

Gulasch und Spiralnudeln unter Wasser

Das deutsche U-Boot U 32 bricht zum Manöver an der US-Ostküste auf

Von Matthias Hoening

dpa ECKERNFÖRDE. Mitte Februar wird U 32 vom Marinestützpunkt Eckernförde ablegen. Ziel: die US-Ostküste, ein Manöver mit der US-Marine. Wird das deutsche U-Boot alle Sicherheitsringe durchbrechen? Gespannte Vorfreude an Bord. Ein Fahrtbericht.

An der Pier des Marinestützpunktes Eckernförde liegt das U-Boot U 32 fest verankert. Soldaten stehen auf dem Rumpf und rauchen. Die Ostsee ist an diesem Morgen still wie ein Teich, die Sonne strahlt auf den dunklen, 56 Meter langen Rumpf, der aus dem Wasser ragt. Heute geht es nur auf die Ostsee raus – Routine für die Besatzung und Kommandant Christian Moritz (36).

Im Frühjahr wartet die Herausforderung: U 32 wird am 10. Februar in Eckernförde ablegen, um als erstes Boot der modernen Klasse 212A mit nur einem Zwischenstopp auf den Azoren den Atlantik zu queren – zu einem ebenso anspruchsvollen wie prestigeträchtigen Manöver mit der US-Marine, das voraussichtlich im März beginnen wird.

Auch wenn es niemand offen sagen will beim Tauchgang in der Ostsee: In den Hinterköpfen spukt die Erinnerung an die legendäre Übung JTFEX 01-2. Damals, im Jahr 2001, gelang es dem deutschen Boot U 24 der Vorgängerkategorie 206, alle Sicherungen um den Flugzeugträger „USS Enterprise“ unbemerkt zu durchbrechen und neben dem Stahlkoloss unter Wasser grüne Signalmunition hochzuschleusen – das Zeichen für einen Treffer.

„U 24 hätte den Flugzeugträger rammen können, so nah dran war das Boot“, erzählt ein U-Boot-Fahrer. Ein Torpedoangriff wäre im Ernstfall aus größerer Entfernung erfolgt, „wir wollten nur zeigen, was unsere modernen konventionellen U-Boote können“.

U 32 stellte 2006 einen Weltrekord auf, als es zwei Wochen unter Wasser blieb. Tatsächlich sollen die modernen Boote dank des von HDW entwickelten außenluftunabhängigen Brennstoffzellenantriebs (mit Wasserstoff und flüssigem Sauerstoff) mindestens 18 Tage tauchen können, wie der „Spiegel“ schrieb. Bestätigen will das niemand.

„Die technische Tauchdauer ist dank der Brennstoffzelle nicht der limitierende Faktor, sondern die Besatzung und die Verpflegung“, wird Korvettenkapitän Moritz später verschmitzt lächelnd an Bord sagen.

Die Mannschaft nimmt auf der Pier vor U 32 Aufstellung, so ist das bei jedem Einsatz. „Guten Morgen, Besatzung“, sagt der Kommandant. „Guten Morgen, Herr Kapitän“, klingt es rau zurück. Nach Erläuterungen zum Tagesablauf folgt der Befehl „Besatzung auf Manöverstation“.

Über eine schmale Rollbrücke geht es an Bord. Ein enger Schacht mit fest verankerter Stahl-Trittleiter führt ins Bootsinnere, mit dem Rücken kann man sich an der Schachtwand prima abstützen. Über eine andere senkrechte Trittleiter klettern der diensthabende Wachoffizier und Moritz auf den Turm. Über Funk sind sie verbunden mit der Kommandozentrale unten im Boot, überwachen mit ihren Augen zusätzlich, was Radar und Sonar ohnehin an Daten liefern.

Nach einer „Verständigungsprobe“ und einer „Standprobe“ des Propellers (Schiffsschraube) legt U 32 ganz behutsam ab. Im Boot selbst ist nichts zu spüren oder zu hören: keine Bewegung, keine Fahrgeräusche. Sind wir schon unterwegs? Das Boot gleitet längst aus dem Hafen in die Eckernförder Bucht.

In der Zentrale des U-Boots, einem rechteckigen Raum mit zahlreichen fest montierten Monitoren an den Wänden, arbeiten bis zu 15 Besatzungsmitglieder, einige tragen Kopfhörer. Im Boden sind graue Ledersessel verankert. Die Atmosphäre erinnert an einen Fluglotsen-Tower ohne Fenster. Licht spenden – wie überall im Boot – Neonröhren, geschützt mit explosionsweissem Glas.

