

Schnellbooterfahrung auf der Ostsee

Dan Löffler

Noch vor 1 Minute passierte ich das Haupttor, wo weiß auf blauem Grund geschrieben steht: „Willkommen auf dem Marinestützpunkt Hohe Düne“. Jetzt schweift mein Blick über die geschützte Bucht von Warnemünde, der Heimathafen aller Schnellboote der Marine. Ich war sehr neugierig auf das was folgen würde und ich muss bereits jetzt verraten, dass ich nicht enttäuscht wurde.



Dreihundert Meter hinter mir hörte und roch ich schon die Ostsee, zusammen mit der Nordsee, das Haupteinsatzmeer der vor mir verzurrten Schiffe. Bis zu 3 Schiffe lagen nebeneinander und jedes Schiff trug, in alter seemännischer Tradition, einen belichteten Weihnachtsbaum auf dem Vorschiff. Zu meiner Linken schob sich langsam die Sonne über den Horizont, der nur von wenigen Wolkenfetzen bedeckt war. Der Wetterbericht hatte nicht gelogen, wir hatten den ganzen Tag Glück mit dem Wetter, obwohl es durchaus windig und kühl war. Aber es wurde immer wieder sonnig und der Wellengang war mäßig.

Auf dem Weg vom Auto zum Schiff wiederholte ich noch schnell die wichtigsten technischen Details.

Schiffsklasse: Schnellboot (S 143A Gepard)

Abmessungen: 57,6 m lang, 7,6 m breit und ein maximaler Tiefgang von 2,8 m.

Bewaffnung: 1 x 76 mm, 2 x 12,7 mm, 4 x Exocet Seeziel-Fk, 1 x RAM-Werfen und Minen

Besatzung: 35 Frauen und Männer

Nichts wäre schlimmer als sich zu blamieren.

Kurz darauf machten wir vor einem solchen Kriegsschiff halt, mit der sehr anonymen Kennung P 6127 und dem Namen Dachs. Ein Tier das vermutlich ziemlich wenig mit Weltmeeren am Hut hat. Ein Fischname wäre doch viel passender gewesen. Aber trotzdem trägt das Schiff, dass uns heute zu einer Erprobungsfahrt auf die Ostsee mitnimmt, diesen Namen. Noch zwei Schritte und der rettende feste Boden unter den Füßen ist für mehrere Stunden verschwunden.

Wieder ein paar Minuten später, nach einem herzlichen Empfang, in der Kajüte des Kapitäns, weiht uns der 1. WO (1. Wachoffizier) im Rang ein Kapitänleutnants in den heutigen Tagesablauf ein. Ein Mitarbeiter des Schifffahrtsbundesamtes übernimmt die Abnahme der Kompass- und Navigationsanlage und Mitarbeiter von MTU-Friedrichshafen übernehmen die Abnahme einer von ihnen eingebauten Turbine. Das beinhaltet auch das Fahren mit Höchstgeschwindigkeit von 36 Knoten (ca. 65 km/h), der Höhepunkt einer jeden Schnellbootfahrt. Der kurze Aufenthalt in der Kapitänskajüte ermöglicht es mir auch die ersten Eindrücke Revue passieren zu lassen. Es ist eng. Nur das Leben auf einem U-Boot ist mit mehr Platzmangel belegt. Auf einem und einem halben Deck drängeln sich die 35 Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften durch die etwas mehr als 1 Meter breiten Gänge. Erwähnenswert ist auch, dass der Navigationsoffizier (kurz NAV) eine von 3 Frauen an Bord ist. Die Zeit in der nur Männer auf Kriegsschiffen fahren durften ist auch bei den Schnellbooten endgültig passé.

Um 8:30 stachen wir dann in See. Inzwischen hatten wir es auch geschafft, uns wieder von der Kajüte durch die Brücke auf die offene „Sommer-Brücke“, die ganz oben liegt, durchzudrängeln. Das Ablegemanöver kam Allen flüssig von der Hand, ohne Hektik und lauten Befehlen. Den allgemeinen Befehlston kann man insgesamt als zwar bestimmt aber freundlich bezeichnen. Anders als bei der Infanterie, brüllt und schreit niemand irgendjemanden an. Der Grund dafür liegt sicherlich in der buchstäblichen Situation, dass alle Beteiligten im selben Boot sitzen.



Einige Seemeilen nachdem wir den weit bekannten Leuchtturm von Warnemünde passiert hatten, tauchten wir unter erklärender Führung des Eloka (Unteroffizier, zuständig für den elektronischen Kampf und die elektronischen Gegenmaßnahmen) in die „Eingeweide des Dachs“ hinab. Auf dem Weg zur OPZ (Operationszentrale) erfuhren wir, dass das Schiff, in mehrere hermetisch abgeschottete Sektionen unterteilt ist. Mit der Bedingung, dass nie zwei zusammenhängende Abteilungen betroffen sind, können bis zu 3 solcher Sektionen unter Wasser stehen und das

Schiffe bliebe trotzdem beschränkt schwimmtüchtig. Die OPZ ist der Bereich des Schiffes, in dem sich im Ernstfall der Kapitän aufhält und mit Hilfe verschiedenster Bildschirme und Anzeigetafeln den Einsatz der verschiedenen Waffen koordiniert. In dem ca. 6 mal 6 Meter großem Raum befinden sich, in dunklen Ecken und Nischen, die Arbeitsplätze des Radarbedieners, der Waffenbediener und im Zentrum der Sitz des Kapitäns.

