(Beitrag von Uwe Horn)

Beitrag ID [post_id]

Inhalt

- Unfallmeldung
- Entwurf der Unfallmeldung
- Folgen des Unfalls

Unfallmeldung

Am 30. Dezember 1979 hatte ich auf einer Dienstfahrt 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 Volksarmee 116 Sh ~~257~~ Op, den 31.12.1979
~~KFZ~~-Regiment II PSF 21581
„Theodor Winter"
1 Kp

Unfallmeldung

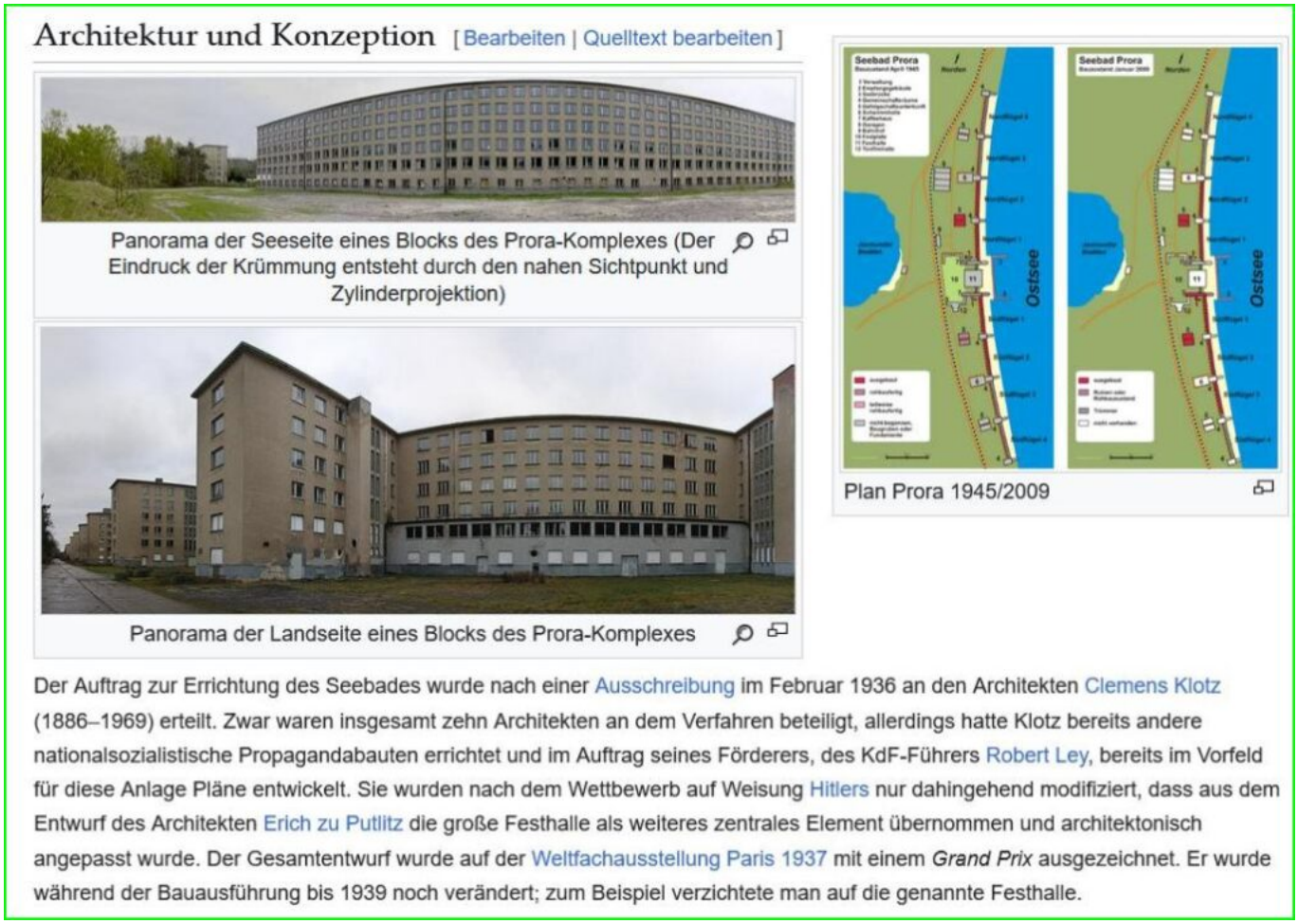
Am 30.12.1979 befand ich, ~~Unteroffizier~~ Horn, mich mit ~~meinem~~ ~~Kfz~~ ~~Kfz~~ ~~Kfz~~ Mz 24, VK Nummer ~~84-0922~~, auf ~~Dienst~~fahrt von Strausberg nach Prora. Ich hatte den Befehl meinen Vater aus Prora abzuholen. Dazu befuhr ich ~~gegen 6.45 Uhr~~ den Berliner Ring. Zu diesem Zeitpunkt setzte plötzlich heftiger Schneetreiben ein. Die Sicht- und Straßenverhältnisse verschlechterten sich damit rapide, ~~so daß die Sichtweite höchstens 50 m betrug~~. Aus diesem Grund verpaßte ich die Autobahnabfahrt Pasewalk, und konnte deshalb nicht auf der von uns vorgesehenen Strecke Strausberg - Pasewalk - Stralsund fahren. Als ich dieses etwas später bemerkte entschloß ich mich die Strecke Strausberg - Rostock - Stralsund zu benutzen. Ich war der Meinung, das bei diesen Witterungsverhältnissen der Weg auf der Autobahn sicherer und übersichtlicher ist. ~~Gegen 8 00 Uhr mußte ich~~ Erneut die Autobahnabfahrt Neubrandenburg. Sie befand sich zu diesem Zeitpunkt bereits in ~~sehr~~ schlechten Witterungsverhältnissen. Es lag eine Schneedecke von ca. 10 cm. Unter dieser hatte sich eine Eisschicht gebildet, was ich erst nach dem Unfall bemerkte. Ich fuhr mit einer Geschwindigkeit von ca. 50 Km/h ~~als~~ ich in eine Spurrinne ~~geriet~~. Dadurch kam mein Fahrzeug ins Schleudern und bewegte sich in Richtung Mittelstreifen. Ich nahm sofort den Fuß weg und lenkte gegen damit ich ein Auffahren auf den Mittelstreifen verhinderte. Die Fahrzeuge hinter mir fuhr. Mir gelang es das KFZ auf die rechte Fahrbahnhälfte zu bringen. Der Schleudervorgang war aber noch nicht abgeschlossen so das ich das Fahrzeug noch nicht in der Gewalt hatte. Jetzt bemerkte ich das das ~~Fahrzeug~~ Auto in Richtung Fahrbahnrand schleuderte. Ich lenkte heftig entgegen. Das Vorderteil folgte dieser Bewegung, das Heckteil jedoch brachte das Fahrzeug durch seine Schleuderkraft in Richtung Fahrbahnrand, ins Rutschen. Es kam zu Kollision zwischen den Fahrbahnbegrenzungspfosten und dem linken Teil des ~~Dienst~~fahrzeuges. Der Aufprall brachte das KFZ in eine Drehbewegung und ich geriet in den Straßengraben.

Unterschrift Feldwebel Horn

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.



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.[1] 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

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