

▶ SEITE 04

**DAS DEUTSCHE MARINEMUSEUM** - Der touristische Anziehungspunkt Wilhelmshavens

▶ SEITE 06

**DIE NEUAUSRICHTUNG DER BUNDESWEHR** - Eine große Herausforderung für die Große Koalition

▶ SEITE 14

**KAMPFBEREIT?** Unterwasserwaffen im Falklandkrieg 1982

▶ SEITE 20

**VOM GRUNDE DER OSTSEE ZU NEUEM GLANZ** - Die ersten Uboote der Bundesmarine

▶ SEITE 23

**NEUE UBOOTE FÜR DIE SINGAPURISCHE MARINE**

▶ SEITE 25

**DAS „NEUE 1. UBOOTGESCHWADER“**



# INHALT

▶ <b>GASTBEITRÄGE</b>	
■ DAS DEUTSCHE MARINEMUSEUM - DER TOURISTISCHE ANZIEHUNGSPUNKT WILHELMSHAVENS	4
■ DIE NEUAUSRICHTUNG DER BUNDESWEHR - EINE GROSSE HERAUSFORDERUNG FÜR DIE GROSSE KOALITION	6
▶ <b>AUS GESCHICHTE, TECHNIK, STRATEGIE UND TAKTIK DER UBOOTWAFFE</b>	
■ ERINNERUNGEN AN DIE TAUCHFAHRTEN MIT U 455 WURDEN WACH	9
■ RÜCKKEHR AUS AMERIKANISCHER KRIEGSGEFANGENSCHAFT - ODER: VOM „UNTERGANG“ MELDORFS - TEIL 3	10
■ KAMPFBEREIT? UNTERWASSERWAFFEN IM FALKLANDKRIEG 1982 - TEIL 1	14
■ VOM GRUNDE DER OSTSEE ZU NEUEM GLANZ - DIE ERSTEN UBOOTE DER BUNDESMARINE	20
▶ <b>AUS DEN BEREICHEN UBOOTE UND MARINE</b>	
■ NEUE UBOOTE FÜR DIE SINGAPURISCHE MARINE - UBOOTGROSSAUFTRAG FÜR THYSSENKRUPP MARINE SYSTEMS	23
▶ <b>AUS DEM 1. UBOOTGESCHWADER</b>	
■ DAS „NEUE 1. UBOOTGESCHWADER“	25
▶ <b>UBOOTFAHRER AUF ABWEGEN ?</b>	
■ MÜNCHNER VORSTADTKIND ÜBER UMWEGE ZUR MARINE UND DANN IN DIE WEITE WELT	28
▶ <b>DER VERBAND DEUTSCHER UBOOTFAHRER</b>	
■ VDU MITGLIEDERWERBUNG 2013	32
■ VDU-BESTPREIS 2013	32
▶ <b>AUS DEN VDU-REGIONEN</b>	
■ VERANSTALTUNGEN DER REGION SÜDOST	33
■ TREFFEN DER REGION OST	33
■ TREFFEN DER REGION WEST	33
■ TREFFEN DER REGIONEN SÜDOST UND SÜDWEST	33
▶ <b>AUS DEN UBOOTKAMERADSCHAFTEN</b>	
■ NEUES (UND ALTES) VON DER U-BOOT-KAMERADSCHAFT SCHWÄBISCHE ALB	34
■ „FÖRDEKURIER“ DER UBOOTKAMERADSCHAFT KIEL E.V. - EINLADUNG ZUR JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG	35
▶ <b>TREFFEN VON UBOOTKAMERADSCHAFTEN, BOOTSTREFFEN, GEDENKFEIERN</b>	
■ GEDENKSTUNDE ZUM VOLKSTRAUERTAG 2013 IN MÜNCHEN	36
■ UBOOT WILHELM BAUER TREFFEN 2013 NACH 51 JAHREN	37
■ GEDENKFEIER ZUM VOLKSTRAUERTAG 2013 AM UBOOTEHRENMAL MÖLTENORT	37
▶ <b>„OBERFLÄCHENLÄUFER“</b>	
■ „DO BIN I“ ODER VOM SCHNEID EINES FLETCHER-FAHRERS	39
▶ <b>KURZ ABER NÜTZLICH</b>	
■ AUFRUF DES KASSENWARTS!	40
■ NACHTRAG ZU „INTERNATIONALE INFORMATIONEN AUS DEN BEREICHEN UBOOTE UND MARINE“	40
■ ARBEITSEINSÄTZE 2014 AM UBOOTEHRENMAL	40
▶ <b>TRAUERANZEIGEN; LESERBRIEFE, ADRESSEN, IMPRESSUM</b>	
■ LESERBRIEFE	41
■ DER VDU TRAUERT UM SEINE VERSTORBENEN MITGLIEDER	42
■ NACHRUF FÜR HERBERT A. WERNER, CREW XII/39	43
■ AUFTAUCHMELDUNGEN - BEITRITTE ZUM VDU	44
■ IMPRESSUM	45
▶ <b>ANZEIGEN, ANKÜNDIGUNGEN UND ANZEIGEN</b>	
■ ANZEIGEN UND BUCHBESPRECHUNGEN	46/47
■ VDU-SEGELTÖRNS 2014 AUF DER „NORDWIND“ DES DEUTSCHEN MARINEMUSEUMS (DMM)	48

# EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,



es ist bereits ein Monat des neuen Jahres vergangen. Dennoch will die Redaktion nicht versäumen, Ihnen ein erfolgreiches Jahr 2014

zu wünschen, Gesundheit und Genesung für die Erkrankten.

Das Jahr 2014 ruft uns drei weltbedeutende geschichtliche Ereignisse in Erinnerung: Vor 100 Jahren begann der Erste Weltkrieg, von Historikern auch als Urkatastrophe des 20. Jahrhunderts gewertet; vor 75 Jahren brach das Deutsche Reich den Zweiten Weltkrieg vom Zaun, der in engem Zusammenhang mit dem Ersten steht, und als „Endresultat“ dieser beiden Katastrophen der Fall der Mauer vor 25 Jahren, der zur Deutschen Wiedervereinigung führte. Alle drei historischen Zeiträume hängen eng mit der Rolle von Seemacht zusammen. Oder um es auf den Punkt zu bringen: Das Ende des Kalten Krieges als Fortführung des Zweiten Weltkrieges mit anderen Mitteln, kann auch als Sieg von Seemacht über Landmacht interpretiert werden.

Militärstrategisch betrachtet wurde der Seekrieg im Ersten Weltkrieg dreidimensional. Er weitete sich mit Aufkommen der Fliegerei und Uboote in die Lüfte und in die Tiefen der Meere aus. Technische Neuerungen wurden oftmals von der politischen und militärischen Führung nicht verstanden und demzufolge deren Möglichkeiten im Rahmen des Krieges nicht erfasst. Ganz besonders gilt das für die 1914 neu insbesondere von Deutschland eingesetzte Ubootwaffe, deren seestrategische Bedeutung von der Marineleitung erst nach Jahren des Krieges begriffen wurde. Beide Seekriege entwickelten sich zum Erstaunen der Verantwortlichen zu Uboot-/U-Jagd-Kriegen im Atlantik – zu Seekriegen der Kapitanleutnante. Daran änderte weder die Skagerrak-Schlacht 1916 etwas, die seestrategisch betrachtet keinerlei Bedeutung für den Ausgang des Krieges hatte, und auch nicht die meist erfolglosen Einsätze der deutschen Großkampfschiffe Anfang des Zweiten Weltkrieges, die oft auch noch taktisch dilettantisch durchgeführt wurden.

Mit Zusammenbruch des Warschauer Paktes und dem einhergehenden Ende des Kalten Krieges wurde die Bedrohung global, mehrdimensional, schwer vorhersehbar und kann mit herkömmlichen Mitteln, d.h. mit militärischen allein nicht

mehr effektiv bekämpft bzw. abgewehrt werden. Die Tatsache, dass Angriffe von Terroristen zu jeder Zeit, an jedem Ort immensen Schaden an Menschen und kritischer Infrastruktur anrichten können, erweiterte die Abwehr um eine weitere Dimension, bei der militärische und insbesondere maritime Mittel eine herausragende Rolle einnehmen: die vierte bzw. die Zeit. Erfolgreiche Abwehr der vielschichtigen, diffusen, an jedem Ort dieser Erde schnell entstehende Bedrohungen erfordert sofortige Reaktionen auf weite Entfernungen, die letztendlich militärischerseits nur durch Seestreitkräfte sichergestellt werden können. Dabei spielen Nachrichtengewinnung und Aufklärung, verdeckte Operationen, weitreichende Präzisionswaffen sowie Roboterisierung eine immer wichtigere Rolle. Es liegt auf der Hand und muss immer wieder gegen politische und militärische Schwerhörigkeit vernehmbar betont werden, dass Uboote in diesem Szenario eine herausragende Rolle spielen.

Die Ausgaben dieses Jahres von „Auf-tauchen! – Schaltung Küste“ werden sich u.a. mit ubootrelevanten Themen zu den drei aufgeführten historischen Ereignissen des 20. Jahrhunderts befassen. Autoren, die sich an dieser Jahresaufgabe der Redaktion beteiligen möchten, sind herzlichst eingeladen.

Weitere Themen, die uns zunehmend beschäftigen werden, sind der Aufstieg und die Seemachtambitionen Chinas und Indiens im ostasiatischen-pazifischen Raum. Die Beschaffung neuer Uboote durch kleine Staaten (u.a. Singapur, Vietnam) in diesem Raum können auch als Schutzreaktion gegen beide aufstrebenden Großmächte verstanden werden. Nicht nur die USA verlagerten ihren geopolitischen Fokus in den pazifischen Raum (siehe „National Security Strategy 2013“), die Europäische Union wird nicht umhinkommen, Gleiches zu tun.

Der Verband Deutscher Ubootfahrer und somit auch die Redaktion werden die Zusammenarbeit mit dem 1. Ubootgeschwader intensivieren. Hierzu richten wir ein festes Kapitel „Aus dem 1. Ubootgeschwader“ in unserer Verbandszeitschrift ein, auch in der Hoffnung, gerade bei jüngeren Ubootfahrern Interesse wecken zu können, das ggf. zu neuen Mitgliedschaften führt.

Was erwartet uns in dieser Ausgabe? Konteradmiral a.D. Hoch stellt in seinem Gastbeitrag das Deutsche Marinemuseum in Wilhelmshaven vor und unterbreitet den Vorschlag an Ubootkameradschaften, sich der Pflege von U 10 und ubootspezifischer Ausrüstungsge-

genstände anzunehmen, wie es bereits S-Bootsfahrer und die Erstbesatzung der „Mölders“ für ihren Interessensbereich tun. Die Neuausrichtung der Bundeswehr stellt für die Große Koalition eine große Herausforderung dar. Mit diesem brandaktuellen Thema befasst sich Prof. Dr. Gerd Strohmeier mit einem Gastbeitrag. Gerhard Schwarz wurde von einem französischen Team, das sich historisch mit Ubooten befasst, zu einem Tauchgang in einem speziellen Mini-Uboot zum vor Portofino gesunkenen „U 455“ eingeladen. Bewegt berichtet er über diese Tauchfahrt, die auch am 26.11.2013 auf ARTE ausgestrahlt wurde. Mit dem 3. Teil endet die Serie „Rückkehr aus amerikanischer Kriegsgefangenschaft“ oder: Vom „Untergang“ Meldorfs, die von Prof. Dr. Uhlig verfasst wurde. Mit dem Titel „Kampfbereit? Unterwasserwaffen im Falklandkrieg 1982“ informiert uns Mario Pablo Sciaroni über interessante (und neue) Sachverhalte der kriegerischen argentinisch-britischen Auseinandersetzung im Südatlantik. Hans Karr beteiligt sich an dieser Ausgabe dankenswerterweise mit zwei Beiträgen, die ein „Muss“ für jeden interessierten Ubootfahrer sind. Zum einen beschreibt er die Anfänge einer neuen deutschen Ubootwaffe mit vom Grund gehobenen modernen Weltkriegs-Ubooten, zum anderen analysiert er den Auftrag Singapurs an TKMS über den Bau zweier Uboote der Klasse 218SG. Am 29. August 2013 wurde das AZU dem 1. Ubootgeschwader unterstellt. Das „neue“ 1. Ubootgeschwader wird vom Kommandeur, FK Jens Grimm, mit Beiträgen von FK Arndt Henatsch, KK Frédéric Strauch, KK Steffen Vogelreutter sowie KL Thorsten Busch vorgestellt. Und wer ist dieses Mal der „Ubootfahrer auf Abwegen?“. Hans Spitzbauer berichtet in einem ersten Teil über seinen von Wechseln gekennzeichneten Werdegang von der Luftwaffe über die Marine zur Handelsschiffahrt. Last but not least berichten die Ubootkameradschaften aus ihren Bereichen. Allen Autoren sei herzlichst für ihre Beiträge gedankt, ohne die diese Zeitschrift unabweichlich inhaltlich verarmen würde.

Der Redaktion verbleibt, Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, viel Vergnügen mit dieser ersten Ausgabe des Jahres 2014 zu wünschen. Kritik, Anregungen, Beiträge und Leserbriefe sind - wie immer - willkommen.

Mit kameradschaftlichen Grüßen

Morgan von Müller, Redakteur „Auf-tauchen!“

# DAS DEUTSCHE MARINEMUSEUM

## Der touristische Anziehungspunkt Wilhelmshavens

Ein Muss für jedes VDU-Mitglied

KAdm a.D. Gottfried Hoch - Vorsitzender des Vorstandes der Stiftung Deutsches Marinemuseum



**D**as erste Exponat, dem man beim Betreten des Deutschen Marinemuseum begegnet, ist ein Uboot. Allerdings ein sehr kleines Uboot Typ „Seehund“. Es ist so klein, dass es seinen zwei Besatzungsangehörigen nicht einmal Platz zum Ausruhen im Liegen bot. Es ist sogar so klein, dass

es heute bequem in einem einstöckigen Gebäude Platz findet. In einer im Boden eingelassenen Vitrine sieht man die wenigen Ausrüstungsstücke der Besatzung - deren Schicksal ungewiss ist -, die man in dem Boot gefunden hatte: ein Stiefel, eine nachträglich wieder zusammengeflackte Lederjacke, ein abgekauter Bleistift, ein Zigarettentui, eine Signalpistole und die Schulterstücke eines „Heizers“. Ganz anders die Möglichkeit der Darstellung auf dem Ausstellungs-Uboot „U 10“, das auf eine wesentlich längere und glücklichere Zeit der Indiensthaltung zurückblicken kann, und in dem das Leben an Bord so realistisch erlebbar ist, als hätte der letzte Kommandant, der damalige KptLt J. Weber, im Sommer 1992 gerade die Zentrale verlassen!

Mit dieser zugegebenermaßen auf die Angehörigen des VDU

zugeschnittenen Einleitung ist das ganze Museum und seine inzwischen mehr als 15-jährige eigene Geschichte natürlich längst nicht erfasst.

Nach vielen vergeblichen Versuchen, in Wilhelmshaven - dem größten deutschen Marinestützpunkt und einer Stadt, deren Gründung nur durch die Marine veranlasst wurde - ein „Marinemuseum“ zu etablieren, war es dank privater Initiative und Sponsoren endlich am 24.04.1988 so weit, dass das Deutsche Marinemuseum seine Tore öffnen konnte. Unter dem Motto „Menschen - Zeiten - Schiffe“ wird die nicht immer einfache deutsche Marinegeschichte von 1848 bis heute dargestellt. Dabei soll vor allem das Wirken der handelnden Angehörigen der Marine und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord unter den gesetzten Rahmenbedingungen der deutschen Geschichte erlebbar gemacht werden. Dazu dient eine im Jahre 2002 völlig modernisierte multimediale Ausstellung in drei großen Ausstellungsräumen mit vielen einmaligen Exponaten, aber auch schwimmende Großexponate neben „U 10“ u.a. der Zerstörer „MÖLDERS“, das Minenjagdboot „WEILHEIM“ oder ein NVA- S Boot „Typ Libelle“.

Auch die praktische Seefahrt kommt nicht zu kurz. Mit historischen Hafenrundfahrten in den Binnengewässern von Wilhelmshaven und dem Marinearsenal

werden kürzere Besichtigungsfahrten angeboten, während man mit dem ehemaligen Seemannschaftsschulboot „NORDWIND“ (ex KFK) auch längere Seetörns in die Nordsee oder bis nach Helgoland unternehmen kann. Daneben zeigt das Museum bei maritimen Großveranstaltungen, wie der Kieler Woche oder der Hanse Sail in Rostock, mit der „NORDWIND“ auch außerhalb seines Heimathafens Flagge.

Mit diesem Angebot hat sich das Deutsche Marinemuseum mittlerweile einen anerkannten Stand unter den vergleichbaren deutschen Museen erarbeitet. Davon zeugen einige Kennzahlen:

- jährlich deutlich mehr als 100.000 Besucher (diese Besucherzahl erreichen nur 7 % aller deutschen Museen!);
- offizielle Registrierung des Museums und Prämierung mit dem Museumspreis der niedersächsischen Sparkassenstiftung im Jahre 2011;
- Grundlagenvertrag mit dem BMVg und Anerkennung der Arbeit im Rahmen der politisch-historischen Bildung der Bundeswehr;
- dies alles auf privatwirtschaftlicher Basis als Stiftung ohne nennenswerte institutionelle Förderung der öffentlichen Hand;

Eingangsbereich des Deutschen Marinemuseums





Bild: Unterseeboot U 10

## U 10 - S189 - Dienstst. Nr. 70 57 99

## Kommandanten:

OL Orlowski	November 67 - September 68
KL Wilhelms	Oktober 68 - September 70
KL Kößler	Oktober 70 - Januar 72
KL H. Lüssow	Januar 72 - September 72
KL Quast	Oktober 72 - September 74
KL Bischoff	Oktober 74 - September 75
KL Zeiher	Oktober 75 - März 77
OL Bieber	April 77 - September 78
KL Mai	Oktober 78 - September 80
KL Schmidt	Oktober 80 - Oktober 81
KL Zielke	Oktober 81 - September 83
KL Hering	Oktober 83 - April 84
KL Renz	April 84 - März 85
KL Fischer	März 85 - September 87
KL Brandt	Oktober 87 - September 89
KL J. Weber	September 89 - Juni 92
OL Augstein m.d.W.d.G.b.	Juni 92 - März 93

- eine leistungsfähige Gastronomie ermöglicht nicht nur die Stärkung der Besucher, sondern bietet im Rahmen des „Event-Marketing“ auch vielfältige Möglichkeiten der Nutzung des Museums für größere und kleinere Gemeinschaftsveranstaltungen.

Dieser kleine - keinesfalls vollständige - Überblick zeigt, dass bestimmt genügend Attraktionen geboten werden, um auch für die Mitglieder des VDU oder einzelnen UKen eine Reise nach Wilhelmshaven interessant zu gestalten. Das Geschäftszimmer des Museums unterstützt dabei gerne mit Hinweisen bei der Unterbringung oder der Gestaltung von längeren Aufenthalten. Natürlich könnte „U 10“ bei solchen Themen-Reisen auch als Angelpunkt mit einbezogen werden.

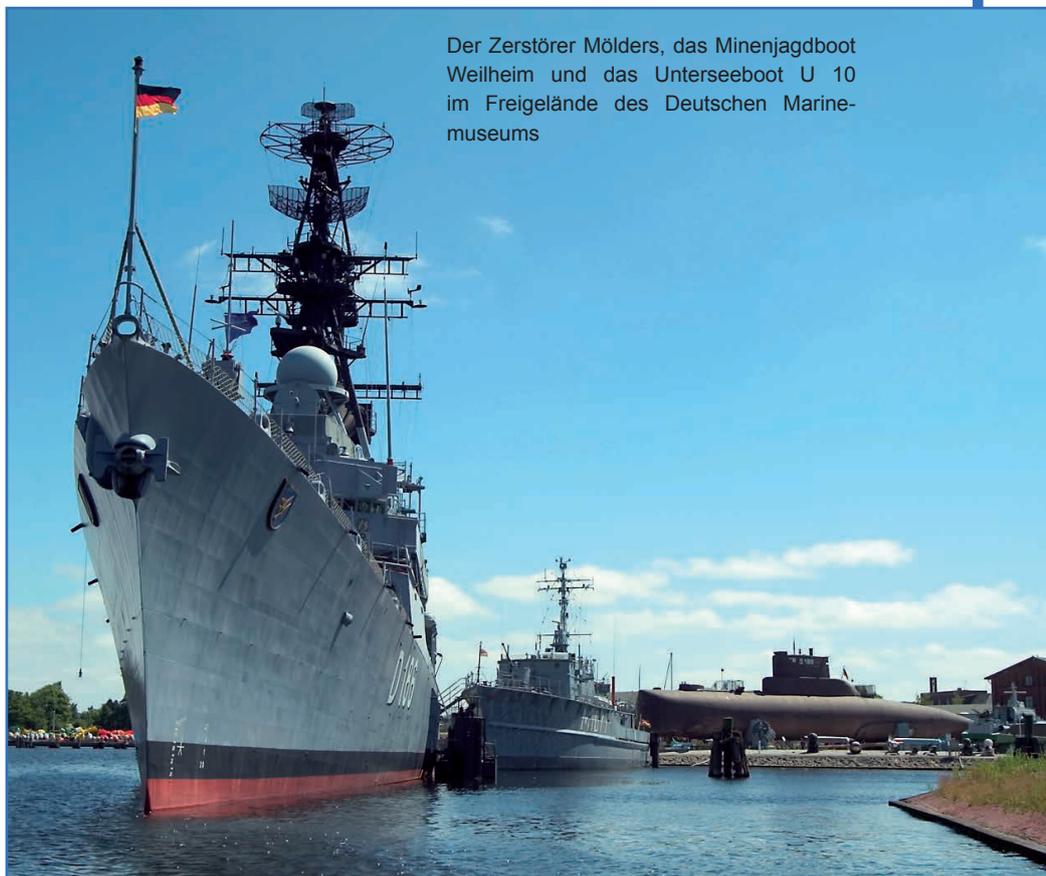
Nachdem das Museum bereits seit längerem der Stützpunkt der „Vereinigung der Schnellbootfahrer“ in Wilhelmshaven ist, die den Museumsbetrieb durch die Pflege der S-Boot-spezifischen Ausrüstungsstücke unterstützen, könnte - wenn Bedarf und Interesse besteht - Vergleichbares auch mit einer UK eingerichtet werden. In diesem Zusammenhang muss beispielgebend erwähnt werden, dass seit mehr als 10 Jahren die Erstbesatzung der „MÖLDERS“ im Rahmen eines „PÖNEX“ in einem jährlich ca. 6-tägigen ehrenamtlichen Einsatz als Gemeinschaftserlebnis ihr altes Schiff wieder in

Farbe bringt! Also es gibt genug zu tun - packen Sie es an!

