

DIE DRITTE SEITE

Sie haben keine Angst, beteuern sie. Die Männer der U-23 vertrauen ihr Leben einer 54 Meter langen Stahlröhre an, vollgestopft mit Technik. Seit der Kursk-Katastrophe fragen viele, ob die deutschen U-Boote wirklich sicherer sind. Beobachtungen bei einer Ostsee-Tauchfahrt.

Dienst unter Druck

VON INGO BACH, ECKERNFÖRDE

Tonnenschwer lastet das Wasser auf dem U-Boot, presst die Luft im Inneren zu einem Wattenbäusch zusammen. Der Dieselmotor, der während der Überwasserfahrt mit der Lautstärke eines startenden Kampfjets in den Innenraum schrie, ist verstummt. Das Sirren des elektrischen Unterwassertriebwerks ist kaum wahrnehmbar, selbst die Stimmen der Besatzung klingen gedämpft. Eine Luftblase auf Tauchfahrt. Ein Riss in der Stahlhaut genügte, und sie hörte auf zu existieren. Doch für Untergangsstimmung ist in deutschen U-Booten kein Platz. "Wir denken doch nicht dauernd über den Tod nach", sagt Oberbootsmann Marco Torkeler. Und schwärmt von der Kraft des Schiffsmotors "seiner" U-23. Mit leuchtenden Augen und warmen Worten liebkost der gelernte KFZ-Mechaniker der Dieselmachine. "Wenn die 600 PS loslegen, spürt man die Wucht, mit der zwölf Zylinder die Luft ansaugen. Da steckt eine ungeheure Kraft dahinter." Unruhig rutscht Marko Torkeler auf seinem Sitz hin und her, so als zerre der Schub am eigenen Körper. Und will damit sagen: so ganz wehrlos ist der Mensch im Wasser nicht.



DAS GLEICHGEWICHT des Bootes ist so wichtig wie das der Gefühle: Oberbootsmann Marco Torkeler (mit Block) verhindert jede Schiefelage: "Ventil C schließen, Leitung A entlüften." Auf die Bedürfnisse der Besatzung hat der Bauplan der U-23 jedoch nur wenig Rücksicht genommen. Fotos: Mike Wolf

Marco Torkeler und seine Kameraden müssen der Technik vertrauen, wie sonst sollten sie ihren Job machen. Wer Angst hat, kann kein Schiff steuern. Torkeler ist gewissermaßen der Gleichgewichtssinn von U-23, er dirigiert die empfindliche Harmonie von Auftrieb und Schwerkraft, hält das Boot in der eleganten Schweben. Fluten. Lenzen. Trimmen. Damit wird in Tauchkammern und in Röhrensystemen Luft und Wasser so verschoben, dass die Balance stimmt.

Doch Torkeler ist nur der Dirigent der Wassermusik, gespielt wird sie von anderen. Wie eine Maus, die sich in die Instrumentenkonsole einer gigantischen Orgel verirrt hat, hockt ein Maat in der "Zentralecke". Unter ihm, vor ihm und über ihm ein scheinbar unentwirrbares Chaos an Ventilrädern und Kurbeln. Ohne Torkelers Befehl darf er nie daran drehen. Leicht gebeugt und breitbeinig steht der Oberbootsmann im Gang, versucht, die Lage des Bootes zu erspüren.

Je nach Wasserdichte, Salzgehalt und Tauchtiefe gibt Torkeler andere "Töne" bei der Orgel in Auftrag: "Ventil C schließen, rechte vordere Kammer zur Hälfte fluten, hintere Kammern lenzen, Leitung A entlüften. Seine Körpersprache strahlt Ruhe aus, die Sicherheit jahrelanger Erfahrung. Seit vier Jahren ist der 27jährige Hamburger an Bord, drei weitere hat er noch vor sich.

Alles in allem sieben gefährliche Jahre, denn manchmal lässt die Technik die Seeleute im Stich. Und dann drängt sich der Tod mit Macht in die Gedanken der U-Boot-Fahrer. Die Erinnerung an die Tragödie des russischen Atom-U-Bootes "Kursk" im August ist noch frisch. Nach einer Explosion an Bord der "Kursk" starben alle 117 Besatzungsmitglieder. Plötzlich fragten viele, wie sicher die deutschen Boote sind. In den Medien tauchten Berichte auf, in denen es um fehlende Rettungsgerät und technische Mängel ging. Die Angehörigen der Mannschaften reagierten nervös, bombardierten die Marineführung mit Fragen. Die Antwort der U-Boot-Fahrer und Flottenchefs ist noch heute die gleiche wie damals: Sie beteuern, die deutschen Boote seien absolut sicher. "Wir brauchen gar keine Kopplungsstutzen für eine Unterwasserbergung", sagt Matthias Faermann, Kommandeur der deutschen U-Boot-Flotte. "Im Havariefall bringen wir die Boote immer an die Wasseroberfläche, wo die Besatzung aussteigen kann." Der Stahl des Bootskörpers sei aus zentimeterdickem Panzerstahl, "der sich eher verbiegt, als reißt".

