DIE ERSTEN UBOOTE NACH DEM ZWEITEN WELTKRIEG

„HECHT“ UND „HAI“
Die beiden kleinen Boote vom Typ XXIII waren Schulungsboote der Bundesmarine. U-„Hai“ sank in einem Sturm 1966. Danach wurde die Uboot-Ausbildung umgestellt.

Antreten auf U-„Hecht“: Das Boot fuhr bis 1966, bis zum Unfall von U-„Hai“

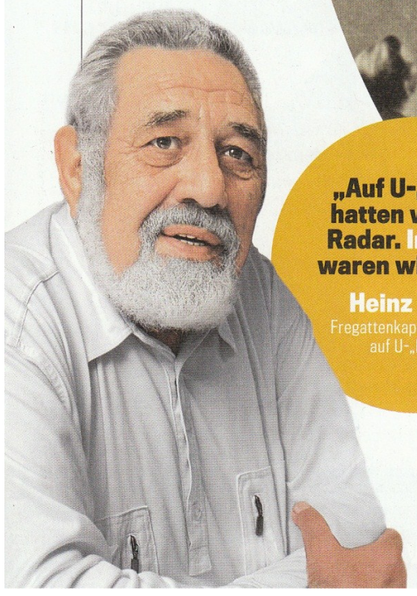
KRIEGER DER TIEFE

Sie haben keine Fenster, es ist eng und Internet gibt‘s nicht: Uboote sind etwas Besonderes. Drei Ubootfahrer-Generationen erzählen Y die **Evolution einer Truppengattung,** den Mythos Uboot und was sie an Bord alles erlebten.

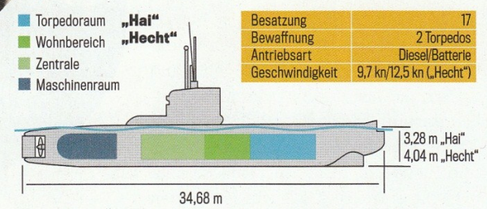
Früher war nicht alles besser. Fregattenkapitän a.D. Heinz Thois ärgert sich noch heute, dass die Bäcker Ende der 1950er kein lange haltbares Brot backen konnten. „Nach einer Woche Seefahrt aßen wir nur das Innere des Brotes, weil es außen verschimmelt war“, erinnert er sich.

Thois ist ein Ubootfahrer-Urgestein. Bis auf die neueste Uboot-Klasse 212 Alpha tauchte er mit fast allen Typen der Bundesmarine und der Deutschen Marine. 1959 kam der Elektriker auf das Schulungsboot U-„Hecht“. „Unsere Ubootflotte bestand damals nur aus zwei Booten. „Hai“ und „Hecht“, Typ XXIII-Uboote aus dem Zweiten Weltkrieg. Da war nichts umgebaut. Die hatten weder Radar noch Navigationssysteme. Wir sind bei Nebel damals fast blind gefahren und versuchten, auf Nebelsignale zu hören.“ Die Tagesfahrten auf der Ostsee nur mit terrestischer Navigation, also mit eigener Peilung, waren ein großes Abenteuer. U-„Hecht“ war klein, knapp 35 Meter lang und drei Meter breit. Thois und seine damals 18 Kameraden saßen in einem Raum, in dem geschlafen, gekocht, gegessen und gearbeitet wurde. „Die 400 Liter Frischwasser reichten für die Kombüse, aber wir hätten eh keine Waschbecken zum Waschen gehabt“, sagt Thois. „Wir haben unser Lederpäckchen, die Uboot-Uniform, angezogen und bei langen Fahrten nach zehn Tagen wieder ausgezogen.“ Hier ersetzte die uboottypische Kameradschaft den fehlenden Luxus. „In kurzer Zeit kannten wir von jedem die Probleme. Und man konnte selbst zum Alten, zum Kommandanten, gehen.“

