Volksarmee (NVA) der Deutschen Demokratischen Republik.

## Leben [ Bearbeiten | Quelltext bearbeiten ]

Ludwig stammte aus einer Arbeiterfamilie, sein Vater war ein Kämpfer gegen den Faschismus, seine Mutter eine Verfolgte des Naziregimes.<sup>[1]</sup> Er erlernte nach Abschluss der 8. Klasse einen kaufmännischen Beruf. Am 25. August 1949 trat er als *Anwärter der VP* in die *Deutsche Volkspolizei* ein und diente dort bis 1955. Im Jahr 1951 wurde er Mitglied der *Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands* (SED).

## Militärische Laufbahn [ Bearbeiten | Quelltext bearbeiten ]

Von 1955 bis 1960 studierte er an der Militärakademie der UdSSR. Nach seiner Rückkehr aus der UdSSR diente er bis 1961 im Motorisierten Schützenregiment 24 in *Erfurt*. Im Anschluss war er von 1962 bis 1963 Kommandeur des Motorisierten Schützenregiments 18 in *Weißenfels*. Danach diente er in der Verwaltung Kader im *Ministerium für Nationale Verteidigung*, zunächst als Abteilungsleiter und ab 1965 als Stellvertreter des Chefs der Verwaltung Kader für Planung. 1976 wurde er zum *Generalmajor* ernannt. 1979 übernahm er als Nachfolger von *Ottomar Pech* den Posten des Chefs der Verwaltung Kader. Er wurde damit Mitglied des Kollegiums des Ministeriums für Nationale Verteidigung. 1981 erfolgte seine Beförderung zum *Generalleutnant* und sein Dienstposten wurde in *Chef Kader* umbenannt. Am 30. April 1990 wurde er aus der NVA entlassen.

Quelle: [https://de.wikipedia.org/wiki/Harald\\_Ludwig](https://de.wikipedia.org/wiki/Harald_Ludwig)

**Nachruf  
für  
Generalleutnant a.D. Harald Ludwig**

30.04.1930 – 29.04.2018

Wir trauern um

**Generalleutnant a.D. Harald Ludwig,**

**Mitglied des Kollegiums und Chef Kader im  
Ministerium für Nationale Verteidigung,  
der am 29. April 2018 verstorben ist.**

Harald Ludwig wurde am 30. April 1930 als Sohn eines Schmieds in Waltershausen, Kreis Gotha geboren. Nach Abschluss der 8. Klasse erlernte er einen kaufmännischen Beruf und war danach als Angestellter tätig.

Am 25.08.1949 trat er den Dienst in den Bewaffneten Organen der DDR an.

Das war eine Entscheidung, die sein ganzes künftiges Leben bestimmen sollte, eine Entscheidung für die Erhaltung des Friedens und den Schutz der DDR.

Der Dienstverlauf bestätigt seinen auf Grund überdurchschnittlicher Leistungen schnellen Aufstieg in der Kasernierten Volkspolizei und der Nationalen Volksarmee.

- 1949 – 1950 Kursant an der VP-Schule Torgau
- 1950 – 1953 Stellvertreter des Kommandeurs für Politische Arbeit in verschiedenen Dienststellen
- 1953 – 1954 Kursant an der Politschule Treptow
- 1954 – 1955 Adjutant beim Chef der Kasernierten Volkspolizei
- 1955 – 1960 Student an der Militärakademie in der UdSSR
- 1960 – 1961 Stellvertreter des Kommandeurs und Stabschef des MSR-24
- 1962 – 1963 Kommandeur des MSR-18
- 1964 – 1965 Abteilungsleiter in der Verwaltung Kader des MfNV
- 1965 – 1979 Stellvertreter des Chefs der Verwaltung Kader für Planung
- 01.03.1976 Ernennung zum Generalmajor
- 1979 – 1981 Chef Verwaltung Kader des MfNV
- 01.03.1981 Beförderung zum Generalleutnant
- 1981 – 1990 Chef Kader im MfNV.

Quelle:

<https://www.vtnvagt.de/index.php/der-verband/9-startseite/aktuelles/779-nachruf-fuer-generalleutnant-a-d-harald-ludwig>

[Traueranzeige Generalleutnant Ludwig](#)

---