Im Erinnerungsjahr 2014 (100 Jahre Ausbruch des 1. Weltkrieges) wird von Mai bis Oktober 2014 im Rahmen einer Sonderausstellung unter dem Titel „Das Leben in der Hochseeflotte“ noch eine besondere zusätzliche Attraktion geboten: In Zusammenarbeit mit dem Militärgeschichtlichen Museum soll die größte Sonderausstellung, die das Museum

bisher erarbeitet hat, das Leben der Besatzungen an Bord der Linienschiffe in der Hochseeflotte erlebbar machen. Sie wird nach Ende der Ausstellung in Wilhelmshaven dann auch im Militärhistorischen Museum in Dresden gezeigt werden.

KAdm a.D. Gottfried Hoch



Der Zerstörer Mölders, das Minenjagdboot Weilheim und das Unterseeboot U 10 im Freigelände des Deutschen Marine-museums

## DIE NEUAUSRICHTUNG DER BUNDESWEHR - eine große Herausforderung für die Große Koalition

Von Prof. Dr. Gerd Strohmeier, Technische Universität Chemnitz



Nach einer komplizierten Ausgangssituation, langen Verhandlungen und dem positiven Mitgliedervotum der SPD steht nun die neue Bundesregierung. In ihrem 185-seitigen Koalitionsvertrag hat sich die Große Koalition auf etwas mehr als drei Seiten auch mit der Neuausrichtung der Bundeswehr beschäftigt. Diese solle konsequent fortgesetzt und zum Erfolg geführt werden. Allerdings sei die Umsetzung der Neuausrichtung „mit erheblichen Anpassungsprozessen für die gesamte Bundeswehr verbunden“. Dies ist ebenso wenig strittig wie neu. Schließlich zielt die Neuausrichtung auf etwas ab, das bei oberflächlicher Betrachtung nahezu unmöglich erscheint: mit weniger (Personal-) Einsatz mehr (Einsatz-) Leistung zu erreichen. So soll laut dem Bundesministerium der Verteidigung der Umfang der Soldaten und Soldatinnen auf (mindestens) 185.000 reduziert und zugleich der Anteil der Soldaten und Soldatinnen, die „für Einsätze im gesamten Aufgaben- und Fähigkeitspektrum (...) in

flexibler Zusammensetzung durchhaltefähig verfügbar sein“ sollen, auf (bis zu) 10.000 erhöht werden. Dass dieses Vorhaben nur durch einen gewaltigen Kraftakt, eine enorme Anstrengung und eine große Opferbereitschaft erreicht werden kann, ist evident – dass es sich dabei keineswegs allein um die Anstrengung und Opferbereitschaft der Soldaten und Soldatinnen handeln kann, ebenfalls.

Im Koalitionsvertrag der Großen Koalition wird zu Recht darauf hingewiesen, dass die Angehörigen der Bundeswehr wie auch ihre Familien Berechenbarkeit und Planungssicherheit benötigen. Nicht zuletzt deshalb erscheint es auch sinnvoll, an dem Vorhaben der Neuausrichtung der Bundeswehr festzuhalten – und keine Reform der Reform (der Reform) einzuleiten. Egal, ob man die Neuausrichtung der Bundeswehr nun als konsequente Weiterführung der unter Verteidigungsminister Peter Struck eingeleiteten strukturellen Transformation oder tatsächlich – wie das Bundesministerium der Verteidigung – als etwas darüber Hinausgehendes betrachtet, dürfte es unstrittig sein, dass sich die Bundeswehr geraume Zeit im Reformprozess befindet, der seinerseits viel Kraft und Energie kostet. In Erinnerung zu rufen, dass – wie z.B. dem Bericht der von Rudolf Scharping eingesetzten Weizsäcker-Kommission zu entnehmen ist – eine frühere und konsequentere Umgestaltung der Bundeswehr mit Hilfe einer soliden Anschub-

finanzierung sinnvoller gewesen wäre als alles andere, was danach folgte, ist schmerzlich, aber müßig.

Ebenso wichtig wie das Festhalten am Vorhaben der Neuausrichtung der Bundeswehr ist die ebenfalls im Koalitionsvertrag genannte, bis spätestens Ende 2014 erfolgende Evaluierung und eventuelle Nachsteuerung der Umsetzung der Neuausrichtung. Schließlich hat eine 2012 unter meiner Leitung an der Technischen Universität Chemnitz durchgeführte, vom Deutschen Bundeswehrverband in Auftrag gegebene sowie vom Bundesministerium der Verteidigung genehmigte und unterstützte Zielgruppenbefragung der militärischen Führungskräfte der Bundeswehr ergeben, dass weniger die Neuausrichtung an sich, sondern vielmehr deren Umsetzung kritikwürdig erscheint – und einer baldigen Korrektur bedarf. So wurde das Vorhaben zur Neuausrichtung der Bundeswehr nur von gut einem Viertel (27,3 Prozent) als schlecht bzw. sehr schlecht, 32,4 Prozent als mittelmäßig und 39,6 Prozent als gut bzw. sehr gut bewertet. Noch etwas besser fielen die Ergebnisse bei den militärischen Führungskräften der Marine aus, von denen 25 Prozent mit schlecht bzw. sehr schlecht, 30,8 Prozent mit mittelmäßig und 44,1 Prozent mit gut bzw. sehr gut urteilten. Dabei wird prinzipiell deutlich, dass die militärischen Führungskräfte überwiegend die Notwendigkeit zur Neuausrichtung sehen und deren grund-

sätzlichen Zielen aufgeschlossen gegenüberstehen. Anders sah jedoch das Meinungsbild mit Blick auf die Umsetzung der Neuausrichtung aus: Sie wurde von knapp der Hälfte (46,7 Prozent) als schlecht bzw. sehr schlecht, 37 Prozent als mittelmäßig und nur 15,2 Prozent als gut bzw. sehr gut bewertet. Noch etwas schlechter fielen die Ergebnisse bei den militärischen Führungskräften der Marine aus, von denen 53,3 Prozent mit schlecht bzw. sehr schlecht, 37,5 Prozent mit mittelmäßig, 15 Prozent mit gut und kein einziger mit sehr gut urteilten.

**B**esonders kritisch wurde im Rahmen der Befragung u.a. der Personalabbau gesehen. Vor dem Hintergrund ist es positiv zu würdigen, dass laut Koalitionsvertrag eine weitere Reduzierung des Personalumfangs der Streitkräfte „keine Perspektive“ ist. Dass die Große Koalition bei der Umsetzung der nächsten Schritte dem Koalitionsvertrag zufolge „streng auf Wirtschaftlichkeit, Funktionalität, Attraktivität und Präsenz in der Fläche achten“ möchte, ist natürlich ebenfalls positiv zu werten – aber alles andere als einfach umzusetzen, zumal die genannten Kriterien zum Teil in einem erheblichen Spannungsverhältnis zueinander stehen. Ein besonderes Problem bildet dabei zweifelsohne die Attraktivität des Dienstes in der Bundeswehr, die offensichtlich enorm abgenommen hat. So ergab die Zielgruppenbefragung, dass nahezu zwei Drittel (63,6 Prozent) der militärischen Führungskräfte den ihnen nahestehenden Personen (z.B. ihren Kindern) den Dienst in den Streitkräften nicht empfehlen würden. Bei den militärischen

Führungskräften der Marine lag der Anteil mit 56,7 Prozent etwas niedriger, aber immer noch deutlich über der Hälfte. Diese Ergebnisse sind alarmierend. Wenn ein Großteil der Gesamtbevölkerung den Dienst in den Streitkräften nicht empfiehlt, ist dies bedauernswert; wenn aber deutlich mehr als die Hälfte der militärischen Führungskräfte, die natürlich eine besondere Rolle als Werbeträger oder Multiplikatoren für die Bundeswehr einnehmen, den Dienst in den Streitkräften nicht empfiehlt, ist dies fatal – für die Außenwirkung und die Nachwuchsrekrutierung der Bundeswehr, die durch die demographische Entwicklung, die Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt und vor allem die Aussetzung der Wehrpflicht ohnehin erheblich erschwert wird. So erstaunt es nicht, dass nach der Zielgruppenbefragung nahezu zwei Drittel der militärischen Führungskräfte (65,4 Prozent) davon ausgehen, dass es der Bundeswehr im Bereich der Mannschaften nicht gelingen wird, den qualifizierten Nachwuchs im notwendigen Umfang zu gewinnen. Bei den militärischen Führungskräften der Marine lag der Anteil mit 88,3 Prozent sogar deutlich höher. Vor diesem Hintergrund ist eine im Koalitionsvertrag angekündigte „Attraktivitätsoffensive“, insbesondere die Erhöhung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf, von herausragender Bedeutung.

**E**in wesentlicher Punkt, der auch, aber weit mehr als der Nachwuchsrekrutierung dient und seit der Aussetzung der Wehrpflicht besonderer Aufmerksamkeit bedarf, ist die Verankerung der Bundeswehr in der Gesellschaft. So wurde die Auswirkung der Neuaus-

richtung auf das Verhältnis zwischen Gesellschaft und Bundeswehr in der Zielgruppenbefragung von knapp der Hälfte (48,9 Prozent) als negativ bzw. sehr negativ, 41 % als neutral und nur 5,4 Prozent als positiv bzw. sehr positiv bewertet. Etwas besser, aber keineswegs zufriedenstellend, fielen die Ergebnisse bei den militärischen Führungskräften der Marine aus, von denen 39,2 Prozent negativ bzw. sehr negativ, 47,5 Prozent neutral, 10 Prozent positiv und kein einziger sehr positiv urteilten. Vor diesem Hintergrund gewinnen die im Koalitionsvertrag fixierten Ziele, „das Verständnis für die Besonderheiten des Soldatenberufes zu erweitern“ und „die breite Anerkennung für den Dienst in den Streitkräften sicherzustellen“, eine besondere Relevanz.

**W**esentlich erscheint auch das im Koalitionsvertrag verankerte klare Bekenntnis zu einem breiten militärischen Fähigkeitsspektrum. Eine „gemeinsame Nutzung nationaler militärischer Kapazitäten“ sowie „eine stärkere Aufgabenteilung“ in der EU und der NATO sind natürlich anzustreben, allerdings nur – wie im Koalitionsvertrag festgehalten – „so weit es sinnvoll und möglich ist“. Wer etwa die Frage stellt, ob man auf Uboote angesichts der gewandelten sicherheitspolitischen Herausforderungen nicht gänzlich verzichten könne, ist weder hinreichend über die gewandelten sicherheitspolitischen Herausforderungen noch über die Fähigkeiten von Ubooten informiert. Im Übrigen wäre es fatal, von den Erfordernissen aktueller Auslandseinsätze auf die Erfordernisse zukünftiger Auslandseinsätze zu schließen. Natürlich

darf der Erhalt eines breiten Fähigkeitsspektrums nicht zu Lasten der Ausrüstung gehen, zumal diese einen wesentlichen Sicherheitsfaktor bildet. Das im Koalitionsvertrag verankerte Bekenntnis, die Soldaten und Soldatinnen bestmöglich auszurüsten und dabei ihre Sicherheit in den Mittelpunkt zu stellen, ist äußerst bedeutsam. Schließlich wurde im Rahmen der Zielgruppenbefragung der Handlungsbedarf bei der

Ausrüstung nach der Neuausrichtung von 65,3 Prozent der militärischen Führungskräfte als groß bzw. sehr groß eingeschätzt. Bei den militärischen Führungskräften der Marine lag der Anteil mit 67,5 Prozent sogar etwas höher.

Im Koalitionsvertrag der Großen Koalition werden zentrale Herausforderungen bei der Neuausrichtung der Bundeswehr angesprochen. Die Große Koalition wird aber

nicht an dem zu messen sein, was sie im Koalitionsvertrag vereinbart hat, sondern daran, was sie davon am Ende der Wahlperiode umgesetzt hat. Dabei sollte keineswegs nur die neue Verteidigungsministerin, sondern die gesamte Bundesregierung in die Verantwortung genommen werden.

Prof. Dr. Gerd Strohmeier  
OLt.z.S. d.R.

### Akademischer Werdegang Prof. Dr. Gerd Strohmeier

- 1996-1999 Studium der Politikwissenschaft, Psychologie und Soziologie (Abschluss: Magister Artium) und (1997-1999) Projektmitarbeiter an der Universität Passau
- 1999-2002 Wissenschaftlicher Mitarbeiter und (1999-2001) Promotion (zum Dr. phil.) an der Universität Passau
- 2002-2004 Wissenschaftlicher Assistent und Habilitation (venia legendi für das Fach Politikwissenschaft) an der Universität Passau
- 2003 Visiting Scholar an der Universität Cambridge (Faculty of Social and Political Sciences und Wolfson College) und Visiting Professor bzw. Visiting Fellow an der Universität Durham (Department of Politics und Van Mildert College)
- 2004 Visiting Professor an der Universität Wrocław
- 2004 Friedwart Bruckhaus-Preis der Hanns Martin Schleyer-Stiftung 2003/2004
- 2004-2008 Privatdozent an der Universität Passau
- 2006-2008 Lehrbeauftragter an der Paris Lodron Universität Salzburg und (2007-2008) an der Universität der Bundeswehr in München
- 2008 Vertretung (cum spe) der Professur Europäische Regierungssysteme im Vergleich an der TU Chemnitz
- seit 2006 Leiter diverser Forschungsprojekte, -seminare und -kollegs (u.a. im Auftrag des Deutschen Bundeswehrverbands, der Gewerkschaft der Polizei und des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales sowie in Kooperation mit der Robert Bosch Stiftung, der Fritz Thyssen Stiftung, der Hanns Martin Schleyer-Stiftung und der Hanns-Seidel-Stiftung)
- seit 2009 Inhaber der Professur Europäische Regierungssysteme im Vergleich an der TU Chemnitz
- seit 2011 Sachverständiger in Ausschüssen des Deutschen Bundestages und des Sächsischen Landtages sowie verschiedenen Expertenkommissionen
- seit 2012 Geschäftsführender Direktor des Instituts für Politikwissenschaft
- 2013 Visiting Fellow an der Universität Durham (Department of Politics and International Relations und Van Mildert College)
- 2014 Visiting Fellow an der Universität Cambridge (Department of Politics and International Studies und Wolfson College)

#### Forschungsschwerpunkte:

- Parlamentarische Regierungssysteme
- Regierbarkeit und Regierungsformen
- Medienpolitik und politische Kommunikation
- Wahlsysteme und Wahlkämpfe
- Bundeswehr und Verteidigungspolitik
- Polizei und Innere Sicherheit



## ERINNERUNGEN AN DIE TAUCHFAHRTEN MIT U 455 WURDEN WACH

Ein Bericht von Gerhard Schwarz, Einzelmitglied im VDU, über seine Tauchfahrt mit dem Mini-Uboot „TWIN-SEATER-SUBMARINE“ zum Wrack von U 455. Über diese Tauchfahrt wurde ein TV-Bericht mit dem Titel „U 455 - Auf den Spuren eines Uboots“ gedreht, dessen Erstausstrahlung auf ARTE am Samstag, dem 26.10.2013, erfolgte. Dieser Bericht ist bereits in „Schaltung Küste“ 244 erschienen.

**D**urch Kontakt zu zwei Franzosen, welche bei St. Nazaire ein Uboot-Museum aufgebaut haben, bekam ich mit meinen 90 Jahren eine Einladung zur Besichtigung und einer Tauchfahrt mit einem Mini-Uboot zu dem auf dem Mittelmeergrund liegenden U 455.

Ich hatte sehr gemischte Gefühle. Sollte ich dies machen, „mein“ Uboot auf dem Grund des Meeres mit heute noch 51 toten eingeschlossenen Kameraden? Ich selbst bin mit meinem Kameraden Helmut Spitzer dem Tod nur durch den glücklichen Zufall entkommen, weil ich auf einem Maatenlehrgang war und dann auf einem anderen Uboot eingesetzt worden bin.



Kapitänleutnant Hans-Martin Scheibe war Kommandant von U 455 vom 22. November 1942 bis zur Versenkung des Bootes 6. April 1944 (+).

Ich habe sehr lange nachgedacht, ob ich mir dies, auch wegen meines Alters, antue. Erinnerungen an die „Feind“-Fahrten mit U 455 zwischen 1942 und 1943 auf dem Atlantik bis Amerika wurden wieder

wach. Ich war als Maschinist für die Dieselmotoren und Helmut Spitzer als Bediener der Elektromotoren eingesetzt. Gedanken an früher, an die 51 Kameraden, die mit dem Eisernen Sarg nach einem Minentreffer in 116 Meter Tiefe auf dem Meeresboden gesunken und geblieben sind, ohne jede Chance.

Auf Anraten der Brüder Marc und Luc Braeuer welche das Uboot-Museum aufgebaut haben und mit denen ein sehr freundschaftliches Verhältnis entstanden ist, trafen wir uns in Genua; dort gibt es ein „Minibex“ Oceanographic-Schiff mit einem Mini-Uboot „TWIN-SEATER-SUBMARINE“.

Nachdem ich diesen weiten Weg auf mich genommen habe, war die Entscheidung gefallen. Mit einem Steuermann bin ich mit dem Mini-Uboot auf 116 Meter Tiefe gesunken und habe „mein“ altes U 455 besichtigt. Wahrscheinlich hat sich das Uboot in den vielen Jahren mit dem Heck eingeschlämmt und zeigt mit Bug 45 Grad nach oben. Das Turmluk ist offen, haben die Kameraden noch versucht, sich zu retten?

Ich kann es gar nicht richtig wiedergeben, welche Gefühle mich beherrschten. Während der 1,5 Stunden langen Tauchfahrt schwammen 2 Taucher mit Scheinwerfern um das Uboot, um mir einen guten Blick zu ermöglichen. Das Boot ist komplett mit Muscheln belegt, im Wasser sieht alles grau aus.

Zum Abschluss überreichten mir die französischen Freunde einen sehr



Gerhard Schwarz als junger Ubootfahrer der Kriegsmarine

großen Blumenstrauß. Gerührt bei den Gedanken an mein Überleben und den Tod meiner Kameraden habe ich spontan den Blumenstrauß in Gedenken an meine Kameraden in der Zone des auf dem Grunde liegenden Ubootes dem Meer übergeben.

Es war ein bewegendes Ereignis, mit 90 Jahren noch einmal so ein Erlebnis und die unterschiedlichsten Gedanken an diesen Lebensabschnitt.

Gerhard Schwarz

Hinweis der Redaktion:

Im zweiten Halbjahr 2013 sind zwei Mitglieder des VDU verstorben, die im Krieg auf U 455 gefahren sind. Wir trauern um Hans Dzingel und Helmut Spitzer.

comex sa		CERTIFICAT DE PLONGEE EN SOUS-MARIN		R/V MINIBEX
<b>REMORA 2000</b>				
DATE : 24/07/2012	LIEU : SOUS MARIN U455 GENOVA		N° de plongée : 699	
REGIE : B.CHEMISKY	PASSAGER : GERHARDT SCHWARTZ		PILOTE: YVAN TCHERNOMORDIK	
Sub Supervisor: Y. TCHERNOMORDIK	Chef de Pont : F.ALCALA	Cpt Minibex: P.CHAUMAT		
PROF MAX : -116 m		Durée : 1h42mn		
SIGNATURE DU PILOTE: YVAN TCHERNOMORDIK "POPOH"				

## RÜCKKEHR AUS AMERIKANISCHER KRIEGSGEFANGENSCHAFT ODER: VOM „UNTERGANG“ MELDORFS

Prof. Dr. Ralph Uhlig  
 Kiel 1996

Erstveröffentlichung in: Schleswig-Holstei-  
 nischer Zeitungsverlag; 19. bis 24.02.1996.