KORVETTENKAPITÄN Christian Michalski (34) hat alles, wovon Thois damals nur träumen konnte. Er ist Kommandant der Besatzung „Bravo“, die auf dem modernsten konventionellen Uboot der Welt fährt: der Klasse 212 Alpha. Dieses Boot verfügt über zwei Decks, Platz, eine große Kombüse, zwei Kühlräume und Duschen. Nur noch die unteren Dienstgrade müssen sich einen Bock – das Bett – teilen. Michalski lobt besonders die neue Computer-Automatisierung und die moderne Sensorik, mit der er fast den gesamten Skagerrak überwachen kann, und gerät ins Schwärmen: „Der Quantensprung ist die Brennstoffzelle. Erstmals haben wir einen außenluftunabhängigen Antrieb – das gab es sonst nur bei den Atom-Ubooten.“ Dank der ›



„Auf U-‚Hecht‘ hatten wir kein Radar. Im Nebel waren wir blind.“
Heinz Thois
Fregattenkapitän a.D. (73) auf U-„Hecht“



Besatzung	17
Bewaffnung	2 Torpedos
Antriebsart	Diesel/Batterie
Geschwindigkeit	9,7 kn/12,5 kn („Hecht“)

Fotos: PIZ Marine (4), Buddy Bartelsen; Illustration: Y/KircherBurkhardt Infografik

© Y – DAS MAGAZIN DER BUNDESWEHR 11 / 2012

INTERVIEW

»Das, was stets zählte, war zu überleben«

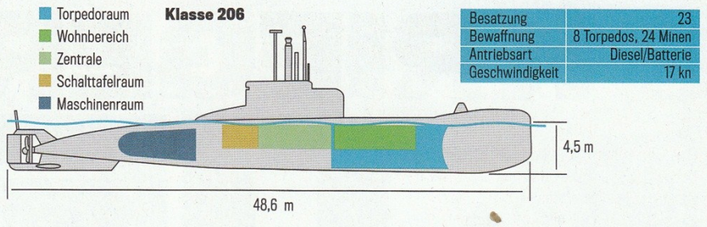
Hans Haar (96) trat als 18-Jähriger 1935 in die Kriegsmarine ein, kämpfte im Ubootkrieg des Zweiten Weltkrieges und hat noch Splitter im Körper.

Wo waren Sie, als der Zweite Weltkrieg begann? Wir fuhren am 1. September 1939 mit unserem Boot U 53 im Nordatlantik. Vorher mussten wir ungesehen durch die Ostsee in den Atlantik gelangen. Damit war U 53 eines der zuerst eingesetzten Uboote des Krieges.

Was waren die gefährlichsten Situationen? Wenn Wasserbomben über uns abgeworfen wurden. Das ging sehr schnell und war für viele Besatzungen tödlich. Aber wir mussten uns an die Bedrohung gewöhnen. Beim Angriff eines feindlichen Flugbootes fielen auch mal alle Systeme an Bord aus. Aber wir bekamen das in den Griff.

Was war das Wichtigste an Bord? Ein guter Kommandant, der die Leute zusammenhält und keine Halsschmerzen hat. Und wenn Kameraden Fehler machten, wurde denen kein Vorwurf gemacht. Was immer zählte, war zu überleben. Am schlimmsten waren die, die unbedingt ein Ritterkreuz und schnelle Erfolge wollten. Denen waren die Menschen egal. Die waren unberechenbar.

Welche Rolle spielte die Technik der Uboote? Man hatte eh keinen Einfluss darauf, auf welchem Boot man diente. Eines war wichtig: Wie komme ich mit meinem Vorgesetzten zurecht? Die Technik konnte man verändern.



