

Auf Tauchstation

An Bord von Unterseeboot U-23

Der Raum ist abgedunkelt, die Personen, die auf den Stühlen vor der Computerkonsole in der Operationszentrale sitzen, sind nur schemenhaft erkennbar. Es herrscht eine angespannte Ruhe an Bord des Unterseebootes U-23. Alle Beteiligten schauen konzentriert auf die Bildschirme. Plötzlich ertönt die Stimme des Sonarwarts: „Neue Sonareinstrahlung aus Null Drei Null wird zwölf Bravo“. Der links neben ihm sitzende Offizier erwidert: „Analysiere zwölf Bravo“. Als Antwort kommt: „Zwölf Bravo analysiert, wahrscheinliche Quelle DBQS einundzwanzig Bravo Zulu“. „Zielatenermittlung auf zwölf Bravo.“ Der Befehl des Kommandanten, Korvettenkapitän Götz Stuck, kommt unmittelbar und danach für alle laut und deutlich hörbar: „Besatzung auf Gefechtsstation.“ Sofort herrscht eine koordinierte und eingespielte Betriebsamkeit an Bord. Jeder weiß, auf was es ankommt, und was er zu tun hat.

Was sich für einen Außenstehenden wie babylonisches Sprachgewirr anhört, sind wichtige Informationen für ein mögliches bevorstehendes Gefecht. Im Klartext heißt es so viel, dass die Be-

setzung der Operationszentrale über das eigene Sonar am Bug des Bootes Informationen über einen Schiffskontakt eines Überwasserschiffes erhalten hat und dieses nach der Identifizierung als möglicher Gegner zu bekämpfen gilt. U-23 befindet sich vor der englischen Küste in britischen Gewässern beim „Flag Officer Sea Training“ (FOST). „Hier unterstützen wir die NATO-Überwassereinheiten in ihrer Ausbildung, indem wir den Gegner simulieren. Die neuen Besatzungen an Bord der Zerstörer, Fregatten und Korvetten müssen lernen, ein Uboot getaucht auf Schnorchelfahrt zu erkennen. Dies ist in stürmischer See, am Abend oder in der Nacht nicht so einfach. Wir nähern uns den Schiffen und zeigen durch Zielerstellungsmunition, wenn sie uns zu spät erkannt haben und sie durch unsere Torpedos getroffen werden könnten“, so der Erste Wachoffizier, „1 WO“, Kapitänleutnant Udo Böhm. Als Stellvertreter des Kommandanten und Bordeinsatzoffizier erstellt er im Gefecht das Lagebild und berät den Kommandanten. Neben ihm sind während eines Seeaufenthaltes in der Regel noch 22 Besatzungs-

mitglieder an Bord.

Szenenwechsel. Nach mehrwöchiger Seefahrt befindet sich die Mannschaft von U-23 wieder an der Pier in ihrem Heimathafen, dem Marinestützpunkt in Eckernförde. Zur dortigen Ubootflottille gehören zwei Ubootgeschwader (1. und 3.) sowie das Ausbildungszentrum Uboote (AZU). Neben dem Versorger Meersburg verfügt das Geschwader über insgesamt zwölf Uboote der Klasse 206A. Nach und nach stellt die Marine diese Uboote außer Dienst und ersetzt sie durch die neue Klasse 212A. „U-23 soll voraussichtlich noch circa acht Jahre zur See fahren“, so der Zweite Wachoffizier Oberleutnant zur See Ulf-Michael Biehl, der gleichzeitig an Bord Bootswaffenoffizier und im Gefecht zuständig für die drahtgelenkten Torpedos ist. Insgesamt gibt es fünf Offiziere an Bord. Neben dem Kommandanten, dem „1 WO“ und dem Bootswaffenoffizier sind dies der Schiffstechnische sowie der Elektronik-Offizier, die beide für die Betriebstechnik verantwortlich sind. Der Rest der

Crew besteht aus Maaten und Bootsmännern sowie zwei Mannschaftsdienstgraden, die alle Berufssoldaten oder Soldaten auf Zeit sind.

„Abwärts“, hört man es laut und deutlich aus dem Ubooturm, als kurz darauf Obermaat René Ludwig im Bootsinnern ankommt, um seine Arbeit als „Smut“ (Koch) anzutreten. Eine Pflichtübung für die Besatzung ist es, das „Aufwärts“ oder „Abwärts“ im gut vier Meter hohen Turm ständig anzuzeigen, um Behinderungen oder Unfälle frühzeitig vermeiden zu können. Enge und das Gedränge eines Ubootes verlangen das. Als

„Dauerwächter“ kann der Smut seinen Dienst nach seinem Ar-



Langsame Fahrt des Ubootes S 172 in der Eckernförder Bucht



Zwei Maate verstauen die zum Grundgang des Bootes wichtigen Metallgewichte



Deutlich zu erkennen wie „schlank“ die Uboote sind



ten Spaß. Auf See muss ich zum Beispiel rund um die Uhr fünf Mahlzeiten für die Mannschaft kochen. Auch Brötchen und

