

Bundesmarine: Die Männer an Bord von U 23

Der Animateur in der Röhre

Angesichts der Monotonie des Dienstes muß der Kommandant viel Fingerspitzengefühl aufbringen, damit es nicht zu Aggressionen kommt.

Von unserem Redaktionsmitglied Alexander Szandar

Eckernförde, im Januar
Korvettenkapitän Norbert Hermann, Kommandant des Unterseebootes U 23, bringt seinen Auftrag auf die einfache Formel: „Ich muß zusehen, daß ich in möglichst kurzer Zeit und mit möglichst geringem Mitteleinsatz dieses Boot soweit bringe, daß es notfalls in den Krieg ziehen kann. Einwirken kann ich nur auf die Menschen. Die Anlagen besprechen und sagen, funktioniert bloß, funktioniert bloß, das bringt nix. Und die Leute bringen nur gute Leistungen, wenn sie sich wohlfühlen.“ Für letzteres zu sorgen, sieht Hermann, ein vollbärtiger Mann, Mitte dreißig, als seine Hauptaufgabe an.

Um seine Leute, drei Offiziere und 18 Unteroffiziere, „bei Laune“ zu halten, hat Hermann „übertriebenes militärisches Getue abgeschafft“. Der Oberbootsmann Bernd Stadler kann sich nicht erinnern, „daß mal einer gesagt hätte: ‚Ich befehle Ihnen.‘“, „Der Chef“, ergänzt der Elektronikmaat, „macht schon vorher einsichtig, was warum getan werden muß, und dann läuft alles ganz automatisch.“ Mit Skepsis registriert deshalb Hermann, der aus Ellwangen an der Jagst stammt und auch nach langen Jahren an der Küste seinen schwäbischen Akzent nicht abgelegt hat, daß neuerdings in der Bundesmarine („Ich weiß nicht, woher das kommt“) die Neigung wachse, mehr auf „Stil und Formen“ zu achten. Die Besatzung jedenfalls schätzt den „kooperativen Führungsstil“ und bedauert Kameraden anderer Boote, wo „hierarchische, fast schon diktatorische Verhältnisse“ herrschen.

Hinterm Vorhang die Torpedos

Zur Anrede bedient man sich auf U 23 der „Funktion“ oder des Vornamens, nie des Dienstgrads. Ausgenommen ist der Kommandant, der „Herr Kapitän“; er verübelt es aber den Unteroffizieren nicht, wenn sie ihn schlicht mit „Chef“ anreden. Den Schiffstechnischen Offizier, einen Leutnant, ruft man STO; die beiden anderen Leutnants heißen offiziell Bootsoperationsoffizier (BOPO), doch jeder nennt sie nur „Eins-W-0“ und „Zwo-W-0“. Riefe man die Wachoffiziere „BOPO“, reagierten sie vermutlich unwirsch, so wie der Funker, wenn man ihn nicht als „Puster“ anredete. Der Elektroniker hört auf „Elo“; der Vize-Steuermann, ein rotbärtiger Mann, der seine verbeulte Kopfbedeckung aus Jeans-Stoff nicht einmal zum Schlafen ablegt, wird „Viez“ gerufen, der Koch traditionsgemäß „Smut“ (sprich: Schmuut). Nur Zungenakrobaten verfielen wohl auf die Idee, den „Unterwasserwaffenortungs- und Waffenleitmaat“ nicht „Torpi“ zu nennen. Für Sauberkeit und Ordnung in der engen Röhre ist der „Smarting“ verantwortlich; aus dem Mund der Seeleute hört sich das so an: „Schmadding“.