Besatzung	23
Bewaffnung	8 Torpedos, 24 Minen
Antriebsart	Diesel/Batterie
Geschwindigkeit	17 kn

Brennstoffzelle können die vier bisher in Dienst gestellten Boote – U 35 und U 36 sollen bis 2013 kommen – wochenlang mit geringer Geschwindigkeit und wenig Verbrauch auf bis zu 250 Meter abtauchen. Beim Einsatz Operation Active Endeavour (OAE) hat Michalski so oft operiert. Diesen taktischen Vorteil hatten Boote wie 205, 206 und 206 Alpha nicht. Sie mussten in kurzen Abständen auf Seerohrtiefe zur Wasseroberfläche, um Luft zum Laden der Batterien mittels des Dieselmotors anzusaugen. Die Uboote wurden stetig besser: „Bei der 205er-Klasse war es strahlend hell, wenn man rein kam. Die hatten schon Leuchtstoffröhren. Auf den alten Booten wie U-„Hecht" gab es nur Glühlampen. Selbst wenn alle leuchteten, war es ziemlich dunkel", sagt Thois. In den 60ern bauten die Werften die Uboote erstmals nichtmagnetisch. Anfangs gab es Probleme mit dem neuen Stahl, sodass die drei Exemplare der Klasse 201 nicht lange fuhren. Aber das neue Material schützte die Ubootfahrer vor Magnetminen und machte sie sicherer vor gegnerischer Entdeckung, was in der flachen Ostsee wichtig war.

EINE NEUE DIMENSION eröffnete Ende der 1970er der drahtgelenkte Torpedo. Weg vom „Fire-and-forget-Torpedo" der DM 1 und DM 3, hin zum DM 2 A1. Dieser konnte, wenn er das Schiff nicht traf oder bei Übungen das Schiff unterlief, wieder zurückgeholt und losgeschickt werden. Zukünftig sollen auch Flugkörper durch die Torpedorohre ausfliegen und Luftziele bekämpfen. Der Flugkörper IDAS (Interactive Defence and Attack System for Submarines) ist für die Deutsche Marine serienreif. Korvettenkapitän Olaf Hansen (43), der jahrelang 205er und 206er fuhr, bekam die Sensorweiterentwicklung von 206 auf 206 Alpha mit. Von den 24 206ern baute man die Hälfte um. „Die Einzelsonargeräte VELOX und DUUX-2C wurden gegen das hoch automatisierte SLW 83 ausgetauscht. Dadurch verbesserte sich die Signalverarbeitung." Hansen fuhr mit den 206ern in Kiel und spottete über die neuen Boote: „Für uns waren die aus Eckernförde die mit den druckfesten Spielhöllen. Das war kein Ubootfahren, speziell nicht in der Operationszentrale."

Hansen, den wie alle seiner Generation der Film „Das Boot" prägte, kennt wie Thois noch die alten Gegner von damals in ihrem Einsatzgebiet Ostsee. „Uns haben vor allem die NVA-U-Jagdboote der Parchimklasse genervt." Ihr Auftrag war, die Warschauer-Pakt-Staaten daran zu hindern, in der BRD anzulanden. Dafür sollten auch Minen ausgelegt werden – Waffen, die längst nicht mehr genutzt werden. Heute fahren die 212er wie früher zum Torpedoschießen und zur Ubootjagd, vor allem aber verbringen sie Spezialkräfte bei geheimen Kommandoaktionen und betreiben verdeckte Aufklärung. Nach wie vor ist das Uboot der unsichtbare Jäger, welcher kaum oder schwer ›

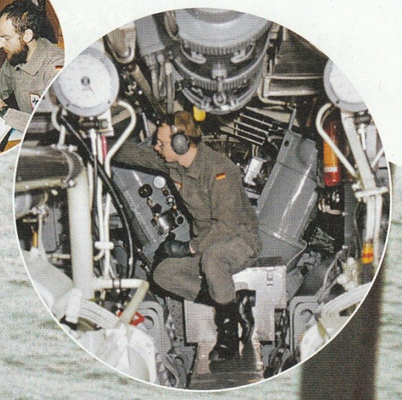
„Mit 206 Alpha fuhren wir im Mittelmeer und zur US-Ostküste. Das war unbequem und heiß, aber es ging."