Mit fast genauso wenig Raum am Arbeitsplatz muss sich Obermaat Christian Schüttler begnügen. Seit eineinhalb Jahren ist er als Motorentechner auf Ubooten eingesetzt. Diese werden direkt von batteriegespeisten Elektromotoren angetrieben. Die Batterien bedürfen aber einer häufigen Aufladung durch Dieselmotoren mit angekoppelten Generatoren, die während der Überwasserfahrt in Betrieb genommen werden. So hilft der Unteroffizier, der vom Versorger Meersburg zu U-23 kam, dem Elektrotechnikbootsmann und Motorenmeister die Dieselmotoranlage zu überwachen, zu warten und zu pflegen. „Auf Gefechtsstation bediene ich nach Anweisung die Ventile, die für das Fluten und Lenzen des Bootes benötigt werden, was bedeutet, dass durch das Einströmen oder Herauspressen von Wasser aus den Tanks das Gewicht des Bootes verändert wird und damit das Boot fällt oder wieder an die Oberfläche kommt.“ Ein Vorteil für echte „Seebären“ in diesem Bereich ist es, dass die Marine für diese Funktionen ständig Leute sucht, so dass Unteroffiziere mit diesen oder ähnlichen Dienstposten manchmal auch auf andere Uboote außerplanmäßig einschiffen müssen. Überhaupt müssen Uboot-Fahrer mit längeren Abwesenheitszeiten rechnen und besonders teamfähig sein. „Im letzten Jahr waren wir mit U-23 fast 100 Tage auf See, wobei wir über 1.200 Stunden getaucht und über 11.500 Seemeilen, also



beitsplan selbst einteilen. Minuten später vermischt sich die nach Diesel riechende Luft im Boot mit dem Geruch von heißem Bratfett. Auch im Hafen wird die Crew an Bord verpflegt. Der 29-jährige gelernte Koch bereitet in seiner nur rund eineinhalb Quadratmeter großen Arbeitsküche für die Mannschaft heute Kasseler Rippen, Speckbohnen und Salzkartoffeln zu. Als Nachtisch gibt es

Die Tauchfahrt von U-23 beginnt

Vanilleeis mit Erdbeeren. „Mit dem geringen Platz habe ich keine Probleme, da ich dies bereits an der Marineversorgungsschule auf Sylt in der Lehrküche kennen gelernt habe. Mir macht hier besonders das eigenständige und abwechslungsreiche Arbei-

Kuchen backen gehört mit zu meinen Aufgaben. Bei so wenig Platz ist das schon eine Herausforderung. Man sagt nicht von ungefähr, dass der „Smut“ neben dem Kommandanten der Wichtigste an Bord ist“, lacht der junge Zeitsoldat selbstbewusst.



Maat Eligiusz Baier im Torpedorohr



Sieht nicht nur wie ein Seebär aus: Kommandant Korvettenkapitän Götz Stuck

ründ 21.330 Kilometer zurückgelegt haben. Ubootleute sind schon etwas Besonderes, ohne jedoch etwas Besseres zu sein“, kommentiert Kommandant Korvettenkapitän Götz Stück mit dem charakteristischen Ubootstolz.

Platzangst ist Maat Eligiusz Baier fremd, wenn er mit seinem „Rohrporsche“ (der Marineslang bezeichnet so ein Rollgerät, das an die Rollbretter erinnert, auf denen Mechaniker sich unter zu reparierende Autos schieben.) in das zirka acht Meter lange und nur rund 50 Zentimeter breite Torpedorohr gleitet, um an der Rohrmündung 50 Metallgewichte einzustauen. „Die Gewichte sind pro Stück 22,5 Kilogramm schwer und helfen dabei, dem Boot das richtige Grundgewicht für den Tauchgang zu geben. Mit etwas Geschick und Technik kann man sich im Rohr sogar drehen, so dass man kopf-



Essen ist gleich fertig:
„Smut“ Obermaat
René Ludwig



Kommandant am Sehrohr



Hauptbootsmann
Marco Torkler
überwacht die Dieselanlage



Obermaat Christian Schüttler
bedient die zum Auf- und Abtauchen
benötigten Ventile

über vorne wieder raus kommt“, so der Maat. Er ist wie alle anderen Ubootfahrer für den Einsatz an Bord am AZU in Eckernförde ausgebildet worden.