Die Umstände, unter denen Hermann seine Funktion als ruhiger Hausvater und witziger Animateur, als gelassener Vorgesetzter und als Vorbild zugleich zu erfüllen hat, lassen sich mit „widrig“ nur unzureichend beschreiben. Die U-Boote der Klasse 206, 49 Meter lang, 4,6 Meter breit, wurden, wie der Torpedomeister formuliert, bis in den letzten Winkel vollgestopft mit Maschinen, Ventilen, Rohren, Waffen und elektronischen Geräten. „Erst ganz zum Schluß hat man bemerkt, daß auch noch Menschen an Bord müssen.“ Im „Wohnbereich“, den nur ein dünner grüner Vorhang von den acht Torpedorohren im Bug abschirmt, wird es jetzt, im Winter, selten wärmer als zehn Grad. Im Sommer herrscht dagegen drückende Schwüle bei Temperaturen um 30

Grad, mit Zeltplanen muß man sich vor dem Kondenswasser schützen, das von der Decke tropft. In die Operationszentrale (OPZ) fegt bei Überwasserfahrt aus dem Turmluk ein eisiger Wind. In Fußbodennähe steigt die Temperatur selten über fünf Grad. In Kopfhöhe dagegen staut sich die Wärme. Nicht minder zugig ist die Schiffstechnische Zentrale (STZ), die eine schmale Flügeltür von der OPZ trennt. Im Winter muß man Pullover und Parka tragen; im Sommer sind bei Temperaturen um 40 Grad T-Shirt und Turnhose für die Unteroffiziere, die Seiten- und Tiefenruder bedienen und die Schalttafeln für die Motoren überwachen, beinahe zuviel. Der wärmste Platz an Bord ist die „Zeche“, der Motorenraum. Das infernalische Dröhnen der beiden Dieselmotoren, die nur drei Handbreit von einander entfernt stehen, treibt jeden, der dort nicht zu arbeiten hat, sofort wieder hinaus.

Eiskalte Brecher und Sturzbäche

Es fehlt jede Möglichkeit, sich einmal unbeobachtet zurückzuziehen. Nicht einmal auf der nur quadratmetergroßen Toilette läßt sich Ruhe finden: „Nach zwei Minuten haut garantiert einer gegen die Tür und ruft: ‚Willst du da drin die Ventile auswendig lernen, oder warum brauchst du so lange?‘“, klagt „Elo“. Als besonderen „Komfort“ bietet das Boot seit einem Jahr einen Durchlauferhitzer, dessen Warmwasser ab und zu zum Duschen animiert. Das eiskalte Seewasser, das früher aus der Leitung schoß, hatte eher abschreckende Wirkung. Die winzige Duschwanne befindet sich in der Toilette.

Mangelnde Möglichkeiten der Hygiene sind mitverantwortlich für den typischen U-Boot-Mief, zu dem sich Dieselgeruch, Küchenschwaden und menschliche Ausdünstungen verdichten. Wer dann mit „Tai-Tai“ (Parfüm) spritzt, zieht sich den Zorn der gesamten Mannschaft zu. „Das schlimmste ist, wenn nach ein paar Tagen Unterwasserfahrt das Turmluk aufgemacht wird“, sagt sarkastisch der Mot-Meister, „man glaubt gar nicht, wie frische Luft stinken kann. Das haut einen fast um.“ Einer der ungemütlichsten Plätze ist im Winter die Brücke. Vier Stunden müssen die WO's dort aushalten. Wenn es „aufbrist“, kommen selbst bei kleiner Fahrt eiskalte Brecher über, tosen Sturzbäche durch das Luk ins Unterdeck. Trotz vieler Experimente hat es die Marine noch nicht fertiggebracht, wirksame Schutzkleidung gegen Kälte und Nässe zu entwickeln. Die Offiziere haben sich deshalb - privat - gefütterte Fliegerkombinationen besorgt, die sie über Hemd und Pulli streifen, bevor sie in den Parka schlüpfen.

Vier Stunden Wache, vier Stunden „Freizeit“, keine Bewegung (ein Kilo Gewichtszunahme pro Woche gilt als Faustregel), kein richtiger Schlaf in den schmalen Kojen, vier Mahlzeiten am Tag als einzige Abwechslung. „Das führt zwangsläufig zu Aggressionen und Reibereien“, sagt Hermann, „da muß man dann rechtzeitig eingreifen.“ Er tut dies, wie der Vertrauensmann der Unteroffiziere zu würdigen weiß, „mit großem Fingerspitzengefühl“.