Olaf Hansen
Korvettenkapitän

Fotos: PIZ Marine (4), Buddy Bartelsen. Y/Hptm Ronald Rogge; Illustration: Y/KircherBurkhardt Infografik

KLASSE 206 VON 1973 BIS 2007 FUHREN DIE 206ER UND 206-ALPHA-BOOTE

20. JAHRHUNDERT
Die 206er-Boote waren eine Art Klassiker des Kalten Krieges. Für die flachen Gewässer der Ostsee ausgelegt, boten sie mehr Platz, waren amagnetisch und hatten schon den drahtgelenkten Torpedo.



Es gab 24 Boote der 206er-Klasse, zwölf davon wurden zu 206-Alpha-Typen weiterentwickelt

© Y – DAS MAGAZIN DER BUNDESWEHR 11 / 2012

KLASSE 212 SEIT 2005 FAHREN DIE MODERNSTEN UBOOTE IN DER DEUTSCHEN MARINE

U 34 ist eines von bisher vier Booten der 212-A-Klasse. Zwei kommen noch hinzu

„Ich bin Kommandant einer Besatzung, nicht eines Bootes wie früher."

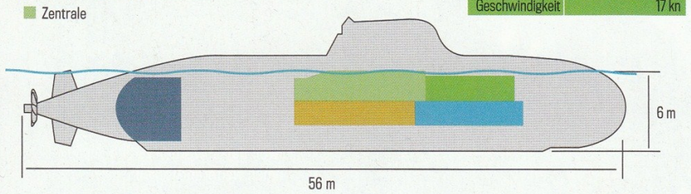
Christian Michalski
Korvettenkapitän

21. JAHRHUNDERT Die Zentrale (oben) und die Kombüse (rechts) der 212er-Klasse. Das große Bild zeigt drei Uboot-Generationen auf U 34.

Torpedoraum · Schalttafelraum · Wohnbereich · Maschinenraum · Zentrale

Klasse 212 A

Besatzung	27
Bewaffnung	12 DM-2A-4-Torpedos, 24 Minen
Antriebsart	Brennstoffzelle/Diesel
Geschwindigkeit	17 kn



› zu orten ist. Deshalb reicht schon ein einziges, um eine sehr große Bedrohung aufzubauen. „Wir sind Einzelfahrer und gut, wenn man uns mit einem Befehlspaket losschickt. Wir mögen es nicht, wenn wir den Vorteil unserer verdeckten Operationen durch zu viel Kommunikation nach außen aufs Spiel setzen", sagt Michalski. Er war mit seiner Besatzung auf U 34 letztes Jahr bei OAE. Hauptaufgabe war die Aufklärung von Küstenbereichen, Landabschnitten, Schiffen und Verkehrsströmen. Heute geht es um Bewegungsmuster, damals um Abschreckung. „Unser Kommandant hatte immer einen Umschlag mit den Befehlen für den Ernstfall im Panzerschrank. Wenn die Stunde Null gekommen wäre, hätte er dann erst gesehen, wo unser Einsatzgebiet gewesen wäre", sagt Thois.

ALLE DREI sind schon einmal in die Bredouille geraten: Thois ist mit einem Boot durch einen Wassereinbruch nach dem Schnorcheln gut 100 Meter abwärts gerauscht – über der Norwegischen Rinne, einem Graben im Meeresgrund, der dort 700 Meter tief ist. Die Besatzung konnte das Boot erst jenseits der Prüftauchtiefe bei 180 Metern wieder stabilisieren. Hansen und Michalski erzählen auch von ihren „Nullern", wenn sie auf Seerohrtiefe gingen und im Nahbereich ein anderes Schiff mit Lage Null frontal auftauchte - die Bugwelle schluckt den Schall eines Schiffs. Wenn man nicht schnell abtaucht, wird man gerammt.

Trotz solcher Risiken halten die Drei Uboote für das sicherste Seekriegsmittel, das es gibt. Und wer seekrank wird und zur Marine will, sollte zu den Ubooten gehen, denn das Zur-See-Fahren in der dritten Dimension hat einen Vorteil, wie Thois erklärt: „Wenn es oben mit vier und fünf Metern hohen Wellen hackt, dann fahren wir unten in 50 Metern Tiefe ganz ruhig vor uns hin und denken, den armen Kameraden da oben, denen muss es jetzt aber schlecht gehen."