Marco Torkler ist als Hauptbootsmann höchster Unteroffiziersdienstgrad an Bord. Der 29-Jährige leitet als Elektrotechnikbootsmann in seiner Wache die Schiffstechnik und während der Tauchfahrt das Überwachen der Tiefenrudergänge. Damit ist der Arbeitsbereich von drei Unteroffizieren gemeint, die das Seiten- sowie das vordere und hintere Tiefenruder bedienen. „Mich hat besonders herausgefordert, mal was anderes zu machen. Die familiäre Bordgemeinschaft, der Teamgeist und die Kameradschaft bilden für mich den Reiz des Ubootfahrens und wiegen

nach meiner Auffassung die Nachteile, wie beengte und nicht gerade komfortable Lebensumstände, an Bord auf. Man muss jedoch Idealist und sehr tolerant sein.“

Einig sind sich die Soldaten an Bord, was das Besondere am Ubootfahren ausmacht: „Wie die Piloten der Luftwaffe bewegen wir uns im dreidimensionalen Raum. Für uns gelten ebenfalls die möglichen Richtungen: nach rechts, nach links, nach oben und nach unten. Ein Überwasserschiff hingegen wird besonders auf Letzteres gänzlich verzichten müssen!“

Armin Blase
Interesse? Anfragen bitte über:
Ubootflottille, Am Ort 6, Postfach
2510, 24340 Eckernförde, Telefon:
0 43 51-66-50 66, FAX: 0 43 51-66-
50 03

See-Erprobung von „U 31“

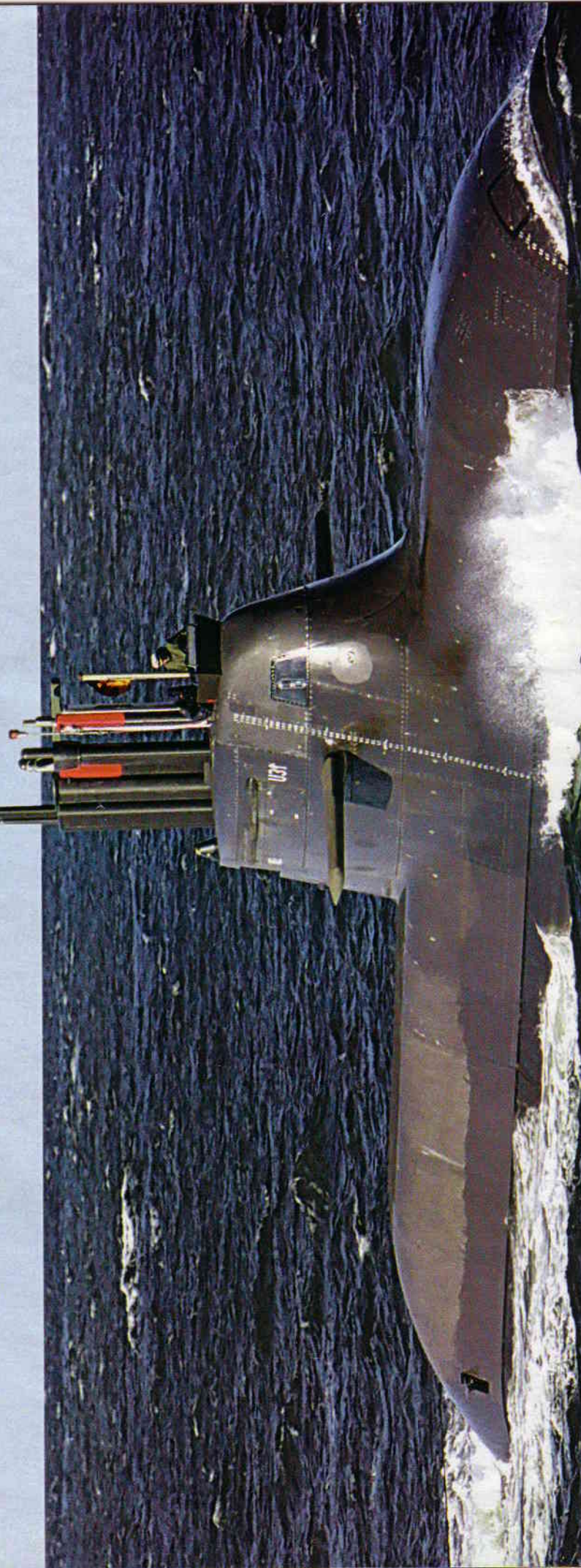
Das erste Uboot der Welt mit Brennstoffzellen-Antrieb hat im April 2003 seine erste See-Erprobung in der Ostsee absolviert. Die Tiefwasser-Erprobung im Skagerrak begann Ende Juli 2003. Dabei wurden vornehmlich Akustik, Sonar und Feuerleitanlage überprüft und

ein Schießen mit Übungstorpedos fand statt. Der serienreife Brennstoffzellenantrieb ermöglicht dem Uboot, mehrere Wochen unter Wasser fahren zu können. Die Deutsche Marine erhält vier dieser Uboote der Klasse 212 A. „U 31“ wird im zweiten Quartal 2004 in Dienst gestellt.



Infoposter

ter
hen
tile



U 31 - Uboot der Klasse 212A



Bundeswehr