**Teil 3** (Teil 1 des Beitrags wurde in der  
 Auftauchen! 249 veröffentlicht und Teil 2 in  
 Auftauchen! 250)

.... Da das Lager völlig neu ist, fehlen  
 noch Einrichtungen, wie etwa eine  
 „Universität“. Tatsächlich können die  
 Kriegsgefangenen alle nur denkbaren  
 Studien aufnehmen und Examina ab-  
 legen. Allein in Crossville werden un-  
 gefähr 96 Fächer gelehrt. Die Männer  
 werden je nach Studienfachrichtung  
 einer bestimmten „Betreuungshoch-  
 schule“ im Deutschen Reich zuge-  
 wiesen. Die Universität Kiel beispiels-  
 weise ist für die Studierenden der  
 Volkswirtschaftslehre und der Ozeano-  
 graphie zuständig. In Papago Park ist  
 für ein vielfältiges Freizeitangebot ge-  
 sorgt (Musikabende usw.), der CVJM  
 ist rührig in der Kriegsgefangenenfür-  
 sorge, ein Heimkehrer schildert dem  
 DRK im Juli 1944: „Die Stimmung im  
 Lager ist ausgezeichnet.“

**D**as kann man von der „Hei-  
 matfront“ nicht gerade sa-  
 gen. Margret Soller aus Seesen,  
 Ehefrau eines der drei umgekome-  
 nen Bootsmaat, berichtet Frau U.  
 am 5. Oktober 1943, „dass sich  
 unserer größter Wunsch - eine Fa-  
 milie zu gründen - zum kommen-  
 den Jahresanfang erfüllen wird!  
 Wenn ich ihm hiervon doch nur  
 einmal Kunde geben könnte! ...“  
 Über ein Jahr später heißt es dann:  
 „Nachdem ich nun von einem Ka-  
 meraden meines Mannes aus  
 Amerika die Nachricht erhielt, dass  
 mein Mann bis zu guter Letzt seine  
 Pflicht erfüllt hat und den Helden-  
 tod starb, gilt mein Leben nur noch  
 meinem Töchterchen.“ (22.12.1944)  
 Und am 11. August 1945 schreibt  
 sie: „... alles wohlauf ist; nur die  
 eine große Traurigkeit - warum  
 kann unser Papa nicht bei uns  
 sein?“ Carla Fügemann aus Pil-  
 lau, die Frau des mit dem Boot  
 auf Tiefe gegangenen Oberma-  
 schinenmaats Hans F., die makab-

erweise dort im Seetief 6 wohnt,  
 versucht, sich und andere zu beru-  
 higen: „Bei solchem Kommandant  
 und solchem L.I., der wohl die 16.  
 Feindfahrt macht, kann nicht Alles  
 schiefgegangen sein.“ (18.10.1943)  
 Hoffnung auf Rettung hat auch die  
 in derselben Stadt wohnende Käthe  
 Leuthäuser, die Frau des ebenfalls  
 umgekommenen Obermaschinen-  
 maats Ewald L. (10.11.1943). Alfred  
 Dimmlich und seine Frau aus Bad  
 Köstritz haben wenig Hoffnung,  
 „mussten wir dieser Tage erst wie-  
 der im Radio hören, dass britische  
 Piloten auf schwimmende Matro-  
 sen geschossen haben, statt ihnen  
 irgendwie Hilfe zu bringen. Dies ist  
 der Krieg, so bekommt jede Fami-  
 lie ihr Teil zu tragen.“ (06.10.1943)  
 Ihr Sohn Rudolf, Maschinenmaat,  
 geht mit unter, dieses Mal hat er  
 kein Glück wie 1940, als er schon  
 einmal, bei Narwik, gerettet wurde,  
 als sein Uboot durch Wasserbom-  
 ben vernichtet wurde. Frau Ilse  
 Rademacher aus Gladbeck, die im  
 Februar und April 1943 ihren klei-  
 nen Sohn und ihre Mutter verlor,  
 erfährt am 2. Dezember des Jah-  
 res, dass ihr Mann, Maschinen-  
 maat Helmut R., lebt. (05.12.1943)  
 Überglücklich ist auch die Mutter  
 des Matrosenobergefreiten Hans  
 Ritter, Hilde R. aus Erfurt, die be-  
 reits am 30. Oktober telegrafisch  
 von der Rettung ihres Sohnes er-  
 fährt: „Die Freude brauch ich Ih-  
 nen wohl nicht mitzuteilen.“ Hans  
 befindet sich ebenfalls in Papago  
 Park, „Es ist ja herrlich, dass er bei  
 seinem Kommandant hat bleiben  
 dürfen.“ (11.04.1944) Auch die Mutter  
 Barbara Steinmetz des Matrosen-  
 gefreiten Johann aus Kreben er-  
 fährt, dass ihr Sohn lebt (Schreiben  
 an Frau Uhlig vom 22.11.1943).  
 Glücklicherweise auch Ida Trautmann  
 aus Schreibersdorf, die am 6. Dezem-  
 ber 1943 von der Dienststelle in  
 Lorient ein Telegramm bekommt:  
 „Ihr Sohn (Matrosengefreiter  
 Walter) befindet sich in amerika-  
 nischer Gefangenschaft. Schrei-  
 ben folgt später.“ Matrosengefrei-  
 ter Karl-Heinz Doll, vielleicht mit

Johann befreundet, kommt um.  
 Seine Mutter Anna aus Bimöhlen  
 ist aber noch am 10. Oktober 1943  
 ganz optimistisch: „... wir können es  
 nicht glauben, dass unser geliebter  
 Karl-Heinz nicht wiederkehren soll.  
 ... Unser Junge war mit Leib und  
 Seele bei der Ubootswaffe und ist  
 so frohen Mutes weggefahren ...“  
 Die „Kriegshilfsdienstmaid“ Irm-  
 gard Plötz, Verlobte des Matrosen-  
 gefreiten Franz Spohner aus  
 Lotschau, hofft auf ein Lebens-  
 zeichen (20.01.1944) - vergeblich.  
 Die Familie des Matrosengefreiten  
 Herbert Kästel aus Meierhof wiede-  
 rum erhält am 21. Dezember 1943  
 von diesem Post aus den Staaten,  
 zur „großen Überraschung“.

Diese Beispiele ließen sich be-  
 liebiger fortführen. Aus der Fül-  
 le der Korrespondenz seien  
 nur noch einige besonders auf-  
 schlussreiche angeführt. Der  
 Maschinengefreite Rudolf Möllinger  
 aus Oggersheim, 19 Jahre alt,  
 überlebt den Untergang nicht.  
 Seinem Vater wird vom Personal-  
 büro des Kommandos der Uboote  
 (Stammrollenabteilung) mitge-  
 teilt, dass sein Sohn rückwirkend  
 zum 1. Juli 1943 zum Maschinen-  
 obergefreiten befördert worden  
 sei. „Was soll ich nun von all dem  
 halten und denken?“, fragt die  
 Mutter (29.04.1944). Vor kurzem  
 war ihr Schwiegersohn vor Lemberg  
 gefallen, Neujahr starb ihr Vater,  
 drei Wochen darauf kommt ihr  
 Schwager bei einem Luftangriff  
 auf Ludwigshafen um. „So wäre es  
 bald des Leids genug bei uns. Und  
 ich hätte nur noch einem Wunsch,  
 dass ich die Nachricht hören dürf-  
 te, mein Kind lebt.“ Willi Kibbat,  
 wie M. Maschinengefreiter, ge-  
 langt ebenfalls nach Papago Park.  
 Die Familie Wilhelm K. aus Lintorf  
 wird am 30. Oktober 1943 davon  
 in Kenntnis gesetzt: „Es sind Trä-  
 nen der Freude geflossen, und es  
 hat lange gedauert, bis die Nerven  
 sich beruhigt hatten.“ (01.11.1943)  
 Während Polizeimeister Peter  
 Becker aus Ens Dorf, Vater des  
 getöteten Maschinengefreiten

Helmut B., noch ein trotziges „Der Sieg muss unser sein“ dem Schreiben Frau U. S. entgegnet (10.10.1943), beklagt der Bürgermeister von Henkenhagen, Friedrich Schaffenger, das bittere Los, das sein Sohn Hans S., ebenfalls Maschinengefreiter an Bord von U 527, zu erleiden habe (05.01.1944). Im Dezember 1944 erreicht dann Frau U. eine Trauerkarte, in der die Familie S. berichtet, dass sie über den LI des Bootes, Oberleutnant (Ing.) (= Ingenieur) Walter Lewandowski, erfahren hätten, „dass unser großer Junge mit dem Uboot untergegangen ist“. Helmut Bauermeister, einer der vier umgekommenen 18-jährigen an Bord, auch als Gefreiter in der Maschine eingesetzt, hat kein Glück, „das nie Erwartete ist eingetreten“, schreibt sein Vater Hugo B. aus Markranstädt und bittet um ein Bild des Kommandanten, „dies wäre eine Erinnerung für ewig“ (07.10.1943), denn „je mehr die Tage verstreichen, desto mehr schwindet die Hoffnung“ (02.02.1944). Der mit Helmut B. arbeitende Adolf Zweck wiederum hat Glück und überlebt, was seine Mutter, Gustel Z. aus Frankfurt a.M., gar nicht für möglich hält: „Der hatte immer Pech auf den Feindfahrten gehabt. Nun dieser neue Schlag ... kann ich an eine Rettung nicht mehr gut glauben, so bitter wie es ist.“ Sie ist äußerst pessimistisch: „Ist Ihr lieber Mann oder sonst einer von der Mannschaft gerettet worden, was ich mir eigentlich schlecht denken kann.... Sollte wirklich was ganz Schlimmes eintreffen und Sie zuerst es mitgeteilt bekommen, dann teilen Sie es auch mir gleich mit, denn geteilter Schmerz ist halber Schmerz.“ (11.10.1943).

In den Briefen an Frau U., mischt sich zuweilen Tragik mit unfreiwilliger Komik. Johannes Irlacher aus Tittmoning, Vater des Jüngsten an Bord (\* 13.11.1924), des Matrosengefreiten Alfons, dankt „nebst meinen Angehörigen Ihnen aufs herzlichste für Ihre Nachricht über den Angriff auf das Boot“. (18.10.1943) Die Familie August Schmitz aus Dülken muss den Verlust ihres einzigen Sohnes Karl S., Maschinen-

gefreiter, hinnehmen ebenso wie die Familie L. Schmid aus Waldshut, Eltern des Fähnrichs z.S. Johannes S., die sich noch an die Hoffnung klammern, dass Überwasserfahrzeuge eine Rettung der Besatzung ermöglicht haben könnten, denn „es wäre für uns furchtbar hart, wenn wir unsern Sohn verlieren müssten, da er unser einziges Kind, unseres ganzen Lebens Freude und Inhalt ist“. (14.10.1943) Noch nach über einem Jahr haben sie „wieder größere Hoffnung, dass es das Schicksal doch vielleicht noch einmal gut mit uns meinen könnte“ (17.10.1944). Sie hatten immer noch keine offizielle Todeserklärung erhalten. Der Tod nimmt auch den besten Freund von Johannes S. mit in die Tiefe, den Fähnrich z.S. Günther Stolte, „den wir als unser einziges Kind dem Vaterlande gaben“, wie der Vater N. aus Stettin schreibt (05.10.1943). Am 10. Mai 1944 wird seiner Frau Ida die Todeserklärung von Lorient aus avisiert, „wenn (sie) hier eintrifft, werde ich sie beiseite legen und das Kriegsende abwarten, um von Ihrem Gatten nach dessen glücklicher Rückkehr zu erfahren, wie alles geschah“ (18.06.1944). Und: „Ich will warten, warten, bis der Krieg zu Ende gefochten ist, denn ich will es noch nicht glauben, dass unser Junge nicht wiederkommen soll. Doch, wo soll er sein?“ (01.10.1944).

Offiziell wird Frau U. erst am 2. Februar 1944 telegrafisch von der Gefangennahme ihres Mannes unterrichtet. In einem Schreiben des Adjutanten der Flottille in Lorient, Oberleutnant M.A. (= Marine-Artillerie) Neumeier vom 24. November 1943, heißt es noch u.a.: „Bei den Zeitungsmethoden über die fast unmenschlichen Behandlungsmethoden deutscher Kriegsgefangener in England und den U.S.A. handelt es sich vermutlich um einen Propagandatrick. Wir haben bisher mehr gute als schlechte Erfahrungen machen können. Eine amtliche Bestätigung über die Gefangennahme Ihres Gatten und des II WO liegt noch nicht vor .... Die beiden Briefe Ihres Gatten haben wir aus militärischen Gründen an

den B.d.U. nach Berlin gegeben.“ Am 25. Oktober des Jahres bestätigt N. aber schon die ihm von Frau U. zugegangene Mitteilung über die Gefangennahme: „Ich glaube ihn so gut zu kennen, dass seine vorbildliche Haltung ihn auch diesen Schicksalsschlag überwinden lassen wird.“ Zuvor sind, wie bei Verlustmeldungen üblich, die „Eigensachen“ des Kommandanten von Lorient aus über Wilhelmshaven, Bremen, Altona nach Meldorf geschickt worden, und zwar bereits Anfang September 1943. Wenn schon kein Zinksarg, dann zumindest die Seekiste mit den letzten Utensilien! Oberleutnant (V) (= Verwaltung) Heinz Sierwald am 30. August 1943 aus Lorient an Frau U.: „Die Flottille erfüllt ihren vermissten Kameraden gegenüber ihre Pflicht und übersendet Ihnen die anliegende Aufstellung der Eigensachen Ihres Gatten, der Sie in der Besatzungsliste als nächste Angehörige angegeben hat.“ Wie für alle Crewmitglieder werden auch für den Kommandanten die Dienstbezüge weiterhin überwiesen. In seinem Fall für den Monat Oktober 1943: 441,87 RM Grundgehalt, 20 RM Kinderzuschlag und eine Bekleidungsentschädigung von 36 RM. Für die verwaltungsmäßige Abwicklung dieser Dinge sind die Offizierskleiderkasse Kiel und das Marine-Abwicklungsamt des Marineoberkommandos Nordsee in Chemnitz (!) zuständig, für den Postverkehr mit den Kriegsgefangenen die Auslandsbriefstelle Berlin (Budapester Straße 20). Ein Überbleibsel aus der Seefliegerzeit U.s wird auch nach Meldorf expediert, sein Motorrad NSU, das die Fliegerhorstkompanie Kiel-Holtenau noch bis Ende Oktober 1943 aufbewahrt hatte.

Kurz vor Heiligabend 1944 in Pappo Park: U. und ein weiterer Offizier planen einen Ausbruch aus dem Camp. Alle Vorbereitungen sind soweit abgeschlossen, sie verfügen über Bargeld, selbstgenähte Zivilsachen. Während der letzten Monate haben sie sich einen amerikanischen Slang antrainiert, um nicht aufzufallen. Sie

wollen nach San Francisco oder Los Angeles, dort ein neutrales Schiff besteigen, das sie nach Deutschland oder in ein neutrales Land bringen soll. Nach erfolgreicher Flucht wollen sie wieder auf ein deutsches Uboot, um weiterzukämpfen. Nur wer im Hirn so verdrahtet ist, wie die Ubootleute und ihre viel beschworene Bordgemeinschaft, kann so etwas im Kopf haben. Aber aus dem Plan wird nichts. Ein Zwischenfall kommt den beiden in die Quere. Drei andere Uboot-Kommandanten, unter ihnen Kapitän z.S. Wattenberg von U 162, die wegen ihrer nationalsozialistischen Überzeugungen in gesonderten Baracken für „troublemaker“ untergebracht sind, hatten monatelang einen etwa 60 m langen Tunnel mit den für die Befuerung der Kohleöfen vorgesehenen Schaufeln sowie Löffeln und Konservendosen gekratzt. Bei dem felsigen Boden keine leichte Arbeit! Das anfallende Erdreich wird zum genehmigten Anlegen eines Faustballfeldes verwertet. Tatsächlich gelingt es ihnen nach der probeweisen Durchquerung ihres Tunnels, bis auf etwa 200 km an die mexikanische Grenze heranzukommen. Erst später, schon auf mexikanischem Gebiet, werden sie von Gefängnispersonal entdeckt und nach Papago Park zurückgebracht. Noch ahnen die Aufseher nichts von dem Geheimgang. Die Kommandanten jedenfalls haben jetzt alle notwendigen Informationen für die Massenflicht. Am Tage des Ausbruchs, am 23. Dezember 1944, lenken die übrigen etwa 1.700 Gefangenen die Bewacher durch Grölen von Weihnachtsliedern ab, so dass währenddessen die drei Kommandanten, zusammen mit weiteren 24, aus dem Lager fliehen, mit allem Notwendigen versorgt. Als die Flucht entdeckt wird, setzt eine massive Suche mit Hunden, Flugzeugen und allem, was zur Verfügung steht, ein. Die Ausreißer werden gefasst, W. als letzter erst 35 Tage später in Phoenix, der „schöne“ Plan U.s und seines Kollegen ist dahin. Nie im Traum denken sie wieder an dergleichen, patriotische

Pflicht hin oder her.

Das Ende ist schnell erzählt. 1946 werden U. und andere mit der Bahn von Papago Park in ein Aufganglager in der Nähe von New York gebracht. Dort werden sie von einem Dr. Törpisch einer „intensiven Denazifizierung“ unterzogen. Anschließend geht es auf ein Liberty-Schiff und ab nach Hamburg. Vom Ausmaß der Zerstörungen all überall ist U. überrascht und deprimiert. Wie alle anderen muss sich nun auch U. durch schwere Zeiten durchschlagen. Im ländlichen Milieu von Meldorf ergeht es ihm und seiner Familie vergleichsweise noch gut. Er weiß das auch. Nur für den Marinedienst erzogen, muss er sich nun in verschiedenen „Berufen“ bewähren. Er dient der britischen Besatzungsbehörde in Meldorf als Übersetzer, hört in der Informationsabteilung der dortigen Militäradministration unter erschwerten Bedingungen, d.h. bei einem enormen Geräuschpegel, englische Radiosendungen ab und verschriftet sie für den allgemeinen Dienstgebrauch. Sein oberster Vorgesetzter ist Oberst Prassey, der in der ehemaligen Kreiskirchspielbehörde, nebenan von „Stadt Hamburg“, unmittelbar gegenüber dem Meldorfer Dom gelegen, residiert. Fünf Jahre ist es jetzt her, als er hier getraut wurde. Als herauskommt, dass er unter dem Vorwand, sich in Leipzig auf der Messe über die neuesten Entwicklungen auf technischem Gebiet unterrichten zu wollen, zu seinen Eltern nach Chemnitz fährt, schmeißt Prassey ihn aus britischen Diensten hinaus. In Marne muss er sich ein andermal zum Rapport melden, weil er einmal die nächtliche Ausgangssperre missachtet hatte. Ein bisschen Geld verdient er sich dadurch, dass er in Friedrichskoog deutsche Fischer in Navigation und dergleichen ausbildet. Die Briten verlangen Zertifikate. Ein ums andere Mal geht U. von Haus zu Haus und versucht, sogenannte „Heizteufel“ an den Mann oder die Frau zu bringen. Der Crewkamerad Zillmann, 1935 „Enterkönig“ auf der „Gorch Fock“ - er

war der schnellste beim Aufentern des Großstopps vom Oberdeck bis zur Oberbram (Royal) und herunter -, hat in Kiel einen Import-Export-Handel, unter anderem mit diesen Heizgeräten, aufgezogen. Von den 20 Reichsmark pro Gerät bekommt U. 2 RM Provision, wenn er denn welche verkauft. Da ist der Erlös von 37 Reichspfennigen pro Sack gepflückter Schafgarbe („Kräutersammlung“) schon eine sicherere Einnahmequelle. Mit ähnlichen Gelegenheitsjobs hält man sich über Wasser, wie so viele andere in dieser Zeit. Dann endlich kann U. ein Studium der Zahnmedizin aufnehmen. Seine Studentenbude wird beheizt durch zwei rotlackierte, in Reihe schaltbare Uboot-Heizkörper, deren wohlige Wärme auch noch der Verfasser spüren konnte. Zwei CARE-Pakete aus den Staaten, eines von dem Bordoffizier der „Bogue“, das andere von dem Farmer in Arizona, bei dem U. Feldarbeiten verrichtete, werden dankbar entgegengenommen. Ähnlich groß war die Freude gewesen, wenn Bücher und Kleidung, von Meldorfer Bürgern gespendet, die 13 POWs des Bootes in den Lagern erreichten. Die eiserne Reserve, 20 Dollar in einem in Papago Park selbstgebastelten hölzernen Kästchen unauffindbar verleimt und nach Meldorf gebracht, wird nicht angegriffen - bis heute nicht. Man weiß ja nie!

## Was bleibt?

Eine Biographie, gerade einmal 30 Jahre umfassend, für zehn Jahre in die nationalsozialistische Unrechtsherrschaft verstrickt. Ein „Existenzbeweis“ „über Leute, die heute noch leben, obwohl einmal alle Wahrscheinlichkeit dagegen sprach“, „vom Leben, das dank unwahrscheinlicher Umstände, Zufälle und Entscheidungen weiterging“ (K. Döbler). Am 27. Februar 1996 wird U. 80 alt. „Am Ende des furchtbarsten Krieges der Menschheitsgeschichte war die Zeit reif für die Feststellung, dass es zur Kriminalisierung seiner Urheber (und der aller zukünftigen Kriege) keine moralische, keine rechtliche und

keine politische Alternative mehr gab.“ (R. Merkel mit Blick auf die Nürnberger Prozesse) Und darüber hinaus: „Die Institution des

Krieges muss überwunden werden“ (C. F. v. Weizsäcker) - und des Bürgerkrieges, so müsste man ergänzen, sonst droht im Zeitalter

des Atoms womöglich nicht nur der symbolische „Untergang“ Meltdorfs, sondern die reale Vernichtung der gesamten Menschheit.