Am Image der harten Jungs lassen sich die U-Boot-Fahrer nicht gerne kratzen. Kurz nach dem kalten Sterben ihrer russischen Kameraden hat der Flottenchef seine Mannen antreten lassen und gefragt: "Will jemand aussteigen?" Keiner wollte - und wenn doch, dann hat er es nicht gesagt. "Man muss halt aufpassen," sagt Marco Torkeler ganz im Sinne seiner Vorgesetzten. Denn das wurde ihnen immer und immer wieder eingebläut: der Schwachpunkt an Bord ist die Mannschaft selbst. Wenn einer einen Fehler macht, dann zahlen alle dafür. So wie bei "U-Hai", dem bisher einzigen "Totalverlust" der deutschen U-Boot-Flottille. 1966 war die "Hai" - ein umgebautes U-Boot aus dem Zweiten Weltkrieg - mit Mann und Maus in der Nordsee gesunken. Ursachen: menschliches Versagen und technische Mängel. Bei hohem Seegang war die "Hai" über die Schnorchelöffnung voll Wasser gelaufen - nur ein Mann überlebte.

Also doch ein gefährlicher Job? U-Boot-Fahrer bekommen einen höheren Sold als ihre Kameraden auf den Übersee-Schiffen. Aber von Gefahrenzulage will keiner in der Marineführung sprechen, man versteht den Soldnachschatz als Zulage für die besonderen Belastungen an Bord. Doch trotz aller Beteuerungen: Gefahrlos ist die Technik nicht. Der größte Feind eines U-Bootes ist Feuer an Bord. Kann es sich ausbreiten, dann verbrauchen die Flammen in Minuten den kostbaren Sauerstoff und füllen den Rumpf mit giftigem Rauch. Kritisch wird es auch, wenn das Boot über den Meeresgrund schrammt. Die U-23 hat es auf einer Überfahrt an die Ostküste der USA mitten im Atlantik erwischt, erzählt einer. "Grundberührung" in 80 Metern Tiefe. "Zum Glück war es nur Kies. Wären wir auf einen Felsen geknallt, hätte es schlimmer ausgesehen."

Alle an Bord wissen, dass die Atlantikfahrten Mensch und Material besonders zusetzen. Jedes Jahr machen sich deutsche U-Boote auf den Weg nach Übersee, um in der Karibik gemeinsam mit der amerikanischen Marine den Seekrieg zu trainieren. Das nennt die Marineführung dann "Flagge zeigen im Interesse der deutschen Sicherheitspolitik". Diejenigen, auf deren Knochen die Flagge gezeigt wird, sind nicht alle davon begeistert. "Gefährliche Prestigefahrten", nennt es einer, ein anderer meint, "schlichter Schwachsinn". In der Karibik ist das Meerwas-

ser 25 Grad warm, im Boot quälen dann 45 Grad die Mannschaft, im Maschinenraum sogar bis zu 70 Grad. Das hält keiner lange aus.



AUFGETAUCHT:

Von der Brücke der U-23 geht der Blick über die winterliche Ostsee.

18 Tage dauert so eine Überfahrt. Am schlimmsten ist nicht etwa der Stress an Bord oder die körperliche Belastung - es ist das Nichtstun. Drei Wochen Langeweile, denn "Kurs und Tauchtiefe bleiben immer gleich - das nervt", sagt Marco Torkeler. "Ständiger Sechsstunden-Schichtwechsel ohne Höhepunkte." Der Oberbootsmann hat so seine Liebe zum Lesen entdeckt.

Der Einstieg ins Boot muss für Klaustrophobiker der Horror sein: ein 54 Meter langer und vier Meter breiter Gang, vollgestopft mit Geräten und Menschen. Jeder steht jedem im Weg. Selbst der kleinste Lagerraum wird genutzt: Müsli- und Zuckertüten quetschen sich zwischen Luftleitungen, Marmeladeneimer balancieren auf der Ruderkonsole, Bier und Käse reifen in Torpedorohren. Die Kojen hängen an den Wänden, je zwei über- und nebeneinander. Ein schmaler Stoffriemen an der offenen Seite - mit typischem Seemannshumor "Leichenfänger" genannt - verhindert, dass man bei Seegang zum unfreiwilligen Nachtwandler wird.

Die drangvolle Enge verdanken die Matrosen dem Ehrgeiz der deutschen Ingenieure, die die Boote Anfang der 70er Jahre konstruierten. Damals durfte die Bundeswehr auf Anordnung der Alliierten nur Boote mit einer maximalen Wasserverdrängung von 500 Tonnen in Dienst stellen. Die Atom-U-Boote der Großmächte bringen es leicht auf das Zehnfache. Trotzdem wollte man so viel wie möglich an Ausrüstung unterbringen - die Besatzung scheint in den Konstrukteurshirnen nur ein notwendiges Übel gewesen zu sein. Einzige Waschgelegenheit ist eine Duschkabine in den üblichen Abmessungen - mit integriertem Waschbecken und Mannschaftsklo. Alles in antiseptischem Edelstahl gehalten. Die Kammer ist neben dem Maschinenraum der einzige Ort mit einer festen Tür, selbst die Kapitänskajüte ist nur durch einen Vorhang abgetrennt. Hierher kann sich zurückziehen, wer einen Augenblick nur sich selbst um sich herum haben will. Aber die Privatheit hat ihre Grenzen: Spätestens nach zehn Minuten klopft schon der nächste, der aufs Klo will.