Von hier aus wird das gesamte Waffenspektrum des Schiffes gesteuert. Angefangen von der Hauptbewaffnung des Schiffes: Die vier, in ihren Startcontainern mitgeführten, Exocet

Schiff-Schiff-Raketen, über die 76 mm Bugkanone, die sowohl gegen Boden- als auch gegen Luftziele eingesetzt werden kann, bis zum RAM-Werfer (Rolling Airframe Missile), dessen Aufgabe es ist anfliegende Raketen und tieffliegende Luftfahrzeuge zu zerstören. In einem abgesperrten Raum sitzen gleich nebenan die Funker. Von dieser wichtigsten Sektion in der Mitte des Schiffes ging es weiter zum Buggeschütz. Die Ladevorrichtung ist vollautomatisch, um eine maximale Schusskadenz von über 100 Schuss (!) pro Minute sicherstellen zu können. Die Geschosse müssen von der Bedienmannschaft nur noch aus ihren Lagerungsbehältern in die direkt unterhalb des Geschützes kreisförmig angeordneten Haltevorrichtungen gestellt werden. Von hier aus werden sie dann mittels eines Fahrstuhls hinauf zum Rohr transportiert, dort geladen und verschossen. Belebt wird diese Sektion erst wenn sich das Schiff außerhalb der 12-Meilen-Zone befindet. Dann nämlich öffnet sich die Kantine, die sich unter einer Luke im Boden befindet und die Besatzung ist in der Lage sich mit zollfreien Zigaretten und Bedarf für das tägliche Leben, aber auch mit vorbestellten Gütern einzudecken. Ich selbst habe mich mit ein paar Souvenirs versorgt.



Ganz vorne im Bug liegt ein Mannschaftsraum für 9 Besatzungsmitglieder. Das dieser Raum tatsächlich bewohnt wird, erkennt man ohne fremde Hilfe nicht. Denn alle Besatzungsräume sind absolut sauber und aufgeräumt. Nirgends liegt auch nur ein Handtuch oder ein persönlicher Gegenstand und alles Bewegliche ist mittels Seilen festgezurr. Oberste Direktive an Bord ist die Forderung, dass man das Schiff auch dann noch ohne Mängel inspizieren kann wenn es auf den Rücken gelegt und geschüttelt wurde. Wegen der dreifach übereinander angeordneten Schlafplätze, wird das Nächtigen an Bord auch scherzvoll Regalschlafen genannt.

Mit Ohrenschützer bewaffnet, ging es wieder Richtung Heck zu den Maschinenräumen. Hier befinden sich die vier Turbinen des Schiffes, die wenn sie ihre volle Leistung bringen den gesamten Maschinenraum in ein ohrenbetäubendes Lärmorchester hüllen. Gleich im Anschluss befinden sich die restlichen Unterbringungen für die Besatzung. Und auch dort präsentierte sich mir das gleiche penible Bild, wie schon in der ersten Kajüte. Der Situation angepasst, befindet sich dort auch eine Extrakajüte für die 3 weiblichen Besatzungsmitglieder, denen auch eine eigene Toilette zur Verfügung steht. Im hintersten Abteil fanden wir noch ein riesiges Steuerrad für die Ruder vor, das im Falle des Verlustes der Fernlenkung von zwei Besatzungsmitgliedern bearbeitet werden muss. Mit dem Gefühl des tiefen Respekts für die Frauen und Männer die unter einfachsten Bedingungen ihren Dienst an Bord verrichten, ging es wieder zurück zum Sommerdeck.

Wir befanden uns jetzt bereits auf offener See. Die Küste war außer Sicht und das Boot nahm Kurs West. Was jetzt folgte, war ein Erlebnis, dass man vermutlich sein ganzes Leben lang nicht vergessen wird. Langsam wurden die Maschinen hochgefahren und ich freute mich weit

abseits der zitternden und dröhnenden Schiffsturbinen das Geschehen beobachten zu können. Das Boot nahm vorsichtig immer mehr Fahrt auf und sowohl das Boot als auch die Besatzung schien geradewegs aufzuleben. Nach mehreren Minuten (diese lange Zeit ist nötig um die Maschinen zu schonen) rauschten wir bereits mit über 30 Knoten über die Ostsee. Der traditionelle Befehl: **Allé, Allé** gab dann das finale Zeichen, alle vier Maschinen auf volle Leistung zu bringen. Das folgende mehrmenütige Spektakel war geprägt von Gischtfontänen, die zum Leitwesen einiger Besatzungsmitglieder auch über das Schiff zischten und der, maritim betrachtet, rasanten Geschwindigkeit von 36 Knoten (65 km/h). Das Schiff rollte von links nach rechts und hob und senkte sich unregelmäßig in der See. Nachdem ich anfangs Probleme hatte die Schiffsbewegungen auszugleichen gingen diese Bewegungen bald in Fleisch und Blut über. Später am Festland war es regelrecht schwierig geradeaus zu laufen, so sehr hatte sich mein Körper daran gewöhnt.



Abschließend kann ich jedem den Dienst auf einem Schnellboot empfehlen: Der auf einem Kriegsschiff dienen will und dabei das Meer so nah wie möglich haben will und gewillt ist dafür persönliche Einschränkungen zu akzeptieren. Ich, für mein Teil, bleibe jedoch lieber bei der bodenständigen Infanterie. Allen Gleichdenkenden kann ich trotzdem ein Besuch auf einem Schnellboot empfehlen. An einem Wochenende während „Hanse-Sail“ besteht diese Möglichkeit, wenn der Marinestützpunkt Hohe Düne zum Tag der offenen Tür einlädt.

Von: Dan Löffler (www.danmil.de)