## BRIEF DES KOMMANDANTEN U 527, KAPITÄNLEUTNANT HERBERT UHLIG, AM 02.06.1946 AN DIE ANGEHÖRIGEN DER GEFALLENEN BESATZUNGSMITGLIEDER IM WORTLAUT:

*„An alle Angehörigen meiner gefallenen Kameraden!*

*Nachdem ich nun aus fast dreijähriger amerikanischer Kriegsgefangenschaft in die Heimat zurückgekehrt bin, drängt es mich, den Angehörigen meiner gefallenen Kameraden über die Vorgänge bei der Versenkung meines Bootes zu berichten. Bei der Zahl von 40 Briefen ist es mir leider nicht möglich, jedem persönlich zu schreiben. Ich bitte daher, mit diesem Sammelschreiben vorliebnehmen zu wollen, das für Sie den Vorteil der schnellen Benachrichtigung hat.*

*Auf dem Marsch nach Westen bekam ich durch Funkspruch den Befehl, mit dem Boot in der Straße von Florida und dem Golf von Mexiko zu operieren. Auf dem Rückmarsch in die Heimat musste ich zwecks Brennstoffergänzung einen Punkt einige hundert Seemeilen südlich der Azoren ansteuern. Drei Tage vor dem Treffpunkt mit dem Versorgungsboot wurde ich durch ein Trägerflugzeug angegriffen, das zwei Bomben warf, von denen eine nicht hochging, während die zweite das tauchende Boot in Höhe des Turms traf, was zur Folge hatte, dass ein Bunker leck sprang. Dadurch zeigte sich eine deutlich sichtbare Ölspur, die den drei mich verfolgenden Zerstörern ein genaues Wasserbombenwerfen ermöglichte. Trotzdem gelang es mir, mich nach einer 19 ½-stündigen Verfolgung zu entziehen. Auf dem Marsch zum Treffpunkt konnten die teilweise schweren Beschädigungen zum größten Teil repariert werden. Inzwischen war das Versorgungsboot versenkt worden, sodass ich aus einem auslaufenden Boot Brennstoffübernahme machte und mit diesem nunmehr den Rückmarsch nach Lorient antrat. Am 23. Juli 1943 sichtete mein Obersteuermann ein Flugzeug in geringer bis mittlerer Entfernung. Da es zum Tauchen zu spät gewesen wäre und wir außerdem zu zweit marschierten, entschloss ich mich, über Wasser zu bleiben und den Gegner mit 2cm-Kanonen abzuwehren. Damit handelte ich gemäß einem Befehl, der besagte, dass beim Marsch zu 2 und mehr Booten Flugzeuge über Wasser abzuwehren seien. Leider handelte mein Nebenmann aus mir unbegreiflichen Gründen diesem Befehl zuwider und tauchte während des Anflugs, sodass ich nun allein dem gegnerischen Angriff ausgesetzt war. Selbstverständlich griff das Flugzeug mein – im aufgetauchten Zustand sich befindliches – Boot an. Ich traf alle Maßnahmen zur Abwehr und gab das Kommando „Feuererlaubnis“ zu einem Zeitpunkt, der mir für die größte Feuerwirkung als am günstigsten erschien. Das vordere Geschütz schoss nur einmal und hatte nach dem 1. Schuss Ladehemmung, sodass es damit ausfiel, während die Nummer I am hinteren MG mit seinen Feuerstößen zu weit rechts lag. Infolgedessen konnte das Flugzeug, ein Trägerbomber von dem US-Flugzeugträger „Bogue“, ungehindert seine 6 Bomben im Tiefstflug genau gezielt werfen. Sie gingen an BB-Seite achterkante Turm hoch und verursachten einen ungeheuren Stoß, der unbedingt tödlich für das Boot sein mußte. Auf die unmittelbar darauf erfolgende Meldung aus der Zentrale, dass das Boot sich nicht mehr halten lasse, befahl ich „alle Mann außenbords“ und half, obwohl ich mehrere Verwundungen hatte, beim Aussteigen aus dem Turmluk, um möglichst viele meiner Männer herauszubekommen. Während meiner Hilfsmaßnahmen wurde ich, auf der Brücke über dem Turmluk stehend, vom Untergang meines Bootes überrascht, sodass ich durch den nun entstehenden Sog mit in die Tiefe gerissen wurde. Erst auf einer Tiefe von schätzungsweise 10 Metern gelang es mir, mich vom Sog freizumachen, meine Schwimmweste mit Pressluft zu füllen und mich an die Oberfläche zu arbeiten, wo ich die Überlebenden versammelte und sie ermahnte, zusammenzubleiben. Von uns 14 Übriggebliebenen starb nach einiger Zeit noch der I WO, sodass wir insgesamt 40 Kameraden zu beklagen hatten. Die Zeit vom Hochgehen der Bomben bis zum Sinken des Bootes habe ich damals auf etwa 40 Sekunden geschätzt. Ich nehme an, dass die wenigsten meiner Kameraden durch Ertrinken im Boot ums Leben gekommen sind; vielmehr dürfte der größte Teil bei der Detonation durch tödliche Verletzungen sofort gefallen sein.*

*Sie können sich denken, dass ich nur schwer über den Tod meiner 40 Kampfgefährten hinweggekommen bin, und noch heute bedrückt es mich, wenn ich an die Leiden und den Schmerz der Angehörigen denke. Doch zwei Tatsachen sind tröstlich für mich:*

- 1. Ich konnte nicht anders handeln und würde auch heute im gleichen Fall dieselben Maßnahmen wieder treffen wie damals.*
- 2. Alle Kameraden haben damals ihr Leben im vollsten Glauben an den Sieg der deutschen Waffen hingegeben und haben den bitteren Zusammenbruch nicht zu erleben brauchen.*

*Diese Gedanken bedeuten nicht nur Trost für mich, sondern haben mir auch geholfen, das Schreiben dieses Briefes zu erleichtern. Mögen Sie darin einen Trost in Ihrem großen Schmerz finden.*

*Es versichert Sie seines tiefsten Mitgefühls...“*

## KAMPFBEREIT ?

### UNTERWASSERWAFFEN IM FALKLANDKRIEG 1982



“Ich werde den (Torpedo) MARK 8 mod. 4 bevorzugen. Wenn ich wegen Zielüberschneidungen mit den Geleitfahrzeugen keine gute Schussposition einnehmen kann, werde ich den MARK 24 einsetzen.” (Christopher Wreford-Brown, Kommandant des Atom-Ubootes HMS CONQUEROR – zwei Stunden vor dem Angriff auf den argentinischen Kreuzer ARA GENERAL BELGRANO)

**D**er Torpedo MARK 8 geht in seinem Ursprung auf das Jahr 1925 zurück, die militärische Nutzung der ersten Versionen begann 1927. Es handelte sich um einen Geradeausläufer, das heißt einen Torpedo ohne Lenkung mit voreingestelltem Torpedokurs und einer eingeschränkten Reichweite.

Trotzdem bevorzugte der Kommandant der CONQUEROR diesen Torpedo gegenüber seinem MARK 24 „TIGERFISH“, der erst drei Jahre vor dem Krieg in die Royal Navy eingeführt worden war: Präzise, geheim, mit intelligenter Steuerung und der Fähigkeit, vier-

mal so weit entfernte Ziele angreifen zu können.

Um 16:56 Uhr jenes (unheilbringenden) 2. Mai 1982 befahl er schließlich einen Fächerschuss aus den Rohren 6, 1 und 2 - alle beladen mit MARK 8 Mod. 4 (ab hier nur noch MARK 8 genannt - der einzigen Variante des MARK 9 in der Royal Navy im Jahr 1982), von denen theoretisch mindestens ein Torpedo zum Treffer werden musste.

57,5 Sekunden später (bei einer programmierten Torpedogeschwindigkeit von 45,4 kn) detonierte der erste Torpedo mittschiffs an der ARA GENERAL BELGRANO und Sekunden später schlug der zweite Torpedo im Vorschiff ein.

Der letzte Torpedo, abgeschossen mit zwei Grad Differenz links vom vorherigen Torpedo, passierte den Kreuzer vorn, beendete seinen Lauf, ging auf Tiefe und detonierte geräuschvoll gemäß dem eingestellten Wasserdruck und

bewirkte (aus reinem Zufall) geringe Schäden am Zerstörer ARA BOUCHARD. Einer anderen Theorie zufolge könnte der Torpedo auch vom Magnetfeld des Zerstörers abgelenkt worden und daher in dessen Nähe zur Detonation gekommen sein.

Am 25. Juni desselben Jahres wurde dem Uboot HMS ONYX befohlen, mit einem Torpedo vom Typ „TIGERFISH“ das seit einem Angriff der argentinischen Luftstreitkräfte am 8. Juni schwer beschädigte und irreparable Landungsschiffs RFA SIR GALAHAD zu versenken, in dessen Inneren sich noch immer die vielen gefallenen britischen Soldaten befanden.

Mit diesem Vorhaben, das nicht als Übung bezeichnet wurde, wollte man die Gefallenen bestatten, indem man das zerstörte Landungsschiff versenkte und als Kriegsgräberstätte deklarierte. Die Bedingungen für die Versenkung

Name	Typ	Lenkung	Einsatzrollen	Gefechtskopf (kg)	Max. Laufstrecke (Yards/Knoten)	Waffenträger (Uboote)	Ab-schüsse	Treffer
SST-4	Torpedo	Drahtlenkung	Überwasserziele und begrenzt u-jagd-fähig	260	24.000 / 35 kn 56.000 / 23 kn	ARA San Luis ARA Salta	6	1 möglich (am geschleppten Täuschkörper)
MARK 37 mod. 3	Torpedo	Selbststeuerung	Überwasserziele und U-Jagd	150	10.000 / 26 kn 23.000 / 17 kn	ARA San Luis ARA Salta ARA Santa Fe	1	0
MARK 14	Torpedo	Geradeausläufer	Überwasserziele	290	4.500 / 46 kn 9.000 / 31,1 kn	ARA Santa Fe	0	0
MARK 8 mod. 4	Torpedo	Geradeausläufer	Überwasserziele	365	5.000 / 45,4 kn 7.000 / 41 kn	HMS Spartan HMS Splendid HMS Conqueror HMS Valiant HMS Courageous HMS Onyx	4	3
MARK 24 mod. 0	Torpedo	Drahtlenkung	U-Jagd	134	14.000 / 35 kn 31.600 / 24 kn	HMS Spartan HMS Splendid	0	0
MARK 24 mod. 1	Torpedo	Drahtlenkung	Überwasserziele und U-Jagd	134	14.000 / 35 kn / 31.600 / 24 kn	HMS Conqueror HMS Valiant HMS Courageous HMS Onyx	2	0
ROYAL NAVY SUB HARPOON	Flugkörper	Trägheitsnavigation und Radar (aktiv)	Überwasserziele	222	75 Seemeilen	HMS Courageous	0	0

waren ideal, und HMS ONYX hätte die einige Jahre zuvor durchgeführten Ergebnisse der Abnahme für den Torpedo unter realen Bedingungen bestätigen können.

Das Schiff lag ruhig und die Schusslösung war tadellos. Doch zum Unbehagen von Andy Johnson, dem Kommandanten der ONYX, wurde weder der erste noch der zweite Torpedo wegen Batterieproblemen zum Treffer. Erneut wurde geschossen ... mit einem Torpedo MARK 8.

Wahrscheinlich wäre dem Kommandanten der HMS CONQUEROR dasselbe geschehen, wenn er mit den modernen Torpedos angegriffen hätte.

\*\*\*

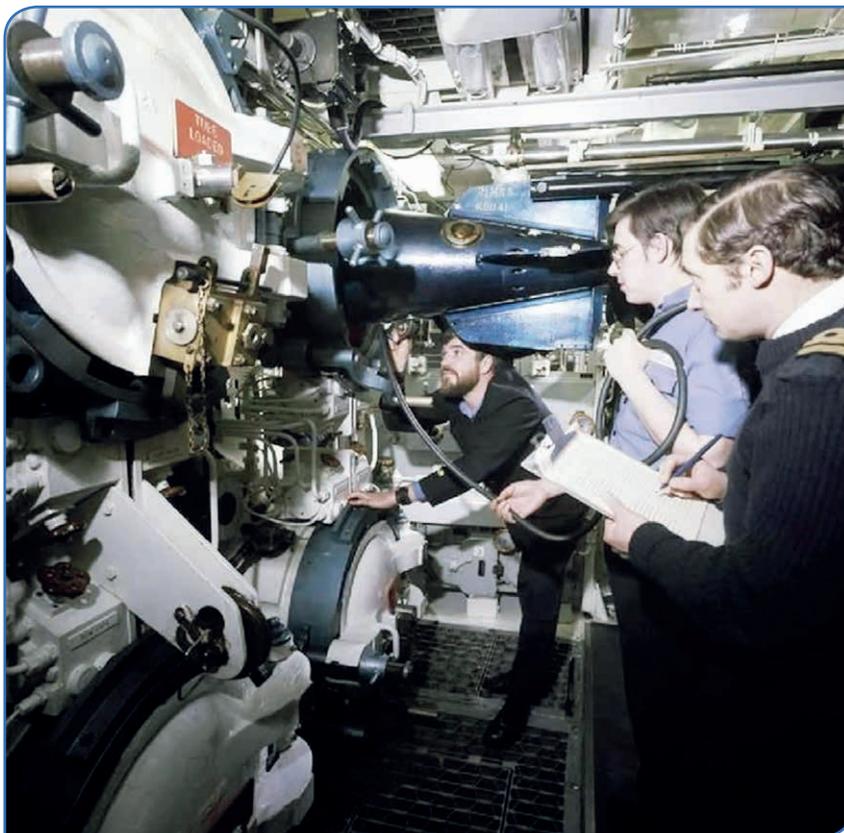
**M**it den in den 1970er Jahren gebauten Schwergewichtstorpedos wurden den Nutzern - wie bei jeder neuartigen Waffe - wesentliche Vorteile versprochen. Der technische Fortschritt speziell bei den Sonarsystemen legte nahe, dass das Uboot mit einem Torpedo dieser Art Ziele auf größte Entfernungen angreifen könne - weit entfernt von Geleitfahrzeugen mit Wasserbomben und Leichtgewichtstorpedos.

#### Unterwasserwaffen bei den Falklandinseln 1982

Diese Produkte waren generell drahtgelenkt, das heißt über ein Kabel mit dem Uboot verbunden, durch das in der ersten Phase der Lenkung die Kommandos übermittelt wurden; in Zielnähe wurde der Draht getrennt und die Eigenlenkung mit dem Torpedosonar freigegeben.

Wie jede neue Entwicklung hätte der Torpedo jedoch weitestgehend ausgereift sein müssen (so dass die Streitkräfte das Produkt hätten anwenden und nutzen können), um den angestrebten Wirksamkeitsgrad zu erzielen. Nicht zu vergessen dabei sind Probleme der Inkompatibilität zwischen neuen Waffen, Feuerleitanlagen, Sonargeräten und weiteren elektronischen Komponenten.

Beim Falkland-Konflikt war diese technische Reife nicht gegeben.



Britische Offiziere beaufsichtigen die Beladung der HMS COURAGEOUS mit einem Torpedo MARK 8 mod. 4 - Quelle: IWM = Imperial War Museum

Und somit versagten hier sowohl die britischen Torpedos des Typs TIGERFISH als auch die des in der argentinischen Marine eingesetzten Typs SST-4 (aus derselben Epoche).

\*\*\*

**W**ie bereits dargelegt, wurden die britischen Uboote entweder mit veralteten oder fehlerhaften Waffen in den Südatlantik entsandt. Und das Paradoxe daran war, dass die alten Waffen die Zuverlässigen waren.

Vor dem Falklandeeinsatz übernahm HMS SPARTAN (während des Manövers Springtrain im Mittelmeer vier Torpedos MARK 8 und acht MARK 24 mod. 0 - nur für die Ujagd geeignet). Nach Eingang des Befehls, auszurüsten und nach Süden zu verlegen, lief das Boot Gibraltar an, wo es von HMS ORACLE sieben weitere Torpedos MARK 8 übernahm.

Das andere Uboot vom Typ SWIFTSURE (oder S-Klasse) im Szenario, HMS SPLENDID, das wenige Tage zuvor aus Faslane in Schottland ausgelaufen war, hatte eine ähnliche Beladung: Neun

TIGERFISH mod. 0 sowie zwölf MARK 8.

Die Anzahl der Torpedos war sicher begrenzt; zudem war die Anweisung erteilt worden, die MARK 8 nicht in den Torpedoröhren zu lagern, um Probleme mit der Zündung des Torpedos zu verhindern. Dieses technische Manko des MARK 8 war allgemein bekannt und betraf alle Uboote im Einsatzgebiet. Sehr philosophisch beschlossen die Kommandanten, sich zugunsten der gefechtsklaren Torpedobeladung über die technische Warnung hinwegzusetzen.

Es ist nicht genau dokumentiert, warum die beiden modernsten Uboote der Royal Navy keine drahtgelenkten Waffen gegen Überwasserziele an Bord hatten. Dessen ungeachtet galt die Version „mod. 0“ als nicht besonders zuverlässig.

Zunächst hatte man davor gewarnt, die mit MARK 24 mod. 0 beladenen Torpedoröhre wegen Korrosionsproblemen an einer Druckplatte zu bewässern. Noch schlimmer: am 18. April 1982

Name	Typ	Klasse	Indienststellung	Verdrängung getaucht (t)	Waffenbeladung bei den Falklands	Eintreffen / Verlassen Kriegsgebiet
HMS Spartan	SSN	Swiftsure	1979	4900	MARK 8 mod. 4 TIGERFISH mod. 0	11.04.1982 - 09.06.1982
HMS Splendid	SSN	Swiftsure	1981	4900	MARK 8 mod. 4 TIGERFISH mod. 0	14.04.1982 - 28.05.1982
HMS Conqueror	SSN	Churchill	1971	4900	MARK 8 mod.. 4 TIGERFISH mod. 1	18.04.1982 bis Ende
HMS Valiant	SSN	Valiant	1966	4900	MARK 8 mod. 4 TIGERFISH mod. 1	15.05.1982 bis Ende
HMS Courageous	SSN	Churchill	1971	4900	MARK 8 mod. 4 TIGERFISH mod. 1 ROYAL NAVY SUB HARPOON	28.05.1982 bis Ende
HMS Onyx	SS	Oberon	1967	2410	MARK 8 mod. 4 TIGERFISH mod. 1	30.05.1982 bis Ende

wurde mitgeteilt, dass bei bestimmten bereits an Bord befindlichen Torpedos die Modifizierung hinsichtlich der Einstellung einer geringeren Lauftiefe nicht erfolgt war - eine Tatsache, die absolut niemanden im Seegebiet auf den SWIFTSURE-Booten bekannt gewesen war und die letztlich (unlösbar an Bord) drei Torpedos der SPLENDID betraf.

Es gab keine viel besseren Waffen für den Kampf Uboot gegen Uboot. Der Geräuschpegel des wahrscheinlichen Feindes (Uboot Typ 209, SALTA-Klasse) war kaum durch das passive Sonar des TIGERFISH auszumachen, und darüber hinaus konnte eine Wassertiefe von weniger als 550 Metern (die in weiten Teilen des Seegebiets um die Falklands zu finden war) das Sonar im Aktivmodus der Waffe durch die Schallablenkung am Meeresboden und an der Oberfläche irritieren.

Die Lösung dieses Problems, erdacht von Commander Roger Lane-Nott (HMS SPLENDID), war genial: „Wegen dieser offensichtlich widersprüchlichen Bedingungen entschied ich, dass die beste Möglichkeit, einen Typ 209 anzugreifen, die Kombination MARK 8 / TIGERFISH sei: Zuerst den TIGERFISH im Passivmodus auf die Zielpeilung und dann einen Fächer mit MARK 8 schießen, um das Ziel direkt zu treffen oder um

eine geräuschvolle Reaktion des Ziels zu erzwingen.“

Das heißt, dass entweder die Geradeausläufer treffen oder das aufgeschreckte feindliche Uboot die Geschwindigkeit und damit das Geräuschspektrum erhöht und so mittels des empfindlichen Passivsonars des MARK 24 aufgefasst werden kann.

### Britische Uboote im Falkland-Einsatz 1982

**A**uch die SWIFTSURE-Boote hatten Probleme mit dem MARK 8.

In erster Linie gab es viele Probleme im Zusammenwirken der hochmodernen Waffenleit- und Ortungsanlage (DCB) mit den 50 Jahre zuvor entwickelten Torpedos.

Genauso problematisch war die Idee des Fächerschusses mit dem MARK 8 (wie mit jedem anderen Geradeausläufer auch), denn das Bewässerungssystem der Torpedorohre auf diesen Ubooten (das Wasser dient zum Ausstoß des Torpedos) benötigt acht Sekunden zwischen jedem Torpedoausstoß.

Und so summieren sich spezifische Probleme der Waffe: anfällige Zündung, halten einer konstanten Tiefe bei Lauftiefen unter knapp drei Metern, stark eingeschränkte Torpedolagerung im bewässerten Rohr und damit verbundenen Ausstoß innerhalb einer

Stunde sowie weitere nicht weniger wichtige Fragen.

Unter Beachtung dieser Einsatzbeschränkungen äußert sich Cdr. James Taylor von der HMS SPARTAN folgendermaßen: „Den mit der Waffenleit- und Ortungsanlage DCB ausgestatteten und mit Torpedos MARK 8 mod. 4 sowie TIGERFISH mod. 0 bewaffneten Uboote der SWIFTSURE-Klasse mangelt es in der Praxis an der Fähigkeit zur Bekämpfung von Überwassereinheiten. Diese Uboote müssen äußerst dringend bis an die Zähne bewaffnet werden. Die Ausstattung mit ROYAL NAVY SUB HARPOON muss jetzt realisiert werden, sogar unter Inkaufnahme der bekannten Mängel. Die Einführung des TIGERFISH mod. 1 muss mit allen Mitteln vorangetrieben werden. Alles andere würde den MARK 8 an Bord belassen und wertvolle Ressourcen gefährden und verschwenden. Der Torpedo MARK 8 muss von Bord. Jetzt!“

\*\*\*

**D**ie Ubootfahrer der VALIANT / CHURCHILL-Klasse (CONQUEROR, COURAGEOUS und VALIANT) hatten nicht so eine schlechte Meinung vom MARK 8 („Wir sehen den MARK 8 als das Arbeitspferd.“ sagte Lt. Narendra Sethia, ein Offizier der CONQUEROR), teilte aber die Klagen bezüglich des TIGERFISH, wenngleich sie die bessere Version mod. 1

an Bord hatten, mit der sowohl Über- als auch Unterwasserziele bekämpft werden konnten.

Diese Boote waren mit einer kompletten Torpedobeladung aus ihren Stützpunkten ausgelaufen. HMS CONQUEROR hatte vier MARK 24 mod. 1 weniger an Bord, weil im Bugraum des Bootes ein Team des SBS (Special Boat Squadron = Spezialeinheit Antiterror und Sonderoperationen) untergebracht war, das zur Insel Südgeorgien (span. Georgias del Sur) gebracht werden musste.

Der Navigationsoffizier der CONQUEROR, der damalige Leutnant Jonathan Powis, schilderte detailliert, wie der Angriff auf die BELGRANO vorbereitet wurde: „Wir versammelten uns in der Offiziersmesse, um zu diskutieren, wie wir beim Angriff vorgehen wollten. Es wurde keine lange Debatte. Wir hatten zwei Optionen: den neuen drahtgelenkten TIGERFISH mod. 1 gegen Über- und Unterwasserziele oder den 50 Jahre alten MARK 8, dem Standardtorpedo der Royal Navy im 2. Weltkrieg, mit einer optimalen Abschussentfernung von 1.500 Yards und einer Geschwindigkeit von 45 kn - allerdings reichte sein Brennstoffvorrat für eine zehnmal so große Entfernung. Wir mussten das Sehrohr ausfahren, damit der Komman-

dant die Schätzwerte für unsere Feuerleitlösung ermitteln konnte. Der moderne TIGERFISH hatte viele Schwächen. Generell riss der Draht und die Zündung versagte. Mehr als 2/3 der Abschüsse litten unter dem Drahtriss und führten damit zum Verlust der Kontrolle über den Torpedo. Das war alles kein Sicherheitsproblem beim Einsatz des Übungstorpedos; beim Abschuss eines Gefechtstorpedos wären wir nicht ruhig geblieben in einem Szenario mit einer Waffe, über die wir die Kontrolle nahe bei unserem Boot verloren hätten.“

Irgendwie hatte man schon mehr als 15 Jahre damit zugebracht, die volle Kompatibilität zwischen dem MARK 8 und diesen Ubooten zu erreichen, indem immer wieder entwickelt und in Kauf genommen wurde, dass dieser Torpedo für viele weitere Jahre im Bestand blieb.

Ein großer Vorteil des MARK 8 war sein 365 kg schwerer TORPEX-Gefechtskopf, der weitaus effektiver war als die begrenzte Sprengstoffmenge des TIGERFISH. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass für diesen Geradeausläufer Ziele mit Torpedotäuschkörper kein Problem darstellten.

Daher waren die erkannten Nachteile wie Sehrohrgebrauch,



TIGERFISH MARK 24 mod. 2 im Royal Submarine Museum Gosport - Quelle: gberg2007 auf [http://www.flickr.com/photos/sarge\\_schultz/2896108054/](http://www.flickr.com/photos/sarge_schultz/2896108054/)

Abschussentfernung von weniger als 1.500 Yards bei einem Lagewinkel des anzugreifenden Ziels von etwa 90 Grad (zur Verringerung der Probleme mit der Aufschlagzündung) und der Kreisestabilisierung des Torpedos auf 0° (d.h. ohne eingestellten Torpedokurs) nicht weiter von Bedeutung. Am Ende des Tages funktionierte das System.