BJÖRN JÜTTNER

WEITERE TYPEN

WILHELM BAUER Das Boot vom Typ XXI fuhr als „U 2540" im Zweiten Weltkrieg. Nach der Selbstversenkung im Mai 1945 wurde es 1957 gehoben. Als „Wilhelm Bauer" fuhr es bis 1980 und steht jetzt als Museumsboot in Bremerhaven.

KLASSE 201 UND 202 Ab 1962 besaß die Bundesmarine die ersten eigenen fünf Uboote. Neu war die Verwendung von nicht-magnetisierbarem Stahl, um die Verwundbarkeit durch Minen und die Entdeckung zu erschweren. Doch der Stahl war ungeeignet, sodass man die beiden Klassen bis 1967 außer Dienst stellte.

KLASSE 205 Die Klasse war die erste erfolgreiche Uboot-Serie der Bundeswehr. Das letzte der elf Boote fuhr bis 2005.

Fotos: PIZ Marine (2), Buddy Bartelsen (2); Illustration: Y/KircherBurkhardt Infografik

ANZEIGE

Sie geben alles. Wir geben alles für Sie: Kfz-Schutz mit schadenservice360°

Spezialist für den Öffentlichen Dienst. DBV

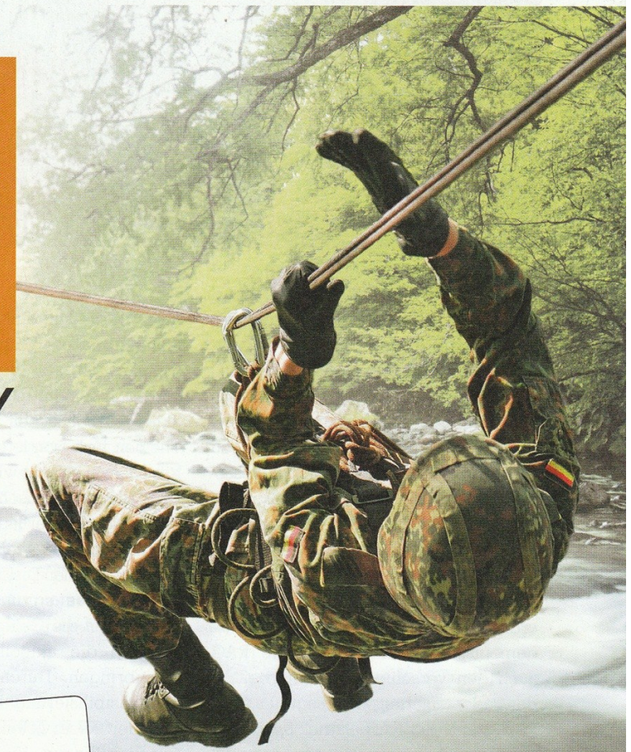
Kfz-Schutz mit schadenservice360° bietet Soldaten eine Rundum-Abwicklung im Schadenfall:

1. Abholung Ihres Autos
2. Kostenloses Ersatzfahrzeug
3. Anlieferung des reparierten Autos
4. Lange Garantie auf Reparaturen

Als Spezialversicherer exklusiv für den Öffentlichen Dienst geben wir alles für Sie. Lassen Sie sich jetzt von Ihrem persönlichen Betreuer in Ihrer Nähe beraten.

Mehr Informationen: Förderungsgesellschaft des Deutschen BundeswehrVerbandes mbH, Telefon 0228-3823-0 oder unter www.DBV.de

Empfohlen von: Förderungsgesellschaft des Deutschen BundeswehrVerbandes mbH



Ein Unternehmen der AXA Gruppe

© Y – DAS MAGAZIN DER BUNDESWEHR 11 / 2012