„Wollen Sie mal schauen?“, fragt Moritz. Beim Blick durch eines der beiden Schrohre stockt einem fast der Atem. Gestochen scharf ist der zwei Kilometer entfernte Campingplatz am Ostseeufer zu erkennen: Wohnwagen, Tische, Bäume, praktisch jedes Detail. „12-facher Zoom“, sagt Moritz. Vor allem nachts kann das Umschalten des Sehrohrs auf Wärmebild Erkenntnis liefern. Ein Frachter erscheint wie geröntgt. Die heißen Bereiche der Maschine und des



U 32 macht sich bereit: Am 10. Februar wird das U-Boot vom Marinestützpunkt Eckernförde ablegen, um an einem Manöver mit der US-Marine vor der US-Ostküste teilzunehmen. Foto: dpa

Im Notfall müsste die Besatzung das Boot unter Wasser verlassen. Jeder an Bord hat einen orangen Rettungsanzug, der auch den Kopf umschließt. Darunter schützt eine Neoprenhaube. Bis zu 24 Stunden kann man damit in zwei Grad kaltem Wasser überleben.

Platzangst kommt nicht auf in dem U-Boot. Der Hauptgang ist breit und hoch genug, um aneinander vorbeizugehen. Den Kopf muss niemand einziehen, Deckenhöhe geschätzt zwei Meter. Nur einige niedrige Durchgangstüren zwingen zum Bücken. Die Luft ist nicht stickig, heiß oder verbraucht, es herrscht eher wohltemperierte Büroatmosphäre. „Auf Tauchfahrt ist das Klima sogar angenehmer, als wenn das Boot über Wasser geöffnet ist – es kann in heißen feuchten Gegenden im U-Boot transpirieren“, erzählt Hauptbootmann Timo Rösemann.

Endlose Langeweile und Dumpfsinn auf dem Atlantik hat Buchheim als typische U-Boot-Erfahrung beschrieben. („Einen Furz lassen, das ist hier schon alles, was angenehm ist“). Dagegen betont Moritz, dass es genügend an Bord zu tun gibt und im Schichtdienst gearbeitet wird. Aber er räumt ein: „Für keinen an Bord gibt es eine Privatsphäre.“ Immerhin: Eine eigene Koje hat fast jeder, nur die Unteroffiziere müssen sich eine im Schichtwechsel teilen.

Zentrale und Unterkünfte befinden sich im Hauptdeck, die Kombüse im Zwischendeck. Es ist Mittagszeit. Smut Stefan Raddatz (26) hat sich ins Zeug gelegt: Gulaschgeruch wabert aus der offenen Kombüse. Dazu gibt's Spiralnudeln, gemischten Salat und als Nachtisch Grieß mit Pflaumenkompott. Die Essensportionen sind vor jeder Fahrt exakt berechnet. Was die Kameraden am liebsten mögen? „Hauptsächlich Fleisch und davon möglichst viel“, sagt Raddatz.

Seit 2011 ist Moritz Kommandant. „Ich bin nicht wegen des Films ‚Das Boot‘ hier, aber viele an Bord reizt der Mythos“, sagt er. Wird er wie der Kommandant bei Buchheim „der Alte“ genannt? Grinsend antwortet der Erste vor der US-Ostküste teilzunehmen. „Chef oder – wenn er nicht da ist – auch mal ‚der Alte‘.“

„Der Alte“ erklärt Sinn und Zweck des bevorstehenden Manövers an der US-Ostküste. „Die Amerikaner wollen die Sicherheit ihrer Flugzeugträger überprüfen, und unser Ziel ist es zu üben, einen Flugzeugträger zu bekämpfen.“ U 32 wird ein neues Sonar erproben. „Meine Hoffnung ist, dass wir unsere Taktiken weiterentwickeln können und neue Erkenntnisse gewinnen, wie leise wir wirklich sind.“

Deutschland ist ein U-Boot-Land

Seit mehr als 150 Jahren werden in Deutschland U-Boote gebaut. Die Kieler Traditionswerft HDW, die seit Januar den Namen ThyssenKrupp Marine Systems GmbH trägt, ist Weltmarktführer bei der Entwicklung und Fertigung nicht nuklearer U-Boote. Sie gelten als Exportschlager. In den beiden Weltkriegen setzte Deutschland stark auf U-Boote. Allein im Zweiten Weltkrieg wurden 1200 Boote gebaut, um vor allem im Atlantik Geleitzüge und Kriegsschiffe der Alliierten zu versenken. Rund 30 000 der 40 000 deutschen U-Boot-Fahrer starben. Nach dem Zwei-

ten Weltkrieg durfte die Bundesrepublik erst wieder als NATO-Mitglied über U-Boote verfügen: kleine wendige Boote mit zunächst maximal 350 Tonnen für den Einsatz in Küstengewässern, insbesondere zum Schutz der Küsten von Nord- und Ostsee. Nach dem Ende des Kalten Krieges haben sich die geopolitischen und militärischen Aufgaben der deutlich verkleinerten deutschen U-Boot-Flotte gewandelt. Die modernen größeren Schiffe operieren weltweit. Es geht vor allem um Aufklärung – zum Beispiel die Beobachtung des Schiffsverkehrs im Mittelmeer