\*\*\*

Irgendwie hatten die britischen Uboote aus den 1980er Jahren bei den Falklands das Problem, dass sie sichere und moderne Torpedos an Bord hatten, die allerdings über zweifelhafte praktische Fähigkeiten verfügten.

Das war nicht neu: Die ersten Testschüsse mit dem TIGERFISH im Jahr 1973 waren nur zu etwa 40 Prozent zufriedenstellend. Der mod. 0 bestand 1979 die

Der Zerstörer Ex-USS HISSEM nach einem Angriff mit mehreren Flugkörpern des Typs Sub Harpoon. Rechts im Bild die auftauchende HMS COURAGEOUS  
Quelle: US Department of Defense



Endabnahme nicht, wurde aber im folgenden Jahr auf den Ubooten eingeführt. Der mod. 1 hatte ähnliche Probleme, wurde aber ebenfalls eingeführt.

Was, wenn er vielleicht nicht traf, und was, wenn er vielleicht nicht zünden würde? In der Ubootwaffe dachte man insbesondere daran, dass in einer der Abnahmeprüfungen der TIGERFISH das Uboot jagte, das ihn abgeschossen hatte.

Nun, kann man den TIGERFISH als gescheitert ansehen, auch wenn er bei den Falklands nicht eingesetzt worden war? Die Antwort ist ja! Eine Waffe versagt nicht nur, wenn sie im Einsatz nicht den gewünschten Erfolg erzielt. Sie versagt auch dann, wenn man sie nicht einsetzt, weil man weiß, dass die beabsichtigte Wirkung niemals erreicht werden wird.

Nach dem Falkland-Krieg versuchte man, diesen Torpedo zu verbessern und schloss seine endgültige Entwicklung mit der Version „mod. 2“ und einem höheren Grad an Zuverlässigkeit ab.

Im Übrigen war der MARK 8 eine sehr veraltete, aber zuverlässige Lösung. Eine einfache Waffe aus vergangenen Zeiten, die die Unfähigkeit seines technologischen Pendantes ersetzte. Der Geradeausläufer versagte im Gefecht nicht, sowohl weil er aus einer ähnlichen Epoche stammte wie seine Gegner, als auch weil er sich als ein ausgereiftes und bewährtes System erwies.

So ausgereift und bewährt, wie die letzte Versenkung eines feindlichen Schiffes durch ein britisches Uboot am 8. Juni 1945 in den Gewässern um Java bewies. Der

Kreuzer ASHIGARA der kaiserlichen japanischen Marine war von der HMS TRENCHANT abgefangen und mit Torpedos des Typs MARK 8 versenkt worden. Bei den Falklands wurde fast 40 Jahre später bei einem ähnlichen Ereignis mit praktisch desselben Waffentyps die gleiche Wirkung erzielt.

Natürlich brauchte man trotzdem eine bessere Waffe. Etwa zum Ende des Jahrhunderts.

\*\*\*

**E**nde April war der Flag Officer Submarines (FOSM), der Kommandeur der britischen Uboote, sich der Grenzen der Seezielbekämpfung seiner Uboote im Falkland-Szenario, also HMS SPARTAN, HMS SPLENDID und HMS CONQUEROR, bewusst.

Er beschloss daher die Entsendung eines neuen Ubootes mit besonderen Fähigkeiten zur Bekämpfung feindlicher Überwasser-einheiten - wie speziell den Flugzeugträger ARA 25 DE MAYO - in den Südatlantik.

Die Entscheidung fiel auf HMS COURAGEOUS, die erst ganz kurze Zeit vorher in den USA die Testschüsse für die Endabnahme des Flugkörpers ROYAL NAVY SUB HARPOON (RNSH), einer Variante des für die US Navy produzierten SUB HARPOON, beendet hatte. Sie war somit das einzige Uboot in der königlichen Marine, das diesen Flugkörper einsetzen konnte.

Während dieser Tests war auch ein Flugkörper mit Gefechtskopf auf den ehemaligen Geleitzerstörer USS HISSEM (Außerdienststellung 1975) geschossen wor-

den, der das Schiff am 24. Februar 1982 versenkte.

Insgesamt war er 31 Waffeneinsätzen einschließlich mehrerer Schüsse mit dem neuen RNSH ausgesetzt gewesen. Diesem Flugkörper wurde gemäß dem Kommandanten der COURAGEOUS, Cdr. Rupert Best, eine echte Fähigkeit zur Seezielbekämpfung zugesprochen: *„Ich wünschte, dass die Einsatzgruppe die einzigartige Fähigkeit des RNSH als Waffe zur Seezielbekämpfung erkennen und uns daher so am richtigen Ort positionieren würde, um diesen Flugkörper mit seiner großen Reichweite einzusetzen.“*

So wurden die Rohre 5 und 6 mit den RNSH beladen und gefechtsbereit gemacht. Und um ihren Willen zum Waffeneinsatz zu unterstreichen, schrieb die Besatzung auf einen der weiß umkapselten Container *„Für 25 DE MAYO von COURAGEOUS“*.

Es gab in diesem Krieg keine Gelegenheit mehr zum Abschuss, aber einige Tage nach seinem Ende begann die begeisterte Besatzung der COURAGEOUS noch in den Gewässern um die Falklands mit Hilfe eines LYNX der Royal Navy als Zielzuweiser OTHT-Taktiken (Over The Horizon Targeting) zu üben.

Paradoxerweise wurde der RNSH außer Betrieb genommen, als die britischen Uboote mit dem SPEARFISH einen modernen und zuverlässigen Torpedo erhielten. Das war viele Jahre nach diesem Krieg.

\*\*\*

**D**en argentinischen Ubooten erging es während des Krieges mit ihren Torpedos nicht

Name	Typ	Klasse	Indienststellung	Verdrängung getaucht (t)	Waffenbeladung bei den Falklands	Eintreffen / Verlassen Kriegsgebiet
ARA San Luis	SS	Kl. 209	1974	1248	SST-4 MARK 37 mod. 3	11.04. - 19.05.1982
ARA Salta	SS	Kl. 209	1974	1248	SST-4 MARK 37 mod. 3	-
ARA Santa Fe	SS	Balao / Guppy II	1944 (1971 in Argentinien)	2440	MARK 14 MARK 37 mod. 3	17.04. - 25.04.1982 (2. Patrouille)

viel anders als ihren britischen Pendants. Die Resultate der argentinischen Ubootfahrer waren ebenso enttäuschend wie das, was die Briten erfahren mussten. Was war geschehen?

ARA SANTA FE, ein altes Uboot des Typs BALAO, das 1944 als USS CATFISH vom Stapel gelaufen war, wurde 1971 nach der Konversion zum GUPPY II (d.h. Verbesserung der Unterwasserfähigkeiten) von Argentinien gekauft. Als sie unter dem Kommando von Fregattenkapitän Horacio Bicain zur Rückgewinnung der Falklandinseln verlegte, war sie mit einer Kombination von zwei Geradeausläufern (MARK 14) sowie zwei selbstsuchenden Torpedos (MARK 37 mod. 3 - ab hier nur noch MARK 37 genannt) beladen.

Zurück im Heimathafen wurde die Abreise zur Insel Südgeorgien vorbereitet (2. Patrouille; Ankunft am 17. April 1982) und die Torpedobeladung auf insgesamt 15 MARK 14 und acht MARK 37 vervollständigt.

Unterschiedliche Gewichtsangaben legen den Schluss nahe, dass es sich bei den 15 Geradeausläufern um sechs MARK 14 und neun MARK 23 handelte. Letztere waren eine hastig aus Peru beschaffte Version des MARK 14 ohne langsame Fahrtstufe.

**Fortsetzung in Auftauchen! 252**



**LITERATURVERZEICHNIS:**

- Bóveda, Jorge Rafael "El secreto del ARA Salta", in 'Todo es Historia', Buenos Aires, April 2002.
- Bóveda, Jorge Rafael "Uno contra todos", in 'Todo es Historia', Buenos Aires, April 2006.
- Brown, David "The Royal Navy and the Falklands War", Arrow Edition, London, 1989.
- Craig, Chris "Call for fire", John Murray Ed, London, 1995.
- Friedman, Norman "The Naval Institute guide to world naval weapons systems 1991/92", Naval Institute Press, Annapolis, 1992.
- Harper, Steven "Submarine Operations during the Falklands War",

Naval War College, Newport, 1994.

- Jane's Fighting Ships, Ausgabe 1981/82.
- Jane's Underwater Warfare Systems, Ausgabe 1990/91.
- Lane-Nott, Roger (RN)- HMS Splendid – "Report of Proceedings"
- Le Marchand, Thomas M (RN) - HMS Valiant – "Report of Proceedings"
- Mayorga, Horacio A. "No vencidos", Planeta, Buenos Aires, 1998.
- Pitkeathly, Michael y Wixon, David "Submarine Courageous - Cold War Warrior: The Life and Times of a Nuclear Submarine", HMS Courageous Society, 2010.
- Polman, Norman y Moore, K.J. "Cold War Submarines: The Design and Construction of U.S. and Soviet Submarines", Potomac Books, Washington, 2004.
- Powis, Jonathan "Jonty" "Falklands memories" (HMS Conqueror), in The Submarine Review, Virginia, Januar 2008.
- Preston, Anthony "Submarine warfare", Brown Books, London, 1998.
- Sciaroni, Mariano con Gillis, Matthew "Almost successful: ARA San Luis war patrol" in 2008 Submarine Almanac, Deep Domain (Ed.), Texas, 2007.
- Taylor, James (RN) - HMS Spartan – "Report of Proceedings"
- Wreford-Brown, Christopher (RN) - HMS Conqueror – "Report of Proceedings"

Der Autor dankt Alejandro Amendolara, Fernando Azcueta, Jorge Bergallo, Pablo Castro, Andrew Johnson, David Lagar, Roberto Paz, Alberto Poskin, Jonathan Powis und Narendra Sethia.



**DER AUTOR:**

**Mariano Pablo Sciaroni** ist Rechtsanwalt (UCA / 1999) und Magister in Strategie und Geopolitik (ESG-EA / 2007).

Autor von "Malvinas – Tras los Submarinos Ingleses", veröffentlicht vom Instituto de Publicaciones Navales im Jahr 2010, sowie zahlreicher Artikel über maritime Themen in Spezialzeitschriften und auf Websites.

Er ist Assistenz-Professor in den Sachgebieten ziviles Prozessrecht und Handelsrecht am Seminar Berufliche Praxis der Fakultät Recht und Politische Wissenschaften an der Katholischen Universität Argentinien. Während seiner beruflichen Aktivitäten hat er sich auf Prozessrecht und Versicherungsrecht spezialisiert und verschiedene Artikel über diese Themen geschrieben.

Prof. Daniel Alberto Mesa



**ÜBERSETZUNG AUS DEM SPANISCHEN:** Jürgen Weber

Korrektur und Unterstützung: Herbert Kupzyk sowie Maria Luisa und Hans-Jochen Spiltbauer.

**ANMERKUNGEN DES ÜBERSETZERS**

• **Copyright**

Der Artikel wurde zur Verfügung gestellt von Prof. Daniel Alberto Mesa, Webmaster der Gemeinschaft lateinamerikanischer Ubootfahrer „<http://www.elsnorkel.com>“.

• **Geographische Bezeichnungen**

In der Übersetzung werden gegenüber dem Originaltext wegen der höheren Bekanntheit die britisch geprägten geographischen Begriffe verwendet, z.B. Falklandinseln: engl. Falkland Islands, span. Islas Malvinas, franz. Îles Malouines

• **Abkürzungen**

Britischer Präfix vor Schiffsnamen: **HMS** = Her / His Majesty's Ship > Ihrer / Seiner Majestät Schiff.  
 Argentinischer Präfix vor Schiffsnamen: **ARA** = Armada (de la República) Argentina > Seestreitkräfte der Republik Argentinien.  
**UCA:** Universidad Católica Argentina > Katholische Universität Argentinien  
**ESG:** Escuela Superior de Guerra > Oberste Kriegsschule (vergleichbar der deutschen Führungsakademie der Bundeswehr).

## VOM GRUNDE DER OSTSEE ZU NEUEM GLANZ



Uboot WILHELM BAUER - Quelle: Deutsches Bundesarchiv

### Die ersten Uboote der Bundesmarine

HANS KARR

Hinweis: Dieser Beitrag erschien bereits in der Ausgabe 2-2010 von *Leinen los!*, der Verbandszeitschrift des Deutschen Marinebundes e.V. (DMB).

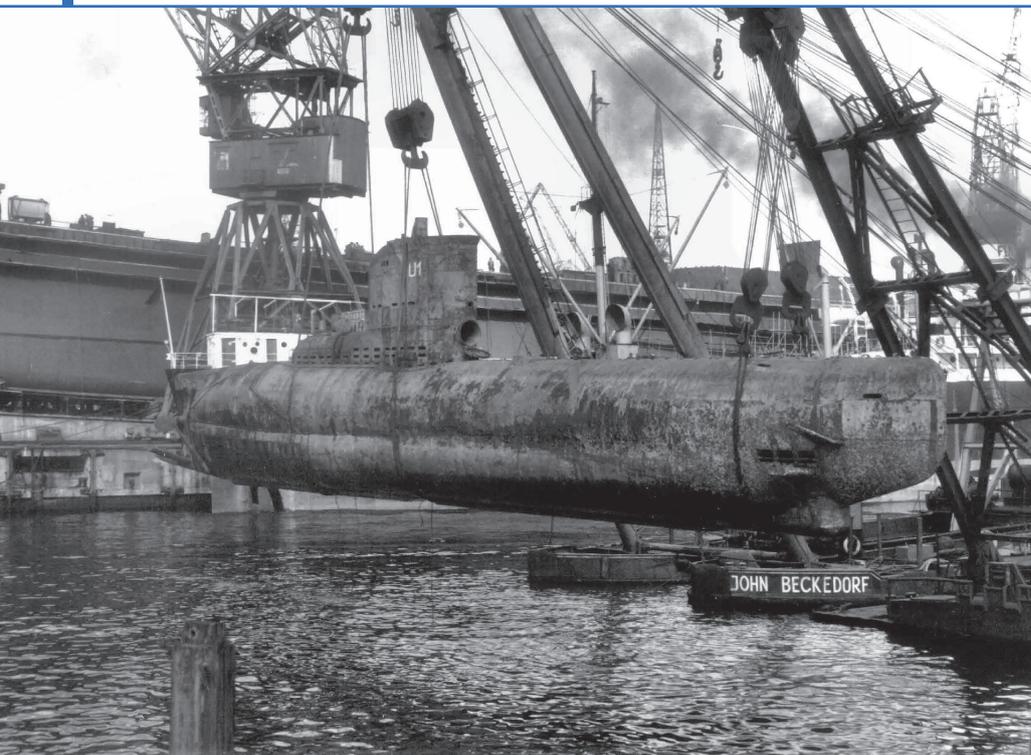
Schon bei den ersten Vorüberlegungen und Planungen für neu aufzustellende deutsche Seestreitkräfte war die Beschaffung von Ubooten vorgesehen. In der Himmeroder Denkschrift aus dem Oktober 1950 wird eine Zahl von 24 kleineren Booten genannt. Die westlichen Ostseeküsten galt es zu schützen. Im Falle eines Falles sollten sowjetische Angriffsunternehmungen abgewehrt und der sowjetische Nachschubverkehr

in der Ostsee gestört und unterbrochen werden.

Nach dem NATO-Beitritt der Bundesrepublik Deutschland genehmigte im Juli 1955 der Deutsche Bundestag den ersten Schiffbauplan, der zwölf Uboote vorsah. Die Größe der Boote war durch die Pariser Verträge auf 350 t begrenzt. Im Gegensatz zur Situation bei den Überwassereinheiten war keine Übernahme aus Beständen von NATO-Verbündeten möglich. Die Boote mussten erst noch konstruiert und gebaut werden. Als erste Maßnahme beschloss man daher, zwei im Mai 1945 versenkte Boote des Typs XXIII zu heben, diese instand zu

setzen und bis zum Zulauf der Neubauten als Schulboote zu verwenden.

Am 4. Mai 1945 verließ das am 2. März in Dienst gestellte U 2365 die Geltinger Bucht mit Zielhafen Kristiansand. Während des Überwassermarsches wurde das Boot im Kattegat von englischen Fliegern mehrfach angegriffen. Die entstandenen leichten Schäden konnten auf Grund liegend mit Bordmitteln behoben werden. Angesichts des sich abzeichnenden Kriegsendes versenkte die Besatzung am 8. Mai ihr Boot nördlich der Insel Anholt. Elf Jahre später tauchte im Juni 1956 das Boot an den Trossen des Bergungskrans JOHN BECKEDORF wieder auf.



Das Uboot U 2365 nach seiner Hebung - Quelle: ThyssenKrupp Marine Systems

Das am 17. März 1945 in Dienst gestellte U 2367 wurde in der Kieler Bucht während eines Fliegerangriffs von einem anderen Boot am Heck gerammt und musste zur Instandsetzung. Vor der Besetzung Kiels durch die Engländer wich das Boot am 2. Mai in die Flensburger Förde aus. Nach der Kapitulation versenkte die Besatzung am 9. Mai ihr Boot südöstlich des Leuchtturms Schleimünde. Im August 1956 wurde auch dieses Boot wieder gehoben.

Beide Uboote waren trotz der langen »Tauchphase« in erstaunlich gutem Zustand und kamen zu den Howaldtswerken nach Kiel zur Überholung. Öl- und Schlammablagerungen hatten vor Korrosion geschützt. Erneuert werden mussten lediglich die feuchtigkeitsempfindlichen elektrischen

U-HAI vor dem Marineehrenmal auf der Kieler Förde - Quelle: Deutsche Marine



Einrichtungen und das Kabelnetz. Nur einer Überholung bedurften die Antriebsmaschinen, andere maschinenbaulichen Elemente und die Sehrohre. Auch die elektrischen Maschinen waren nach gründlicher Reinigung wieder verwendbar. In fast ursprünglicher Ausführung wieder hergestellt, nur der Bugbereich war zur Aufnahme eines Sonars etwas verändert worden, erfolgte am 15. August 1957 unter dem Namen HAI die Indienststellung von ex U 2365. Am 1. Oktober 1957 setzte auch ex U 2367 als HECHT erneut Flagge und Wimpel. Da die Ubootflottille noch nicht existierte, wurden sie zunächst dem Kommando der Amphibischen Streitkräfte unterstellt.

HAI und HECHT begannen ihren Dienst als Zielschiffe in der U-Jagdausbildung und ab Mitte 1959 dienten sie als Schulboote der neu aufgestellten Ubootlehrgruppe. Fast alle Ubootfahrer der neuen deutschen Marine erhielten bis Mitte der 1960er Jahre auf ihnen ihre Bordausbildung. In dieser Zeit erfolgten auch mehrere Umbauten, um die Boote den zulaufenden Neubauten anzupassen. Unter anderem wurde die Turmverkleidung in eine strömungsgünstigere Form verändert. 1963 erhielten die Boote eine neue Antriebsanlage, wozu sie um 1,2 m verlängert werden mussten.

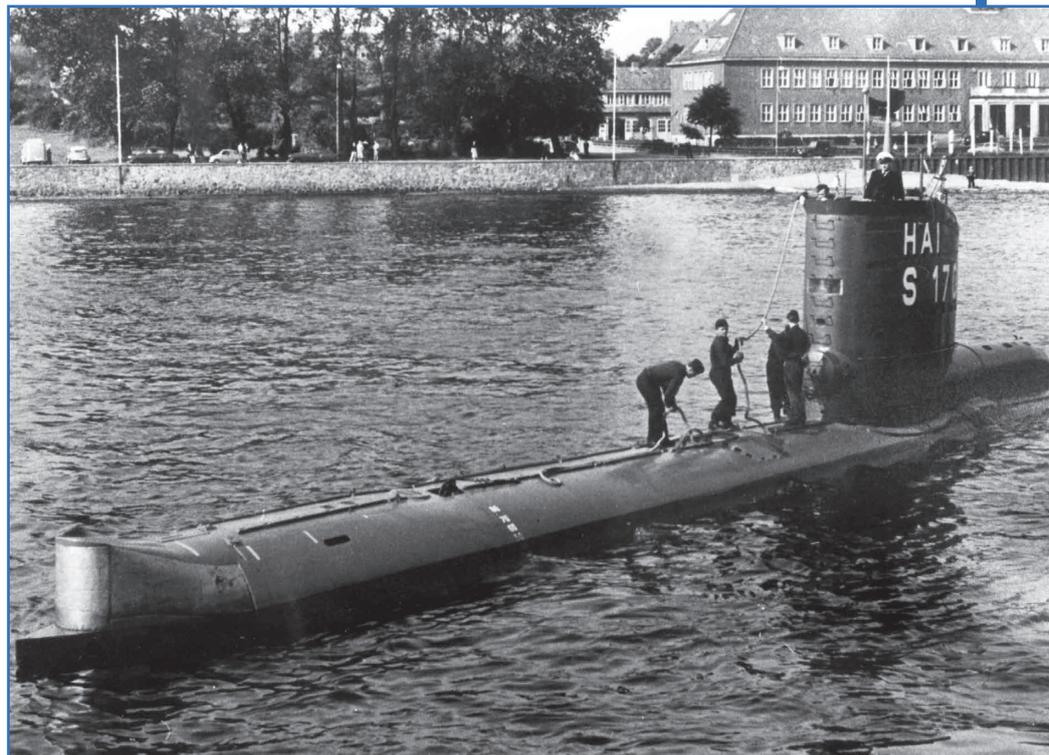
Am 14. September 1966 gegen 18:00 Uhr kam es 138 sm nordwestlich von Helgoland auf Position 55° 15' N 004° 22' O zu einem tragischen Unglück. Bei schwerem Wetter sank U-HAI

infolge eines Wassereintruchs. Das Boot befand sich zu diesem Zeitpunkt in einem Ausbildungsverband und war auf dem Marsch nach Aberdeen. Von den 20 Besatzungsmitgliedern konnte nur ein Obermaat gerettet werden, nachdem er 13 Stunden im Wasser getrieben hatte. Zehn Tage nach dem Unglück, bei dem die Marine ihr erstes Schiff verlor, wurde die HAI vom Schwimmkran MAGNUS III gehoben. Das Boot wurde anschließend zu den Rheinstahl-Nordseewerken nach Emden verbracht, untersucht und nach Freigabe abgebrochen.