Wenn die Aufgekratztheit des Auslauftages der Monotonie, der Routine gewichen ist, fällt es leicht, zunächst über das Essen zu meckern. Es ist durchaus kein Klischee, wenn man sagt, der Koch sei für das Wohlbefinden mindestens so wichtig wie der Kommandant. Aber der Smut, der sich bisweilen als „Blitzableiter“ missbraucht fühlt, habe einen Vorteil, meint der Torpedomeister: „Er kann gute Laune regelrecht erpressen. Wenn wir mauzig sind, gibt's halt kein gutes Essen.“ Folglich bedarf es keiner großen Überredungskünste, um die Besatzung davon zu überzeugen, daß sie die Nerven des Kochs nicht über Gebühr strapazieren darf: Meist genügt es, daran zu erinnern, daß dessen Vorgänger kaum mehr „drauf gehabt hat als Gulasch mit Nudeln“. Wie es der Nachfolger, ein 21 Jahre alter Koch, zustande bringt, morgens frische Rosinenbrötchen aus dem winzigen Backofen zu zaubern, ist den meisten an Bord rätselhaft.

Viele sind unfreiwillig an Bord gekommen. Der Obermaat Thomas Handrik etwa hat sich „mit Händen und Füßen“ gegen eine Versetzung aufs U-Boot gewehrt. Aber ebenso vehement würde er sich heute dagegen sträuben, wollte man ihn in die Anonymität eines „Dickschiffs“ mit 200 Mann Besatzung schicken. Nicht immer gelingt es, die Vorbehalte von „Kommandierten“, abzubauen, sie zu „motivieren“. Wer sich allzusehr querlege, sagt Hermann, müsse eben wieder abgelöst wer-

den. Aber das kommt selten vor.

Bei der „Motivation“ wirkt vieles zusammen. Geld spielt eine nicht unerhebliche Rolle. Die diversen Zulagen addieren sich auf über 500 Mark. 1600 bis 1900 Mark netto kann ein Unteroffizier verdienen. „Dafür muß man draußen schon eine ganze Menge tun“, meint ein 23jähriger Obermaat. Andererseits würde sich kaum ein Zivilist finden, der dieses Leben für weniger als 3000 Mark in Kauf nähme. Die „Kameradschaft“ wird gelobt. Jeder könne sich unbedingt auf den anderen verlassen. Der Mot-Meister verwendet dafür den Begriff „innere Sicherheit“. Die äußere Sicherheit bieten die eigene Technik („Viel zuverlässiger als auf Überwasserschiffen“, erläutert der Smut) und die Tatsache, daß die extrem leisen und a-magnetischen „206er“ in der Ostsee nur schwer zu orten sind. „Wenn wir merken, wie andere mit ihren Dickschiffen frustriert sind, weil sie uns nicht kriegen, obwohl wir fast genau drunter sind, das bringt Spaß“, sagt ein Unteroffizier — Frustration der anderen als Motivation für die U-Boot-Fahrer. Tatsächlich machen es Wasserschichten mit unterschiedlichem Salzgehalt und dadurch unterschiedlicher Schall-Reflexion schwer, mit Sonar-Geräten ein klares Bild von den Position des Bootes zu erhalten. „Bis uns einer findet, haben wir den mit der Horchanlage längst eingepeilt und angegriffen“, heißt es in der Operationszentrale. Vom Feuerleitstand lassen sich gleichzeitig drei der 16 drahtgelenkten Torpedos, die U 23 mitführen kann, über rund 20 Kilometer ins Ziel dirigieren.