Marco Torkeler hat die U-Boot-Idealgröße: 1 Meter 70. Klein genug, um mit dem Schädel nicht an Ventilrädern oder Rohrstützen hängenzubleiben, groß genug, um sich im Havariefall in das Notatmungssystem an der Bootsdecke einzuklinken. Kein Bauch zwingt ihn, seinen Kameraden näher zu rücken, als unbedingt nötig. Ein wenig blass wirkt der Seemann, aber U-Boot-Fahrer werden nicht braun. Die ewig-schummrige Mischung aus Neonröhrenweiß und Glühlampengelb ist nicht nur schlecht für den Teint. Sie macht auch jedem Zeitgefühl den Garaus.

Deshalb geht in einem U-Boot die Zeit durch den Magen. Fünfmal am Tag serviert der Bootskoch ein warmes Essen. Man kann die Uhr danach stellen. Und genau das soll auch so sein, denn Uboot-Fahrer betonen Mahlzeit auf der zweiten Silbe. "Ohne das Essen hätte man kein Gefühl mehr für den Tag- und Nachtrhythmus", sagt Torkeler.

Wer diese Belastungen durchsteht, gilt als Elitesoldat. U-Boot-Fahrer sind die Kampfpiloten der Weltmeere - genauso selten und genauso standesbewusst. "Überseeschiffe fahren kann doch jeder", sagt Torkeler. Deutschland verfügt über die größte nicht-nukleare U-Boot-Flotte der Nato: 14 Boote hat die Marine im Heimathafen Eckernförde.

Manöverfahrt: Die Kieler Bucht ist heute Kampfgebiet. Zig Kilometer horcht die U-23 in die Ostsee hinaus. Sie sucht ein Ziel. In den Kopfhörern der Sonarmeister murmelt das Wasser. Bei geschlossenen Augen fühlt man sich an einen kleinen Bach versetzt, der durch eine Wiese sprudelt. Dann plötzlich ein rhythmisches Stampfen. Auf dieses Geräusch hat U-23 gewartet. Ein Schiffszug, dessen Schrauben das Ostseewasser aufwühlen. Schnell sind die Schiffe identifiziert. Die Umdrehungsgeschwindigkeit der Schrauben und ihre ganz eigenen Nebengeräusche haben sie verraten. " 'Fehmarn' voraus, dann die 'Norderney' und das Bergungsschiff." Entfernung: acht Kilometer. Die beiden ersten Schiffe spielen den Feind, das Bergungsschiff soll nach dem Schuss die zwei Millionen Mark teuren Übungstorpedos aus dem Wasser fischen.

"Torpedos los!", befiehlt der Kapitän. Mit sirrendem Kreischen verlassen zwei Geschosse die Rohre der U-23, laufen mit etwa 40 Kilometer pro Stunde auf die beiden Zielschiffe zu. Zwölf Minuten später werden die Beobachter an Bord der "Fehmarn" ein gespenstisch-grünes Licht auf sich zusteuern sehen. Ein Scheinwerfer auf dem Torpedo macht die Laufbahn sichtbar - und den Manövererfolg. Wenn das Licht unter der "Fehmarn" hindurchtaucht, heißt das: getroffen. Im Ernstfall würde das Schiff zerbrechen.

Schon seit 43 Jahren üben die Schiffe der Bundeswehr das Schiffeversenken, und immer wieder kämpfen die Besatzungen dabei mit einem ungebetenem Gast, der sich in die engen Boote drängelt: der Seekrankheit. Kein Wunder, denn selbst in 20 Metern Tiefe wird das Boot ordentlich durchgeschüttelt, wenn sich oben das Meer austobt. Selbst jetzt, wo an der Oberfläche gerade mal ein Seegang von einem Meter herrscht, schaukelt das Boot hin und her. Ein ungewohntes Gefühl, gibt es doch keinen Meeresspiegel zu sehen, an dem man die tröstliche Anwesenheit der Horizontalen spüren könnte. Und das kann selbst einen hart gesottenen Seemann weich kochen. Auch Torkeler musste da durch. 1996, da ging es hoch zum Skagerak. Seine erste Fahrt. Drei Meter hohe Wellen an der Oberfläche, das Boot elf Meter darunter. Die Wucht des aufgewühlten Wassers zwang das Boot in eine Schiefelage von 45 Grad. Alles, was nicht festgezurrert war, machte sich an Bord selbstständig. Aber umhauen ließ sich Torkeler davon nicht. Hat gekotzt und trotzdem Dienst geschoben. "Wenn man sich hinlegt, will man nur noch sterben." Bei solch tobenden Naturgewalten ist der Gedanke an die Verletzlichkeit der stahlummantelten Luftblase nicht mehr weit. "Man fühlt sich in solchen Augenblicken eben ganz schön klein", sagt Marco Torkeler. Und geht nach hinten zum Dieselmotor.