Das Unglück der HAI bedeutet letztendlich auch für das

Schwesterboot das Aus. Am 30. September 1968 ging HECHT außer Dienst, um anschließend in Kiel abgebrochen zu werden. Damals hatte man leider noch keinen Sinn und auch kein Interesse daran, schiffbauliche Meilensteine, wie sie die Boote des Typs XXIII zweifelsohne darstellten, für museale Zwecke und für die Nachwelt zu erhalten.

Nachdem die Bergung und Instandsetzung von U 2365 und U 2367 so erfolgreich verlaufen waren, holte im Juni 1957 in eigener Initiative die Hamburger Bergungsreederei Bugsier mit ihren Hebeschiffen ENERGIE und AUSDAUER auch das versenkte



Unterseeboot HAI vor dem Marinestützpunkt Kiel - Quelle: Deutsche Marine



Technikmuseum WILHELM BAUER in Bremerhaven - Quelle: WIKIPEDIA, Uwe H. Frieße

U 2540 wieder an die Oberfläche. Da das Verteidigungsministerium sein Interesse an einer späteren Übernahme signalisiert hatte, kauften die Kieler Howaldtswerke das Boot. U 2540 ist ein Zweihüllenboot des Typs XXI und stellte am 24. Februar 1945 in Dienst. Am 4. Mai 1945 versenkte die Besatzung das Boot in der Nähe von FLENSBURG FEUERSCHIFF.

Um das etwa 1.600 t verdrängende Boot wieder in Dienst stellen zu können, bedurfte es einer Sondergenehmigung der Westeuropäischen Union. U 2540 bzw. WAL wie es zwischenzeitlich genannt wurde, sollte als Versuchsfahrzeug und Erprobungsplattform für neue Ubooteinrichtungen hergerichtet werden. Im November 1958 begannen die

Umbauarbeiten und am 1. September 1960 stellte das Boot als WILHELM BAUER beim Komman-

do der Amphibischen Streitkräfte wieder in Dienst. Im Dezember 1962 wechselte die Unterstellung zur Ubootlehrgruppe. Nach einer zwischenzeitlichen Außerdienststellung und weiteren Umbauten wurde die WILHELM BAUER am 20. Mai 1970 vom Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung übernommen und mit ziviler Besatzung in Eckernförde stationiert. Zehn Jahre später wird das Boot in das Marinearsenal nach Wilhelmshaven verholt und dort bis zu seiner endgültigen Außerdienststellung am 15. März 1982 aufgelegt. Altersschwächen hatten sich bemerkbar gemacht, und eine Unterwasserkollision mit dem Zerstörer Z 3 am 6. Mai 1980 hinterließ erhebliche Schäden. Die Zeit für die WILHELM BAUER war damit endgültig abgelaufen. Nach dem Rückbau in den Originalzustand von 1945 liegt sie heute als Technikmuseum und Besuchermagnet im Alten Hafen beim Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven.

Hans Karr

## Angaben zu den Schiffsklassen

Bootsnamen	HAI / HECHT	WILHELM BAUER
Typ / Klasse	XXIII / 240	XXI / 241
NATO-Kennung	S 170 / S 171	Y 880
Verdrängung	↑ 232 t / ↓ 256 t	↑ 1.620 t / ↓ 1.820 t
Länge	34,68 m	7,68 m
Breite	3,00 m	6,60 m
Tiefgang	3,70 m	6,20 m
Besatzungsstärke	17-19	57
Antriebsdiesel	1 x 430 kW	2 x 440 kW
Ladegenerator	1 x 405 kW	2 x 405 kW
Propellermotor	1 x 442 kW	2 x 920 kW
Wellen	1	2
Geschwindigkeit	↑ 9,7 kn / ↓ 12,5 kn	↑ 15,5 kn / ↓ 17,5 kn
Torpedorohre	2 x 53,3 cm	4 x 53,3 cm



U-HECHT, zweites Aussehen mit geänderter Turmform - Quelle: Deutsche Marine

## NEUE UBOOTE FÜR DIE SINGAPURISCHE MARINE

### Ubootgroßauftrag für ThyssenKrupp Marine Systems

**W**ie ThyssenKrupp Marine Systems (TKMS), ein Unternehmen von ThyssenKrupp Industrial Solutions, Anfang Dezember 2013 mitteilte, hat die singapurische Marine TKMS einen Auftrag zur Lieferung von zwei Ubooten der HDW Klasse 218SG erteilt. Der Bau der Boote, die mit einem außenluftunabhängigen Antriebssystem ausgestattet sein werden, erfolgt auf der Kieler Werft von ThyssenKrupp Marine Systems (früher Howaldtswerke Deutsche Werft, HDW).

Die HDW Klasse 218SG ist ein auf die Kundenwünsche zugeschnittener Ubootentwurf. Verglichen mit den gegenwärtigen Ubooten von TKMS ist das neue Boot so auf die Kundenbedürfnisse zugeschnitten worden, dass es zusätzliche Ausrüstung für gegenwärtige und zukünftige operationelle Anforderungen aufnehmen wird. Besondere Aufmerksamkeit wurde dabei auf eine ultramoderne Auslegung des maßgeschneiderten Führungs- und Waffenleitsystems (FüWES) dieser Uboote gelegt. Das singapurische Unternehmen ST Electronics, das zur ST Engineering Gruppe gehört, wird dieses FüWES gemeinsam mit Atlas Elektronik entwickeln.

„Der neue Auftrag ist eine Bestätigung für unsere hoch entwickelten Produkte und Dienstleistungen und wird darüber hinaus unsere Position als Weltmarktführer im Bereich der konventionellen Uboote stärken. Der Vertrag sichert nicht nur Beschäftigung bei TKMS, sondern auch mehrere hundert Arbeitsplätze bei zugehörigen Unterauftragnehmern“, so Dr. Hans Christoph Atzpodien, Vorstandsvorsitzender von ThyssenKrupp Industrial Solutions und Aufsichtsratsvorsitzender von ThyssenKrupp Marine Systems zur Bedeutung dieses am 29. November 2013 getätigten Vertragsabschlusses.

Auf Nachfrage bei TKMS waren, mit Berufung auf die vereinbarte



Uboot der CHALLENGER-Klasse in seinem Heimatstützpunkt - Quelle: Hans Karr

Vertraulichkeit, keine weitere Informationen zu erhalten. In einem Artikel der singapurischen Tageszeitung »The Straits Times« vom 2. Dezember 2013 findet sich der Hinweis: „The contract includes a logistics package and the training of Singaporean crew in Germany. The new vessels, together with two second-hand ARCHER-class submarines, will replace four ageing CHALLENGER-class submarines. The new vessels are expected to be delivered from 2020.“

Aber auch hier keine weiteren Angaben oder Hinweise zu der technischen Auslegung des neuen Uboottyps, mit dem die noch recht junge singapurische Ubootwaffe erstmals werksneue Boote erhält. Es ist davon auszugehen, dass sie auf den bisherigen Exportbooten der Klasse 214 (Griechenland, Südkorea, Türkei) oder 209PN (Portugal) basieren werden. Letztere Klasse ist ein auf portugiesische Belange zugeschnittenes 214-Derivat.

Der Aufbau der singapurischen Ubootwaffe begann Mitte der 1990er Jahre mit der Beschaffung von gebrauchten und zu diesem Zeitpunkt schon wieder außer Dienst gestellten Einheiten der schwedischen SJÖORMEN-Klasse (A 12-Klasse). Die erstmals 1968/69 in Schweden in Dienst gestellten Boote SJÖBJÖRNEN, SJÖORMEN, SJÖLEJONET und SJÖHUNDEN setzten nach durchgeführten Modernisierungs- und Tropikalisierungsmaßnahmen zwischen 1997 und 2001 als CHALLENGER, CENTURION, CONQUERER und CHIEFTAIN die singapurische Flagge. Bevor die Boote in ihr Heimatland verlegten, erfolgte die technische und taktische Ausbildung der jeweiligen Besatzung in Schweden. Ein fünftes Boot, die SJÖHÄSTEN, wurde zusätzlich als Ersatzteillager übernommen. Nach Weyers Flottentaschenbuch 2013-2015 soll allerdings die CHALLENGER mittlerweile nur noch als stationäre Trainings- und Schulungs-

Das portugiesische Uboot ARPAO der Klasse 209PN kurz vor seiner Taufe am 18. Juni 2009 - Quelle: Hans Karr



ten Boote HÄLSINGLAND und VÄSTERGÖTLAND der VÄSTERGÖTLAND-Klasse (A 17-Klasse). Diese Boote wurden Ende der 1980er Jahre für die schwedische Marine gebaut. Sie setzten als ARCHER (2. Dezember 2011) und SWORDSMAN (30. April 2013) die singapurische Flagge. Auch hier erfolgte zuvor in Schweden eine umfassende Modernisierung und Umrüstung auf das zukünftige tropische Einsatzgebiet. Dabei erhielten beide Boote als außenluftunabhängiges Antriebssystem einen Stirling-Motor eingebaut. Hierzu mussten sie um 12 m verlängert werden. Ab 2020 werden sie zusammen mit den beiden HDW Klasse 218SG-Booten die zukünftige singapurische Ubootwaffe bilden.

Hans Karr

einheit genutzt werden. Ihre drei noch aktiveren und rege in das singapurische Flottengeschehen eingebundenen Schwestern werden dann in einigen Jahren von den beiden HDW Klasse 218SG-Booten abgelöst werden.

Der nächste Schritt beim Aufbau der Ubootwaffe begann 2005 mit der Beschaffung von zwei weiteren gebrauchten Ubooten aus Schweden. Diesmal handelte es sich um die außer Dienst gestell-

## Angaben zu den Schiffsklassen

Klassenamen	CHALLENGER ex SJÖORMEN	ARCHER ex VÄSTERGÖTLAND
Typ	A 12	A 17
Bootsnamen	CHALLENGER, CENTURION, CONQUERER, CHIEFTAIN	ARCHER, SWORDSMAN
Verdrängung	↑ 1.130 t / ↓ 1.400 t	↑ 1.500 t / ↓ 1.600 t
Länge	51.00 m	60.50 m
Breite	6.10 m	6.10 m
Tiefgang	5.80 m	5.60 m
Tauchtiefe	150 m	300 m
Besatzungsstärke	23	28
Antriebsdiesel	2 x 920 kW	2 x 795 kW
AIP-System	ohne	1 x 75 kW
Propellermotor	1 x 1.103 kW	1 x 1.323 kW
Geschwindigkeit	↑ 12 kn / ↓ 20 kn	↑ 11 kn / ↓ 20 kn
Torpedorohre	4 x 533 mm 2 x 400 mm	6 x 533 mm 3 x 400 mm



# DAS „NEUE 1. UBOOTGESCHWADER“

Als am 29. August 2013 um 10:23 Kapitän zur See Görg als Vertreter des Kommandeurs der Einsatzflottille 1 dem Fregattenkapitän Grimm als letztem Kommandeur des Ausbildungszentrums Uboote (AZU) befehlt, ebendieses dem 1. Ubootgeschwader zu unterstellen, wurde damit öffentlichkeitswirksam vollzogen, was bereits mit Wirkung zum 1. Juli 2013 organisatorisch angewiesen war - die Aufstellung des neuen 1. Ubootgeschwaders. Aufgrund der engen Verzahnung zwischen dem AZU und dem 1. UGschw im Allgemeinen und der Wahrnehmung des Dienstpostens stellvertretender Kommandeur 1. UGschw durch den Kommandeur AZU im Besonderen wurde dieses neue 1. UGschw faktisch bereits seit mehr als einem



halben Jahr vor der Anweisung praktiziert.

Die Neuausrichtung der Bundeswehr, welche natürlich auch Auswirkungen auf die Marine und damit auf das 1. UGschw und das AZU hat, beinhaltet eben genau die Auflösung der beiden Verbände in der bis dahin bestehenden Form und die Neuaufstellung als ein Verband unter der Führung des Kommandeurs 1. UGschw. Die zähen und langwierigen Haushaltsverhandlungen, die im November 2012 erfolgreich zu Ende gebracht werden konnten, hatten als Ergebnis einen Verband, der in der Marine einzigartig ist: vier verschiedene Waffensysteme – die zukünftig sechs Boote der Klasse 212A mit insgesamt 7 Besatzungen, drei Flottendienstboote und die Ubootunterstützungseinheit Tender Main – eine „Schule“, ein Analysezentrum und nicht zuletzt eine dislozierte Aufklärungsstation bilden mit 16 Kompanieäquivalenten das Neue 1. Ubootgeschwader und machen es somit zu einem der vielseitigsten Verbände der Marine. Neben der organisatorischen Neugestaltung

erfolgte eine weitere Vertiefung der Einsatzorientierung, die sich unter anderem in der umfassenden Schaffung von Stabs- und Ausbildungsdienstposten mit Einsatzfähigkeitsreserven-Kodierung manifestiert – Stabs- und Ausbildungspersonal wird somit konsequent als Einsatzreserve für die Bordbesatzungen vorgehalten und genutzt. Die Symbiose von Einsatz und Ausbildung, die bereits in der Vergangenheit beispielgebend war, wird nun auch strukturell durch das **Neue 1. Ubootgeschwader** verkörpert.

Der vorliegende Artikel soll die neu zum 1. UGschw hinzugekommenen Elemente beschreiben. Dazu beleuchtet er die jeweilige Geschichte und erklärt welche Änderungen sich mit der Unterstellung unter das 1. UGschw ergeben.

## Die neue Struktur des 1. Ubootgeschwaders nach der Zusammenführung

Abschließend soll ein Ausblick auf die vor dem Neuen 1. Ubootgeschwader liegenden Jahre gewagt werden.

## Das Ausbildungszentrum Uboote

Sicherlich ist die Integration der Ubootausbildung in den Verband eine der am tiefsten in die Strukturen des Geschwaders greifenden Veränderungen. Mit ihr endet eine über 100 Jahre zurückblickende Geschichte eines eigenständigen Ausbildungsverbandes, der fortan integraler Bestandteil der operativen Ubootwaffe sein wird. Zwar war das Ausbildungszentrum bereits zuvor Teil der Ubootflottille gewesen, dies jedoch auf Battalionsebene. Bis dahin blickte die im Ausbildungszentrum Uboote verankerte Ubootausbildung auf eine ebenso lange wie wechselhafte Geschichte zurück. Ihre Geburtsstunde erlebte sie im Jahre 1910 als Ubooterschule an Bord SMS „Vulkan“, einem Uboot-Hebeschiff. Sie begründete die erste lehrgangsgebundene Ubootausbildung in Deutschland, bevor sie mit



Mit dem Einrollen der Truppenfahne geht die Ära des AZU als eigene Dienststelle zu Ende.

Ende des Ersten Weltkrieges wieder aufgelöst wurde. Erst 1933 wurden wieder deutsche Offiziere zum Ubootoffizier ausgebildet, dieses Mal an der „Uboot-Abwehr-Schule“ in Kiel. 1938 wurde erstmalig eine Ubooterschule mit Schulverband gegründet, dieses Mal in Neustadt in Holstein. Wenngleich die Ubootausbildung während des Zweiten Weltkrieges zwischenzeitlich nach Pillau verlegt und im März 1945 eingestellt wurde, sollte Neustadt in Holstein noch für längere Zeit ein für deutsche Ubootfahrer prägender Ort bleiben.

Ihre Wiedergeburt feierte die Ubootausbildung mit der Wieder-Indienststellung von „U-Hai“ als Schul-Uboot am 15.08.1957. Bereits zwei Jahre später wurde eine komplette „Ubootlehrgruppe“ (ULG) in Neustadt/Holstein mit den unterstellten Ubooten „U-Hai“, „U-Hecht“ und Schlepper „Passat“ aufgestellt. 1960 fand der erste Ubootgrundlehrgang für Wachoffiziere an der ULG statt, und im Sommer 1961 konnte die ULG ihren ersten Torpedo-Schießabschnitt durchführen, welcher nun in den Folgejahren regelmäßig stattfinden sollte.

Als am 14.09.1966 „U-Hai“ während einer Ausbildungsreise im schweren Sturm auf der Doggerbank sank, sollte dies zu einem prägenden Einschnitt in der Ausbildungsphilosophie der deutschen Ubootwaffe werden. Als eine der wichtigsten Konsequenzen wurde in der Abarbeitung dieser größten nautischen Schiffskatastrophe nach dem Zweiten Weltkrieg die tauchtechnische Gefechtsausbildung „Gruppe Tauch-



Ausbildungszentrum Uboote: So, wie sich die Technik weiterentwickelt, so macht es auch die Ausbildung. Hier zu sehen einer der Simulatoren für die taktische Ausbildung.

technische Gefechtsausbildung“ (TTG) eingeführt. Sie sollte im weiteren Verlauf die sicherere Handhabung des Ubootes durch seine Besatzung unter jedweden Bedingungen garantieren. Der Erfolg diese Maßnahme äußert sich bis heute darin, dass seit 1966 kein deutsches Uboot mehr verloren ging und die deutsche schiffssicherungstechnische Ausbildung der gesamten Besatzung international größte Reputation genießt. Somit wurden 1971 auch erstmals Lehrgänge für ausländische Besatzungen (Argentinien) als Ausbildungshilfe für Marinen, die in Deutschland Uboote bauen lassen, durchgeführt. 1983 fand ebenso erstmalig ein deutscher Kommandanten-Lehrgang statt, der somit auf eine dreißigjährige Geschichte zurückblicken kann.

Als am 31.08.1989 die ULG aufgelöst und die Ubootausbildung nach Eckernförde verlegt wurde, stellte dies einen weiteren Meilenstein in der Geschichte der Ubootausbildung dar. Mit der Verlegung des 1. UGschw. von Kiel nach Eckernförde war nun die gesamte deutsche Ubootwaffe dort beheimatet. Lediglich die Uboot-Grundausbildung (1./AZU) verblieb bis zur Fertigstellung der neuen Schiffstechnischen Landanlage (STLA) im Dezember 1991 als Außenstelle in Neustadt. In Eckernförde wurden die infrastrukturellen Grundlagen für die Einführung und Beherrschung des neuen Waffensystems U 212A gelegt. Sie stellen heute eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Basis- und Einsatzausbildung deutscher Ubootbesatzungen dar. Gleichzeitig bietet sie sich geradezu an, die international hohe Nachfrage nach deutscher

Ubootausbildung zu decken und somit einen wichtigen Beitrag zur Wahrnehmung der deutschen Marine zu leisten. Gewissermaßen eine Blaupause hierfür stellte die Ausbildung südafrikanischer Ubootbesatzungen am AZU zwischen 2005 und 2008 dar. Sie beinhaltete eine Basisausbildung, ein Safety-Work-Up für „S-101“ durch TTG-Personal sowie eine Sehrohr-/Sicherheitsausbildung für südafrikanische Uboot-Offiziere und kann insgesamt als großer Erfolg und Meilenstein in der Internationalen Ausbildung gewertet werden.

Mit der Auflösung des AZU als eigenständige Dienststelle auf Bataillons-ebene und der Integration als Dienststellensegment auf Kompanieebene in das 1. UG beginnt nun ein neuer Abschnitt in der Geschichte der Ubootausbildung. Ihr Leiter agiert nun als Kompaniechef einer Ausbildungseinheit und zeichnet gleichzeitig als Stabsoffiziere Ausbildung und ein Vertreter des Kommandeurs 1. UGschw verantwortlich für die Ubootausbildung und Zertifizierung der Besatzungen im Geschwader. Neben der Ausbildung und Zertifizierung deutsche Ubootbesatzungen wird die internationale Ausbildung von Nationen, die deutsche Exportboote kaufen, eine zunehmend wichtige Rolle einnehmen.

### Die Historie der Marineküstenstation

Die wohl schönste Dienststelle der Marine liegt im Nordosten der Ferieninsel Fehmarn, deren Bekanntheitsgrad durch die Vogelfluglinie, den Fährbahnhof Puttgarden und nicht zuletzt durch ihre Wetterbegünstigung als Insellage, kaum noch steigerungsfähig ist. Die Marine hat die geostrategisch günstige Lage an der engsten Stelle des Fehmarn-Beltes, der immerhin noch 20 km breit ist, bereits im Jahre 1908 erkannt, was aus einem Pachtvertrag aus dem Landesarchiv in Schleswig hervor geht. Für vier Soldaten wurde damals auf dem Gelände der jetzigen Kasernenanlage eine Marinennachrichtenstelle/Marinesignalstelle der kaiserlichen Marine errichtet. Die Aufgabe war, wie heute auch,

Überwachen des Fehmarn-Beltes mit allen zur Verfügung stehenden Sensoren und Weiterleiten der Informationen. Dass kurz nach der Jahrhundertwende außer der rein optischen Beobachtung keine weiteren Aufklärungsmittel eingesetzt wurden, versteht sich von selbst. In der Zeit von 1929 bis 1936 wurde hier Ausbildung in der Verwendungsreihe der „Signäler“ oder „Winkies“ durchgeführt. Fest steht auch, dass während des zweiten Weltkrieges das Gelände eine Flak-Stellung der Wehrmacht beheimatete.

Kurz nach der Wiederbewaffnung hatte die Bundesmarine die herausragende Bedeutung von Marienleuchte erkannt. Zunächst wurde 1957 eine Marinesignalstelle ziemlich provisorisch wieder in Betrieb genommen. Die Besatzung war in einem in der Nähe gelegenen Gasthof einquartiert und nahm dort auch die Mahlzeiten ein. 1961-62 ist die Infrastruktur, wie sie heute noch maßgeblich besteht, entstanden. Diensträume, Unterkünfte, Kfz-Bereich und Wirtschafts- und Sozialgebäude wurden gebaut und zunächst der Küstenradarorganisation zur Verfügung gestellt. Erst im Jahre 1968 zog der Marinefernmeldezug 736 des Marinefernmeldeabschnitts 7 von Staberhuk nach Marienleuchte um.

Bis in die achtziger Jahre befanden sich hier auf dieser kleinen Station folgende Teilbereiche:

1. Marine-Signalstelle zugehörig zur Marinefernmeldegruppe 53 mit Sitz in Neustadt/Holstein.
2. Marineunterwasserortungsstelle, zugehörig zur Marinefernmeldegruppe 53 mit Sitz in Neustadt/Holstein.



Seit Jahren ein fester Bestandteil des Verbandes, die Außenstelle Marienleuchte auf Fehmarn.

3. Marinefernmeldesektor 73 Außenstelle Marinenleuchte, zugehörig zum Marinefernmeldesektor 73 mit Sitz in Neustadt/Holstein.