Im Kampf gegen die Monotonie ist Schlafen das geeignetste Mittel. „Damit kann man Langleweile ganz schön totkriegen“, sagt ein Oberbootsmann. Eine Bibliothek gibt es nicht; die Ansprüche an die mitgebrachte Literatur sind gering: Groschenhefte, manchmal ein „richtiger Roman“ (Hermann: „Immerhin sind wir jetzt schon bei Konsalik“). Aus der Bordkasse und mit Spenden der Patenstadt Stockach hat man einen Videorecorder gekauft; morgens, zum Wecken um sieben Uhr, dudelt Peter Maffay aus dem Lautsprecher. Das gehöre mit zur „Aktion Mensch an Bord“, die dem Inspekteur Ansgar Bethge so am Herzen liegt, erläutert der Kommandant. Er läßt es sich nicht nehmen, auch den letzten Morgenmuffel selbst mit „lockeren Sprüchen“ („Na, Rudi, hast ja wieder tolle Knackfalten im Gesicht“) munter zu machen.

Wenn es nach zwei, drei Tagen Unterwasserfahrt anfängt zu kriseln, kramt Hermann Rätsel, Rechen- oder Denksportaufgaben hervor. Meist wird um die Wette gerätselt, als Preis wird eine Runde Bier ausgesetzt. Auf See wird höchstens eine Flasche Bier zum Mittagessen genehmigt. „Früher“, erinnert sich Hermann, „haben die an Land regelrecht gesoffen. Aber neuerdings herrscht ein Hang zur Freundin vor. Nach Dienst sind die meisten gleich weg.“

Zum „rechtzeitigen Eingreifen“ gehört auch, Spott von Schwächeren abzulenken „auf solche, die es vertragen können“. Das kann auch jemand sein, der gar nicht an Bord ist. Mit der Geschichte vom großmäuligen Friseurmeister aus der Patenstadt läßt sich auch die mieseste Stimmung aufbessern, und fast jeder stellt sofort mit größter Schadenfreude seine Rolle bei dem Streich heraus, den die Besatzung einst dem Gast aus Stockach gespielt hatte: Der Beklagenswerte wurde in die Toilette gesperrt und von der Kombüse aus mit Wasser bespritzt. Durch Ventilregie sorgten „Heizer“ für dumpfes Brodeln und wildes Zischen in der winzigen Zelle. Und der im Chor lautstark wiederholte Ruf des Kommandanten „Wassereinbruch in der Toilette — Alarm“ (mit dem geflüsterten Zusatz „zur Übung“) tat ein übriges, um dem Friseur eine Heidenangst einzujagen. Kurz darauf bot er der ganzen Besatzung bei einem Besuch in Stockach einen kostenlosen Haarschnitt an. Es ist aber keiner hingegangen.

Die Lust an der Seefahrt

Auf die Frage, was sie denn am meisten „motiviere“, antworten die Unteroffiziere von U 23 unisono „Äckschn“. Aktion. „Wenn es richtig rund geht, mit schnellen Tiefenänderungen und Kursänderungen, wenn man mal gefordert wird — das bringt's“, sagt einer der „Heizer“ in der STZ. Fast schwärmerisch werden Überprüfungen geschildert, bei denen ein Expertenteam „das halbe Boot zerlegt“: Fehler werden simuliert, z. B. Ausfälle von Geräten und Motoren, Feuer an Bord, Wassereinbruch. Dafür gibt es Noten. Das führt automatisch zum Wettstreit mit den anderen Booten

des Geschwaders. „Aktion“ gibt es auch bei längeren Manövern: Wenn man den „Gegner“ dabei noch an der Nase herumführen darf. um so besser. Außerdem sind Manöver oft mit einem Aufenthalt im Ausland verbunden. Im Gegensatz zu den Besatzungen von Überwasserschiffen dürfen die U-Boot-Fahrer in guten Hotels an Land übernachten, denn an Bord gibt es nicht genug Schlafplätze.

Gemessen an den Verhältnissen im Boot sind die Unterkünfte im Marinestützpunkt Eckernförde nachgerade komfortabel, obwohl sie nicht besser sind als die Kasernen bei Heer oder Luftwaffe. Aber bei aller Bequemlichkeit, die das Leben an Land zu bieten vermag, bei aller Liebe zu Frau oder Freundin: Spätestens nach sechs, acht Wochen, so weiß Bernd Stadler aus Erfahrung, zieht es die Leute von U 23 wieder aufs Boot, „dann muß wieder eine anständige Seefahrt her.“