mit hochmoderner Sonartechnik – und das verdeckte Absetzen von Spezialkräften wie Kampfschwimmern an Bord durch die Torpedorohröffnungen. Aber auch die klassische Aufgabe, der Unterwasserseekrieg, wird regelmäßig geübt. Das 1. U-Boot-Geschwader in Eckernförde an der Ostsee ist das einzige verbliebene (traditionell erhielten die Ostsee-Geschwader ungerade Zahlen, die Nordsee-Geschwader gerade Zahlen). Rund 700 Männer und Frauen machen Dienst im Geschwader, es gibt aber nur eine knappe Handvoll U-Boot-Fahrerinnen. dpa

Schornsteins sehen aus wie schwarze Flächen, die kühlen Schiffsbereiche erscheinen heller.

Wenn das Boot tiefer als Schrohrtiefe taucht, ist die Besatzung allein auf die Sonaranlage angewiesen, um zu erfahren, was sich an der Wasseroberfläche abspielt. „Wir sind halt blind, aber nicht taub“, sagt Sonarmaat Arno Lawida. Der 26-jährige Obermaat und gelernte Elektriker stammt aus der Nähe von Bonn. „Ich wollte immer zu den U-Booten.“

Natürlich kennen sie alle den Film „Das Boot“, basierend auf dem Roman des früheren Kriegsberichterstatters Lothar-Günter Buchheim über seine Erfahrungen auf einem U-Boot im Zweiten Weltkrieg. „Das war eine ganz andere Zeit“, sagt Lawida. Ihn reizt die kleine Besatzung, 28 Mann, „das ist wie eine Familie, jeder muss die Sicherheit für das Boot mit gewährleisten.“ „Wie eine Familie“, dieser Vergleich wird immer wieder angestellt, und es fallen die Worte „Zusammenhalt“, „Kameradschaft“.

Lawida sitzt auf einem der drei Sessel für die Sonarleute und den Sonarmeister. Sechs Monitore in zwei Reihen sind an der Wand befestigt. Lawida überwacht einen

Monitor mit grünlichem Display, Punkte und Linien spiegeln das Geschehen an der Wasseroberfläche. „Wollen Sie mal hören?“ Ohne die Antwort abzuwarten, stellt einer den Sonarton des georteten Sportbootes laut, ein heller Ton ist zu hören. Große Schiffe klingen dunkler. Die Besatzung von U 32 bleibt entspannt, Routine.

Die Aufgaben in der Zentrale sind klar eingeteilt. Zum Bereich „Operation“ gehören

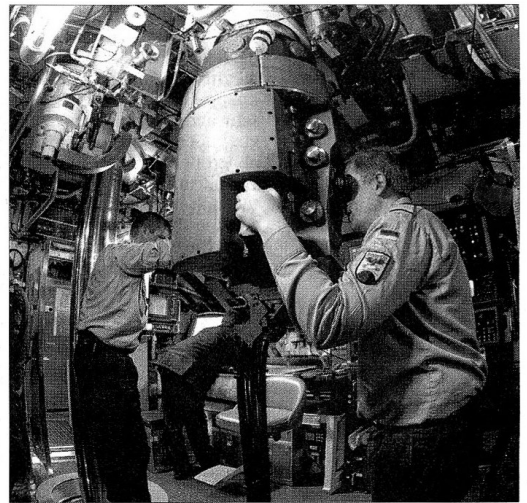
die Navigation und das Führungs- und Waffenleitsystem. Sollte im Ernst- oder Übungsfall ein Torpedo abgeschossen werden, kann er noch danach über einen Lichtwellenleiter gesteuert werden. Zwei Konsolen dienen zum automatischen Transport der Torpedos im Boot und nach dem Abschuss – anders als im Zweiten Weltkrieg, als die Besatzung mit Muskelkraft die Torpedos in die Torpedorohre bugsierte

und bange Sekunden mitzählte, ob ein abgefeuerter Torpedo das Ziel traf oder verfehlte.

Herzstück der „Schiffstechnik“ in der Zentrale ist der integrierte Leit- und Lenkstand U-Boot (ILLU) zur Überwachung und Steuerung der schiffstechnischen Anlagen, bestehend aus drei Konsolen und dem Lenkstand, von dem aus Kurs und Tiefe des Bootes gesteuert werden.



Die Stunde schlägt die Schiffsglocke an Bord. Bei den Hafenaufenthalten wird sie am U-Boot befestigt. Foto: dpa



Alles im Blick: Gestochen scharf sind mit den Sehrohren an Bord auch weit entfernte Objekte zu erkennen. Foto: dpa