Das heute noch bestehende „Container-Areal“ als „Zwischenlösung“ für die Signalerfassung wurde 1987 errichtet. Die große Lösung hieß „Klingenberg“ und bezeichnete ein Gelände, zwei Kilometer Luftlinie entfernt und 16 Meter über NN, auf dem eine völlig neue FmElo-Aufklärungsstation gebaut werden sollte. Die Wiedervereinigung Deutschlands verhinderte die Fortführung der Klingenberg-Planungen, das Provisorium blieb und ist heute als ELAM-Erfassungsstelle Marinenleuchte dem ElokaBtl 912 in Nienburg der Streitkräftebasis unterstellt.

Die Marineunterwasserortungsstelle, in den sechziger Jahren mit dem Überwachungssystem „Holzauge“ in Marinenleuchte errichtet, wechselte im Unterstellungsverhältnis erst im April 1986 vom Marinefernmeldeabschnitt 1 zum Marinefernmeldestab 70 und 2001 vom Marinefernmeldestab 70 zur Ubootflottille und 2006 dann zum Ausbildungszentrum Uboote. Bereits 1987 wurden Planungen konkret, eine moderne leistungsfähige Erfassungsstelle aufzubauen, die das „Holzauge“ sowie die Anfang der 80er Jahre hinzugekommene amerikanische Anlage „Miss Beta“ ersetzen sollte. Die am 13. Januar 1993 in die militärische Nutzung eingeführte Passivsonaranlage DWQX-12 erlaubt weitergehende Erfassungs- und Analysemöglichkeiten sowohl im Geräusch- als auch im Sonar- und UT-Sektor. Das von der NATO finanzierte System erlaubt es, schon auf relativ große Entfernungen Fahrzeuge zu detektieren und zu klassifizieren.

Im Rahmen der Zusammenlegung des 1. Ubootgeschwaders mit dem Ausbildungszentrum Uboote am 01. Juli 2013 wurde die Marineunterwasserortungsstelle (MUWOST) eine eigenständige Kompanie des 1. Ubootgeschwaders. Fachlich vorgesezte Dienststellen sind das HAM in Eckernförde und das MarKdo.

Als Ausblick für die Zukunft ist die Regeneration der Unterwassersensoren



Drei Waffensysteme – ein Verband. Gemeinsam auf dem Weg nach vorn.



Internationale Kooperationen im Bereich der Ausbildung unterstreichen die Bedeutung des Verbandes und bieten die Möglichkeit, auch im internationalen Umfeld Synergien zu nutzen und Kompetenzen zu bündeln.

und Sonaranlage zu erwarten. Des Weiteren ist eine umfangreiche Sanierung des Unterkunftsgebäudes geplant, um den derzeitigen aktuellen Stand der Unterkünfte auf einen Internatsstandard (Kaserne 2000) annähernd darzustellen.

## Ausblick

**D**as Neue 1. Ubootgeschwader ist der Verband, der die Expertise der Deutschen Marine in der Unterwasserseekriegsführung und der seegestützten signalerfassenden Aufklärung trägt und dem Generalinspekteur hierzu einsatzreife Waffensysteme zur Verfügung stellt.

Das Neue 1. Ubootgeschwader verfügt strukturell über alle dafür notwendigen Elemente: Ausbildung, Weiterentwicklung, sanitätsdienstliche Versorgung, technische und logistische Unterstützung an Land als auch in See. Das Mehrbesatzungsmodell und die Einsatzfähigkeitsreserve ermöglichen den Einsatzbesatzungen und der Wertgruppe, sich auf den Erhalt ihrer Einsatzfähigkeit zu konzentrieren, Seefahrtsvorhaben und Einsätze langfristig zu planen und sich dienstlich – als auch persönlich – vor- und nachzubereiten. Die operativen und technischen Unterstützungselemente Flottendienstboot entlasten die Besatzungen, um eine durchhaltefähige signalerfassende Aufklärung sicherzustellen.

Gleichwohl gilt es jetzt, diese ausgezeichneten strukturellen Voraussetzungen mit Leben und vornehmlich mit Personal zu füllen, denn hier liegt der Schlüssel zum Erfolg. Diese strategische, die ganze Marine betreffende Herausforderung, hat gerade im 1. Ubootgeschwader mit den wenig redundanten Strukturen an Bord der Uboote – und dem damit verbunden geschlossenen Personalkörper innerhalb eines geschlossenen Personalkörpers – eine existenzielle Bedeutung.

Es sei an dieser Stelle erwähnt, dass trotz des enormen personellen und logistischen Aufwandes, den das WESTLANT DEPLOYMENT mit sich gebracht hat, mit insgesamt 234 Einsatztagen der Flottendienstboote und ihren Aufklärungsfahrten SÜD das 1. Ubootgeschwader maßgeblich zu den Einsätzen der Bundeswehr beitragen konnte.

Das **Neue 1. Ubootgeschwader** wird mit seinen Mitteln auch zukünftig seinen Beitrag im Einsatz leisten und den guten Ruf der Deutschen Marine über die Weltmeere tragen.

Fregattenkapitän Jens Grimm

## Beiträge:

Fregattenkapitän Arndt Henatsch  
 Korvettenkapitän Frédéric Strauch  
 Korvettenkapitän Steffen Vogelreuter  
 Kapitänleutnant Thorsten Busch

## UBOOTFAHRER AUF ABWEGEN ?

### Münchner Vorstadtkind über Umwege zur Marine und dann in die weite Welt

#### 1. Teil: Von der Luftwaffe über die Marine zur Handelsschifffahrt

Hans-Jochen Spittbauer  
UK München 1926

#### Als Obergefreiter zur Luftwaffe



Foto: Hans-Jochen Spittbauer

**E**s war nicht gerade der direkte Weg, der mich von München zur Marine führte. Meine Mutter hatte 1961 noch immer die hohen Verluste der Kriegsmarine vor Augen und verweigerte mir ihre Zustimmung zur Freiwilligenmeldung, die ich als noch nicht Volljähriger brauchte. Daher bewarb ich mich zunächst bei der Luftwaffe, wurde nach einigen Wochen zur zweitägigen Eignungsprüfung beim Kreiswehrrersatzamt München eingeladen und schloss den Test offenbar erfolgreich ab, denn bald schickte die Luftwaffe den Einberufungsbescheid

als Obergefreiter (Volksschulabschluss, abgeschlossene Berufsausbildung und ein Gesellenjahr).

Am 02. Juli 1962 passierte ich das Kasernentor des 4. Luftwaffenausbildungsregiments in Leipheim an der Donau, wurde der 11. Kompanie zugeteilt und bekam gleich nach der Ankunft Liegestütze verordnet. Die Gruppenführer als Gefreite waren von den besser besoldeten „Frischlingen“ im höheren Dienstgrad nicht besonders angetan. Der Laufschrift war die neue und häufig für uns angeordnete Bewegungsart für die nächsten Wochen.

Bei der Einkleidung am folgenden Tag wurden alle Bekleidungs- und Ausrüstungsteile von den Kleiderbullen mit einem lauten „Passt!“ ausgegeben. So erhielt ich zwei gebrauchte Kampfstiefel verschiedener Schuhgrößen, deren Annahme ich als Neuling nicht verweigern mochte; den kleinen Unterschied glich ich durch eine unterschiedliche Anzahl an Socken aus. Für die nächsten drei Monate bestand Uniformpflicht - auch für die Wochenendheimfahrten nach der Grußabnahme. Es wurde viel marschiert - Strecken bis zu 80 km standen im

Ausbildungsprogramm. Auch dabei hatten die Ausbilder so ihre kleinen Gemeinheiten parat: Das sogenannte Sputnik - benannt nach dem ersten sowjetischen Satelliten von 1957 - bedeutete, mit dem Gewehr in Vorhalte um die marschierende Kompanie zu kreisen bis die Luft weg blieb. Man wollte aber auch dabei keine Schwäche zeigen, denn dann wurde man erst recht ein Opfer der Ausbilder; 1962 war die Innere Führung neun Jahre nach Einführung dieses Begriffs halt noch ziemlich unbekannt in der Praxis.

Nach drei Monaten Grundausbildung wurde ich in die Elektronik- und Waffenstaffel des Aufklärungsgeschwaders 51 (AG 51) „Immelmann“ in Manching bei Ingolstadt versetzt, das bereits im August 1961 der NATO direkt unterstellt worden war. Damit begann der Gammeldienst, denn wir waren als Flugregler vorgesehen für die neuen Aufklärungsflugzeuge STARFIGHTER RF-104, die aber erst ab 1963 an das Geschwader ausgeliefert wurden. Die alten Maschinen des Typs RF-84 THUNDERFLASH wurden noch vom Stammpersonal gewartet, für das wir die Werkzeugkisten schleppen durften.

Soldaten des Aufklärungsgeschwaders 51 bei der Arbeit,  
Foto: Hans-Jochen Spittbauer



Im Januar 1963 wurde ich zum Grundlehrgang für Flugregler an die Technische Schule der Luftwaffe 1 in Kaufbeuren versetzt. Völlig überraschend für mich bestand unser Lehrgang aus zwei Luftwaffen- und vier Marinesoldaten, deren Uniform mich schon beeindruckte. Nach dem Lehrgang ging es wieder zurück nach Manching, um weiter beim Skat spielen auf den STARFIGHTER zu warten. In der Versorgung war mittlerweile ein Obermaat tätig, der auf dem Geleitboot BREMSE (Typ M 35) gefahren und dann zur Luftwaffe gewechselt war. Das wiederum inspirierte mich zum Versetzungsgesuch zur Marine.

### Der Wechsel zur Marine

Nach drei Monaten kam endlich die Versetzungsverfügung zum Gastenlehrgang ME 43 an der Technischen Marineschule (TMS) II in Bremerhaven mit Dienstantritt zum 01. Oktober 1963. Als Exot in Luftwaffenuniform empfand ich den Schulbetrieb bei der Marine weitaus besser als das, was ich in 15 Monaten Luftwaffendienstzeit kennengelernt hatte. Trotzdem hatte ich so meine Probleme mit einigen militärischen Gepflogenheiten und auch teilweise mit den Vorgesetzten. Die drei Monate Schinderei in der Grundausbildung hatte ich nicht vergessen und spürte daher kein Verlangen auf eine Wiederholung. Ich drückte mich bei den bekannten Übungen und Einlagen wie „Maskenball“ oder Revierreinigung, wofür der vorgesetzte Obermaat weitestgehend Verständnis hatte!

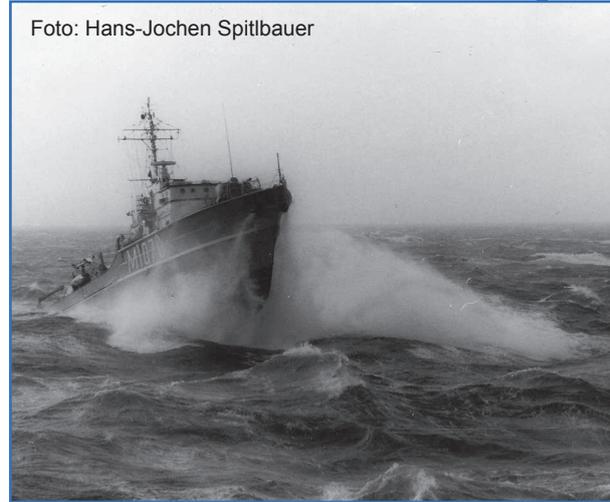
Nach Ende des Gastenlehrgangs kam der besondere Tag der Kommandoverteilung. Man wollte ja in die weite Welt, doch Zerstörer und Geleitboote standen nicht auf unserer Kommandoliste. So wurde ich Anfang 1964 in das 6. Minensuchgeschwader nach Cuxhaven versetzt: Es folgten sechs Monate Dienstzeit auf dem Küstenminensuchboot MINDEN und weitere sechs Monate auf dem Küstenminensuchboot WOLFSBURG, beide Klasse 320, mit etlichen Ausbildungsfahrten nach Helgoland und Den

Helder und Minenräumdienst in der Nordsee, bei dem eine Mine zur Explosion gebracht wurde. Insgesamt ein anstrengender Dienst, der auch Seetüchtigkeit erforderte. Höhepunkte dieser Zeit waren Auslandsreisen nach Harwich / Großbritannien und Arcachon / Frankreich.

In Arcachon, einem schönen Badeort in einer natürlichen Bucht südwestlich von Bordeaux, konnten immer nur zwei Boote im Päckchen an der Pier liegen, der Rest lag auf Reede; nur tagsüber war ein Bootsverkehr eingerichtet, so dass unsere Spätheimkehrer vom Landgang nachts ein ernstes Problem hatten. Der noch junge Élysée-Vertrag wurde von unseren Seelords arg strapaziert, indem sie nachts oder frühmorgens Tretboote „ausliehen“, um zu ihren Einheiten zurückzukehren. Die französischen Verleiher waren damit natürlich nicht einverstanden und stellten Wachen auf, konnten aber einige „Blockadebrecher“ trotzdem nicht an der kostenfreien Nutzung ihrer Tretboote hindern. Nach diesen schönen Hafentagen wurden wir auf der Heimreise zuerst in der Biskaya und dann auch am Eingang des Ärmelkanals so durchgeschüttelt und gebeutelt, dass wir Cherbourg anlaufen mussten, um dort besseres Wetter abzuwarten.

Zurück in Cuxhaven folgte eine Wertzeit und für mich der Abschied von der WOLFSBURG und damit die Versetzung zum dreimonatigen Fachlehrgang 1 an der Technischen Marineschule (TMS) 1 in Kiel ab Januar 1965. Nach dem erfolgreichen Abschluss wurde ich zum Hauptgefreiten befördert und an die Marineunteroffizierschule (MUS) nach Plön kommandiert. Die Versetzungsreise mit der Bahn von Kiel nach Plön endete mit einer alten Marinetradition: Mit viel Geschrei empfingen uns die Bootsleute und Obermaate und brachten uns zur Anmeldung in die Sporthalle der MUS. Dort waren Pulte aufgebaut, an denen jeweils ein Obermaat die Meldungen der neuen Lehrgangsteilnehmer entgegennahm. Dazu

Foto: Hans-Jochen Spittbauer



war in etwa drei Meter Abstand von den Pulten eine weiße Linie gezogen, an der wir Grundstellung einnehmen und lautstark unsere Kommandierungsmeldung an die MUS absetzen mussten. Diese Stimmprobe wurde so oft wiederholt, bis der jeweilige Obermaat mit der Lautstärke zufrieden war. Erst danach folgte die Verteilung auf die einzelnen Inspektionen.

Ansonsten war der Dienst an der MUS eher harmlos; nur Dinge wie „Strammer Max“ an der Hauptwache (= In Grundstellung nahezu bewegungslos neben der Wachhütte stehen) oder Doppelstreife im Wachdienst mit exakt sieben Metern Abstand (was auch überwacht wurde) waren zu überstehen, um nicht am Ende des Lehrganges ohne Winkel dazustehen. Ansonsten wurde die Zeremonie zur Übergabe der Truppenfahne, die gerade wieder eingeführt wurde, wieder und wieder geprobt.

Der letzte Tag an der MUS war der spannendste Tag, da ja niemand wusste, ob er den Lehrgang bestanden hatte oder nicht. Um 10:00 Uhr musste die Inspektion antreten, wir wurden namentlich aufgerufen und nahmen den Unteroffizierwinkel in Empfang. Kameraden, die dabei leer ausgingen, blieben Hauptgefreite! Ich gehörte zu den glücklichen Empfängern des Winkels, musste ihn wie die Anderen auch innerhalb von zehn Minuten annähen und dann wieder parat stehen zur Bekanngabe unserer Kommandos.



Beim 6. Minensuchgeschwader, Foto: Hans-Jochen Spittbauer



Maat Spittbauer, Foto: Hans-Jochen Spittbauer

Mein neues Kommando ab Juli 1965 war der Tender MOSEL des 5. Minensuchgeschwaders in Neustadt / Holstein: Ich wurde als Fahrmaat für die Antriebswelle Backbord eingesetzt. Die MOSEL lag die meiste Zeit in Kiel und wenn wir dann mal in Neustadt an der Pier lagen, zogen die Uboote U-HAI und U-HECHT an uns vorbei in ihre Tauchgebiete in der Neustädter Bucht. Noch wurde dadurch kein Verlangen in mir erweckt, mich für die Ubootwaffe zu melden.

Erst als wir mit dem Tender eine Ausbildungsfahrt nach Hauge-sund in Norwegen (nördlich von Stavanger) machten und ich dort die hübschen Mädels sah und meine große Liebe kennenlernte, musste ich mich nach neuen „Mitfahrgelegenheiten“ nach Norwegen umsehen. Da es hieß, dass die Uboote oft dort seien und momentan Personal suchten, schrieb ich ein Versetzungsgesuch, das auch angenommen wurde.

## In der Ubootflottille

**N**ach bestandener Tauglichkeitsuntersuchung in Krons-hagen erfolgte zum 01.10.1966 die Versetzung zur Ubootlehrgruppe (ULG), die mein STO von der MOSEL gerne verhindert hätte. Doch da der Tender gerade in Neustadt lag, war auch der Umzug zur ULG

kein Problem: Ich schnappte mir zwei meiner Gasten (Gefreite), legte ihnen einen Besenstiel auf die Schultern und hängte meine Klamotten daran! Ab ging es zur Ubootlehrgruppe, wo man bei der Ankunft unseres „Sonderkommandos“ große Augen machte, aber alles mit Humor nahm. So hatten auch die Gasten und ich unseren Spaß.

Die ULG hatte zwei Boote für Ausbildungsfahrten U-HECHT und U 8 (U-HAI war zwischenzeitlich im September 1966 durch einen Unfall verloren gegangen) sowie je ein begehbares Holzmodell der Baureihe 202 und 205. Die beiden Boote der Klasse 202 TECHEL und SCHÜRER lagen bereits im Marinearsenal auf dem Trockenen und sahen der Außerdienststellung und Verschrottung entgegen.

Der tägliche Schulungsbetrieb führte uns auch zum Üben der Befehls- und Meldesprache (BuM) auf unsere Stationen im Holzmodell Klasse 205. Nach dem theoretischen Unterricht folgte die Ausbildung in einem Tiefensteuersimulator und dann ging es weiter zur Tauchretterausbildung im Fünf-Meter-Tank bei der Firma Dräger in Lübeck; danach folgte die praktische Bordausbildung auf U-HECHT und U 8.

Dann kam die für unseren Lehrgang unvergessene Tauchretterausbildung in Norwegen: Der Transport erfolgte mit zwei NORATLAS-Flugzeugen des Lufttransportgeschwaders 62 (Ahlhorn und Köln-Wahn). Der Flug nach Bergen war bestens, die Aufnahme und die Behandlung durch die Norweger sehr freundlich. Nach dem Druckkammertest ging es dann in den 20-Meter-Tauchtopf, in dem nach dem Fluten der Bodenkammer der Ausstieg mit leicht angeblasener Schwimmweste geübt wurde. Ich nahm nach meinem Aufstieg eine starke Unruhe wahr, war mir aber keiner Schuld bewusst. Was war geschehen? Nach mir sollte ein etwas übergewichtiger Koch aufsteigen, blieb aber mit seiner Schwimmweste in der

Ausstiegsluke hängen und ließ sich weder durch Drücken von unten noch durch Ziehen nach oben durch die eingesetzten Taucher befreien. Erst als man die Luft aus seiner Schwimmweste abließ, kam Bewegung in die Geschichte und er konnte nach oben in die Druckkammer gebracht werden. Es blieb zwar kein körperlicher Schaden, aber sein Ubooteinsatz war damit gestrichen.

Der Rückflug von Norwegen hatte so seine Tücken. Die erste Gruppe kam mit ihrer NORATLAS gut aus Norwegen weg, konnte dann aber wegen schlechten Wetters nicht in Norddeutschland landen: Ausweichflughafen Köln-Wahn und Bustransport nach Neustadt/Holstein!

Die zweite Gruppe hatte da weniger Glück: Die Maschine rollte zur Startbahn, kam beim Leistungstest nicht auf Touren und wurde zurück zur Beladeposition gefahren. Bei der Austauschmaschine, die am nächsten Tag kam, ließen sich nach der Aufnahme der Passagiere die Triebwerke nicht mehr starten. Die Soldaten der Luftwaffe bastelten nun in zwei Tagen aus zwei defekten Maschinen eine funktionsfähige NORATLAS. So mussten wir vier Tage länger in Norwegen bleiben, was uns absolut nicht störte; doch leider gingen uns die Kronen aus. Nach einem störungsfreien Rückflug landeten wir planmäßig auf dem Flugplatz in Jagel.

Mit der Ubootrettungsausbildung war unsere Ausbildung praktisch abgeschlossen. Es stand nur noch die mündliche Prüfung durch die einzelnen Kommandanten aus dem 1. Ubootgeschwader bevor. Die meisten von uns waren schon etwas nervös, da uns die Kommandanten ja unbekannt waren, und wurden noch unruhiger beim Betreten des Prüfungsraums. Beruhigende Worte der Prüfungskommission taten ihre Wirkung; alles ging gut und der Kommandant U 6 entschied sich für mich. Er kam ebenfalls aus Bayern und so gab es auch keine sprachlichen Probleme zwischen uns!

Die Besatzung von U 6 war altgedient und auf Kommandant und LI (STO) eingeschworen; die menschliche Führung war ausgezeichnet und es war dann auch eine gute Lehrzeit, die mich für mein späteres Leben prägte. Dafür bin ich heute noch dankbar.

Es folgten dann Ausbildungsfahrten zum Absenken des Bootes nach Norwegen - ganz wie ich mir das gewünscht hatte. In Norwegen trug die Liebe Früchte, also musste geheiratet werden. Ein Sohn kam in Haugesund zur Welt und mir gelang es, zwei Tage nach seiner Geburt als Badegast mit U 1 nach Norwegen zu fahren; der Kommandant war mein alter LI (STO). Er und mein Kommandant von U 6 hatten meinen Urlaubsantrag bereits genehmigt, so dass ich nach unserer Ankunft in Haakonsværn 14 Tage bei meiner Familie in Haugesund verbringen und danach mit U 1 wieder nach Deutschland zurückkehren konnte.

Meine Dienstzeit neigte sich dem Ende zu. Man machte mir zwar eine Weiterverpflichtung schmackhaft und auch eine Übernahme als Zivilbediensteter bei der Erprobungsstelle in Eckernförde, aber ich wollte ja nach Norwegen und entschloss mich, die Bundesmarine nach Ende meiner Verpflichtungszeit zu verlassen.

### **Seefahrtsschule Haugesund und Seefahrt**

**G**ute Beziehungen der Familie meiner Frau ermöglichten mir den Besuch der Seefahrtsschule in Haugesund. Meine Zeugnisse aus der Bundesmarine sowie meine Fahrzeit wurden anerkannt, so dass ich ein Semester überspringen konnte. Der Berufsförderungsdienst ermöglichte meine schulische Ausbildung zum 2. Maschinisten - und bescherte mir damit eine relativ lange Zeit bei meiner jungen Familie.

Nach Abschluss der Schule heiratete ich bei der norwegischen Reederei Jakob Stolt Nielsen Parcel Tankers auf dem MT STOLT FALCON (20.000 tdw) an. Eine Reise von Rotterdam und nach

Rotterdam zurück dauerte neun Monate, in denen wir dank des alten Schiffes viele Hafenliegetage hatten. Ich habe viele Länder von den USA über Japan und die Philippinen bis hin nach Formosa (Taiwan) bereist und den Panamakanal befahren. Doch die lange Abwesenheit tat der Ehe nicht gut, es folgte die Scheidung und der Traum Norwegen war nach kurzer Zeit beendet.

In Deutschland hatten sich in der Zwischenzeit die Anstellungsbedingungen bei der Seefahrt in Punkto Heuer und Urlaubszeit gebessert. Also bewarb ich mich bei der Gelsenberg AG (ARAL), die Tankschiffe in Fahrt hatte. Sofort erhielt ich eine Zusage, reiste im November 1969 nach Rotterdam und stieg auf dem TT EGMONT (80.000 tdw) ein. Reiseroute: Rotterdam - Algerien - Rotterdam. Nach zwei Reisen wurde ich auf das neue Schiff TT CLAVIGO (150.000 tdw) beordert, Reiseroute Rotterdam - Ras Tanura (Persischer Golf) - Rotterdam. Die Reisedauer betrug zwei Monate fast ohne Landgang, denn in Ras Tanura wurden wir auf Reede beladen und in Rotterdam wurde das Schiff innerhalb von 48 Stunden gelöscht und ging nach Aufnahme von Ballastwasser wieder auf die Reise in den Golf. Nach drei solcher Turns oder einem halben Jahr folgten zwei Monate Urlaub; dann begann der Turnus aufs Neue.

Da ich von der Reederei wegen meiner Ausbildung in Norwegen sowohl als Bordelektriker als auch als 2. Ingenieur eingesetzt werden konnte, war ich ein gefragter Mann. Die CLAVIGO war aus damaliger Sicht ein vollautomatisches Schiff, auf dem gerade Erprobungen für den wachfreien Betrieb in der Maschine gefahren wurden. Leider waren die Systeme noch nicht so ausgereift und es gab viel Arbeit. Mir kamen Zweifel, ob Reisen in den Persischen Golf mit sechs Monaten Reisedauer mein Lebenstraum wären. Wieder half mir der Zufall, denn wir hatten eine Korrosionsschutzanlage (Fremdstromanlage) einer Frank-



Die Besatzung von U 6 vor ihrem Boot in der Werft, Foto: Hans-Jochen Spittlbauer

furter Firma an Bord, die einigen Ärger bereitete und sehr wartungsintensiv war. Nachdem ich diese Anlage einigermaßen zuverlässig betreiben konnte und auch die schweren Mängel der Fertigung kannte, kamen die Herren aus Frankfurt zur Serviceleistung an Bord. Unter ihnen war der technische Leiter, der mich nach meinen Ausführungen am nächsten Tag ansprach. Er hielt mich für den richtigen Mann für seine Abteilung und bot mir einen entsprechenden Posten an. Nach kurzer Überlegung bekundete ich mein Interesse vorbehaltlich einer anständigen Heuer, denn an finanziellen Einbußen war ich nicht interessiert! Er versprach, die Lage in Frankfurt erst einmal abzuklären und sich dann wieder zu melden.

Hans-Jochen Spittlbauer

## VDU MITGLIEDERWERBUNG 2013

Das Jahr 2013 hat uns fast **120** neue Mitglieder gebracht. Dazu haben viele von uns allen erheblich beigetragen, indem sie Freunde, Bekannte und Kameraden angesprochen, angeschrieben und angemailt haben, die ebenfalls Uboot gefahren oder an Ubooten interessiert sind.

Leider wurde weder auf den Mitgliedsanträgen noch bei der Kontaktaufnahme über unsere Website auf mögliche Werber hingewiesen. Wir können daher die Preisvergabe auf die ersten drei Plätze beschränken.

**1. Preis:** Eine Woche Aufenthalt in einer Ferienwohnung nach eigener Ortswahl (max. 1.000 €).

**Lars Templin**, vorheriges Einzelmitglied und jetziger Vorsitzender der Ubootkameradschaft U-17 (vgl. Ausgabe 250, S. 38), hat uns durch seine Initiative im Wettbe-

werbszeitraum nicht nur eine neue Kameradschaft zugeführt, sondern gleichzeitig dem VDU 23 neue Mitglieder beschert. Bei der Gründung der UK U-17 war Lars das einzige VDU-Mitglied.

### Außer Konkurrenz

**Wolfgang Scharf**, UK Hamburg, lief auf eigenen Wunsch außer Konkurrenz, überzeugte sieben Personen zum Beitritt und lieferte noch einige Adressen von potenziellen Beitrittskandidaten. Vielen Dank für das Engagement!

**2. Preis:** Einladung zum Nationalen Ubootfahrtreffen 2015 in Bernau.

**Reginald Eder**, selbst erst im April 2013 dem VDU als Einzelmitglied beigetreten, hat bis Ende November 2013 vier Mitglieder geworben - vorwiegend ehemalige Ubootfahrer, die wie er auf dem Schnellboot S-58 PINGUIN gefahren sind.

**3. Preis:** Buch „Die neuen deutschen U-Boote“ von Eberhard Rössler.

**Karl-Hermann Kampmann** von der UK U-28 e.V. ist der einzige, dessen Name als Werber ausdrücklich genannt wurde. Mit einer Werbung belegt er den dritten Platz und erhält den Buchpreis.

Wir bedanken uns noch einmal ganz herzlich bei den Preisträgern und allen Kameraden, die uns auch außerhalb des Mitgliederwettbewerbs mit E-Mailadressen, Anschriften und Telefonnummern von Beitrittskandidaten versorgt haben. Bitte haltet auch in diesem Jahr weiter Ausschau nach möglichen Mitgliedern, denn das Problem unserer Altersstruktur ist noch sehr akut!

Jürgen Weber

## VDU-BESTPREIS 2013

Im Rahmen der Zusammenarbeit zwischen dem 1. Ubootgeschwader und dem VDU war die Vergabep Praxis für den Bestpreis des VDU neu geregelt worden. Der Geschwaderkommandeur schlägt den Kandidaten für den Bestpreis ohne Vorgaben des VDU vor. Kandidaten sind alle Angehörige des 1. UG - nicht nur die Ubootfahrer. Der Preisträger erhält neben der Urkunde einen Restaurantgutschein über 100 € sowie ein Jahresabonnement der Verbandszeitschrift Auftauchen!.

Anlässlich der Geschwadermusterung am 19. Dezember 2013 wurde der neu gestaltete Bestpreis übergeben. Der Präsident des VDU, Norbert Hermann, erläuterte zuvor in wenigen Worten, warum er sich vor über 30 Jahren einer Ubootkameradschaft angeschlossen hatte: Einige Unteroffiziere des Unterseebootes U 23 befürchteten, nach dem bevorstehenden Ende ihrer Dienstzeit den Kontakt zueinander zu verlieren. Sie gründeten daher eine Ubootkamerad-

schaft, der auch er sich anschloss, und die 2014 ihr 32. Treffen be- geht.

Dann verlas er die Begründung für die Verleihung des VDU-Bestpreises an HBtsm Denny Hoster, der seit Anfang 2010 dem 1. UG angehört: Denny Hoster hat

als Sanitätsmeister 2013 häufig bei personellen Engpässen auf allen Einheiten des Geschwaders ausgeholfen und so über 200 Tage in See verbracht. Auch während der seefahrtsfreien Zeit engagierte er sich durch Ausübung von Zusatzaufgaben und der Weiterbildung von Wachoffizieren - und das alles aus eigenem Antrieb ohne Aufforderung durch Vorgesetzte.

Erfreulich für den VDU-Vorstand waren die durchweg positiven Reaktionen auf die Preisverleihung

und vor allem auf die Wahl des Preisträgers, die wir bei der anschließenden Weihnachtsfeier des Geschwaders wahrnehmen konnten.

An dieser Stelle danken wir Herrn FKpt Grimm, dem Kommandeur 1. Ubootgeschwader sowie allen Angehörigen des Geschwaders für die Einladung zu dieser Feier und die überaus freundliche Aufnahme.

Jürgen Weber



## REGION SÜDOST

Für die Region Südost sind für 2014 folgende Veranstaltungen geplant:

1. Donnerstag, 03. April 2014, ca. 15:00 Uhr: Besuch des „Bier- und Oktoberfestmuseums“ in München, anschließend Treffen im Hofbräuhaus (Münchner Zimmer) mit UK München und MK Simbach.

## REGION OST

Das erste Treffen der Region Ost in 2014 findet in Absprache mit der UK Berlin und dem Regionalbeauftragten Ost am 15. März 2014 im Vereinslokal der UK Berlin statt, dem Restaurant Stammhaus, Rohrdamm 24, 13629 Berlin

- Eintreffen ab 17:00 Uhr

## REGION WEST

Das erste Treffen der Region West wird in Essen in der Zeit vom 30.05.2014 – 01.06.2014 stattfinden. Für diesen Zeitraum sind im Welcome Hotel Essen Zimmer vorreserviert. Der Preis für die Übernachtung inkl. Frühstück beträgt 69,00 € pro Person.

Telefonische Reservierungen bitte unter 0201 - 1 77 91 75. Bitte gebt bei der Reservierung das Kennwort „Ubootfahrer“ an.

Das Hotel wird die Zimmer bis zum 10.02.2014 für die Teilnehmer am Treffen bereithalten. Danach gehen sie wieder in die freie Buchung. Natürlich

2. Samstag / Sonntag, 30. und 31. August 2014: Regionaltreffen in Simbach mit der UK München und der MK Simbach (Programm folgt).
3. Donnerstag, 23. Oktober bis Samstag, 25. Oktober 2014: Seminar im Kerschensteiner Kolleg mit Führung im Deutschen Museum in München mit Themen aus dem Bereich Seefahrt / Schiffsantrieb / Ortung und Navigation.

- Begrüßung um 18:00 Uhr
- Kurzvortrag Jürgen Weber über die aktuelle Lage des VDU
- Pause
- Vortrag Jürgen Weber „U 212A in See - Mehr als 10 Jahre Erfahrung im Ubootesatz“. Diese Informationen wurden uns dankenswerterweise vom 1. Ubootgeschwader zur Verfügung gestellt.

steht es jedem frei, sich auch für eine andere Unterkunft zu entscheiden.

Interessenten werden gebeten, sich bis zum 10.02.2014 verbindlich anzumelden und anzugeben, wo sie übernachten werden. Kontaktadresse:

Erwin Daube  
Apolloniastr. 107  
52080 Aachen  
Tel.: 0241 - 55 27 99  
E-Mail: [Daube@ubootfahrer.de](mailto:Daube@ubootfahrer.de)

Geplantes Programm:

Freitag, 30. Mai 2014:

Am Anreisetag können wir uns bei einem gemütlichen Beisammensein und einem leckeren Buffet kennenlernen (Kosten: 25,00 € pro Person).

Übernachtungspreise im Kerschensteiner Kolleg:

48 € pro Nacht im EZ, 42 € pro Person und Nacht im DZ; inkl. Frühstück.

25 Plätze primär für Region Südost.

Interessenten wenden sich bitte an Ralf Bichler, Regionalbeauftragter Südost, oder an Jürgen Weber, Vorsitzender UK München.

Wir bitten diejenigen, die nicht der UK Berlin angehören, um Anmeldung zu dieser Veranstaltung bis zum 07. März 2014 bei:

Jürgen Weber  
Seeshaupter Str. 3a  
82362 Weilheim i.OB  
Fax: 0881 - 9 24 72 73  
E-Mail: [commander@uk-muenchen.de](mailto:commander@uk-muenchen.de)

Samstag, 31. Mai 2014:

Wir werden nach dem Frühstück mit einer historischen Straßenbahn die Stadt Essen erkunden. Ein Haltepunkt der Straßenbahn wird eine Brauerei sein. Hier können wir nicht nur ein kühles Blondes genießen, sondern auch eine leckere Bratwurst zu uns nehmen (Kosten: 25,00 € pro Person).

Nach unserem 4-stündigen Ausflug wird etwas Zeit zur freien Verfügung sein, bis wir uns zum gemeinsamen Abendessen wieder treffen werden.

Sonntag, 01. Juni 2014:

Nun heißt es dann leider schon wieder: „Anker lichten!“

Erwin Daube  
VDU-Regionalbeauftragter West

## REGIONEN SÜDOST UND SÜDWEST

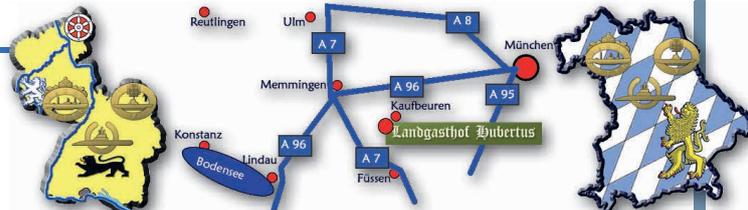
Die VDU-Regionen Südost und Südwest haben sich spontan entschieden, ein Treffen speziell für den Personenkreis im süddeutschen Raum anzubieten, dem der Weg nach Speyer bzw. nach Simbach zu weit war, und das sich speziell an unsere Kameraden im südlich Baden-Württemberg und westlichen Bayern richtet.

Thomas Petrich, ubootinteressiertes Mitglied der UK München 1926, betreibt mit seiner Familie ein Hotel und einen Landgasthof mit Brauerei in Ruderatshofen, Gemeinde Apfeltrang, zwischen Kaufbeuren und Marktoberdorf. Thomas hat Zimmer von Sams-

tag, den 29.03.2014, auf Sonntag, den 30.03.2014, reserviert.

Programm:

- Anreise am Samstag, den 29. März, bis 10:00 Uhr.
- Brauereiführung im Hause durch Thomas Petrich.
- Vorträge durch Jürgen Weber: „Lage des VDU“, „Ubootesatz Klasse 212A“ oder „Marine heute“.
- Abreise am Sonntag, den 30. März, nach dem Frühstück.



Anschrift:

Landgasthof Hubertus  
Familie Petrich  
Wenglinger Straße 2  
87674 Apfeltrang  
Tel: 08341-81976

E-Mail: [info@hubertus-apfeltrang.de](mailto:info@hubertus-apfeltrang.de)  
Internet: [www.hubertus-apfeltrang.de](http://www.hubertus-apfeltrang.de)  
und: [www.apfeltranger-bier.de](http://www.apfeltranger-bier.de)



**HINWEIS:** PDF-Dokumente zu den Regionalveranstaltungen können von der VDU-Website unter <http://goo.gl/NCw87t> heruntergeladen werden.



## REGION SÜDWEST

Am Samstag, den 06. September 2014 wird das 2. Regionaltreffen „Südwest“ in Mainz in Räumen des „Marine Vereins Mainz“ stattfinden.

Vorläufiges Programm:

- Frühschoppen von 10:00 – 13:00 Uhr;

Offizieller Beginn: 11:00 Uhr.

- Mittagessen in der näheren Umgebung nach Bedarf (optional).
- 14:00 – 16:00 Uhr Stadtführung durch das historische Zentrum von Mainz mit Stadtführer. Wer eine kürzere Variante wählen möchte, macht eine Kaffeepause.

- 17:00 – 20:00/21:00 Uhr Restaurant-schiff „Pieter van Aemstel“.

- Ab 21:00 Uhr geselliges Beisammensein in den Räumen des „Marine Vereins Mainz“ – OPEN END Hotel (Übernachtung von Samstag, 06.09. – Sonntag, 07.09.2014): Novotel Mainz

## U-BOOT-KAMERADSKAFT SCHWÄBISCHE ALB

### Neues (und altes) von der U-Boot-Kameradschaft Schwäbische Alb

Am 19. Oktober trafen sich die Mitglieder der U-Boot-Kameradschaft Schwäbische Alb zur offiziellen Übergabe der Amtsgeschäfte. Mit dabei war auch der Regionalbeauftragte Südwest des VDU, Jörg Wiest.

Eberhard Fischer übergab altersbedingt den Vorsitz an Jürgen Griese. Fischer führte die Kameradschaft seit seiner Wahl am 4. April 1996; insgesamt also 17,5 Jahre! Jörg Wiest sprach ihm auch im Namen des VDU seinen Dank für seine geleistete Arbeit aus, überreichte einige Präsente und berichtete aus seiner Arbeit als Regionalbeauftragter.

Die UK Schwäbische Alb gibt es seit 45 Jahren. Sie wurde von Karl Donsbach, bereits Ubootfahrer vor dem 2. Weltkrieg, und Eberhard Fischer am 23. März 1968 ins Leben gerufen. Nach dieser Gründungsversammlung bestanden die ersten Aktivitäten von Donsbach und Fischer hauptsächlich darin, weitere Mitglieder für die Kameradschaft zu gewinnen. In nur 4 Monaten gelang es ihnen, 6 weitere ehemalige Ubootfahrer

„anzuheuern“. So fanden sich am 17. August 1968 zum ersten Treffen nach der Gründung 8 Kameraden in der Gaststätte Paradies in Frittlingen ein. Während dieser Versammlung wurde Donsbach zum Vorstand gewählt. Es folgten viele weitere Treffen und auch gemeinsame Ausflüge mit den Damen der Mitglieder. Ein Highlight war dabei das Treffen am 12. November 1992 in der Gaststätte Rosenhof bei Rosenfeld, für das Donsbach den damaligen VDU-Präsidenten Hartmann zur Teilnahme gewinnen konnte. Hartmann berichtete den Anwesenden aus der Arbeit des VDU und teilte ihnen Aktuelles aus der Ubootflottille mit. Informationen, an die man im Vor-Internet-Zeitalter des Jahres 1992 nur schwer herankam.

Neben solchen Höhen gab es im Laufe des Bestehens der UK auch einige Tiefen: eine war beispielsweise der Todestag von Karl Donsbach, der am 31.12.1995, nur 10 Tage nach seinem 80. Geburtstag, überraschend verstarb. Bei seiner Beerdigung gab ihm die Kameradschaft das letzte Geleit.

Nach diesem traurigen Ereignis war die UK nur wenige Monate ohne

Führung: am 4. April 1996 wählte die auf mittlerweile 10 Mitglieder angewachsene Kameradschaft Eberhard Fischer zu ihrem neuen Vorstand. Fischer organisierte viele weitere Treffen und Ausflüge. Darunter auch eine Zusammenkunft am 8. Juni 2006 im Brielhof bei Balingen mit dem vorherigen VDU-Präsidenten Bischoff. Fischers Engagement ist es zu verdanken, dass die Kameradschaft bis 2005 auf 15 Personen anwachsen konnte.

Die Schwäbische Alb in Baden-Württemberg liegt etwa auf dem gleichen Breitengrad wie München. Damit sind die UK-Schwäbische Alb und die UK München die am weitesten südlich gelegenen Kameradschaften des VDU. Obwohl so weit im Süden gelegen hat die UK Schwäbische Alb ein Mitglied im hohen Norden: es handelt sich dabei um Willi Donsbach, den Bruder des verstorbenen Vorsitzenden. Die weiteren Mitglieder haben ihre Wohnsitze in Balingen, Dauchingen, Frittlingen, Königsfeld, Oberndorf, Rangendingen, Schramberg (alles Baden-Württemberg) sowie Dittelbrunn im Landkreis Schweinfurt (Bayern).

Jürgen Griese

## UBOOTKAMERADSKAFT U-15

Vom 29.05. - 01.06.2014 findet das diesjährige Treffen der Ubootkameradschaft U-15 in

Bremerhaven statt. Weiter Informationen erhalten Sie auf Anfrage vom Vorsitzender der UK U-15: Jörg Wiest, Widmaierstraße 154, 70567 Stuttgart, Tel.: 0711 - 7286777, E-Mail: [wiest@ubootfahrer.de](mailto:wiest@ubootfahrer.de).

## ANSCHRIFTEN DER UBOOTKAMERADSKAFTEN IM VDU

Berlin 1921	Horst Böttcher	domino-world Club Tegel, Buddestraße 10, 13507 Berlin
Hamburg e.V. „Adalbert Schnee“	Karl-Heinz Krumbein	Lapplandring 55, 22145 Hamburg, Tel.: 040 - 6440361
Karlsruhe	Margit Trompeter-Tron	Raiherwiesenstr. 19, 76227 Karlsruhe, Tel.: 0721 - 41285
Kiel e.V.	Joachim Reuter	An den Eichen 42, Tel: 24248 Mönkeberg, Tel.: 0431-23327
München 1926	Jürgen Weber	Seeshaupter Str. 3a, 82362 Weilheim i. OB., Tel.: 0881 - 9247271
Pfalz	Alex Kocher	Rappenstr. 16, 67480 Edenkoben, Tel.: 06323 - 1290
Schwäbische Alb	Jürgen Griese	Daimlerstr. 15, 78083 Dauchingen, Tel.: 07720 - 6 59 20
Stuttgart	Jörg Wiest	Widmaierstraße 154, 70567 Stuttgart, Tel.: 0711 - 7286777
U 15	Jörg Wiest	Widmaierstraße 154, 70567 Stuttgart, Tel.: 0711 - 7286777
U 17	Lars Templin	Strausberger Str. 18, 15378 Herzfelde, Tel.: 0151 - 23077001
U 23 e.V.	Carsten Beuler	Borbyer Hufe 18, 24340 Eckernförde, Tel.: 04351 - 769885
U 28 e.V.	Burghard Thomalla	Am Ziegelhof 12, 27793 Wildeshausen, Tel.: 04431 - 2032
Wilhelmshaven	Klaus-Jürgen Kiewitt	Dompfaffweg 9, 26419 Schortens, Tel.: 04461 - 82616
Seehundfahrer	Klaus Mattes	Gelnhäuser Str. 12, 63505 Langenselbold, Tel.: 06184 - 3415



**1. Vorsitzender: Joachim Reuter**

An den Eichen 42, 24248 Mönkeberg,  
Tel.: 0431-23327, E-Mail: reuter.moenkeberg@freenet.de

**1. Schriftwartin: Petra Löser**

Drachenbahn 4, 24159 Kiel,  
Tel.: 0431-371541, E-Mail: petra.loeser@kielnet.net

**1. Kassenwart: Heinz Thoïs**

Liebesallee 2a, 24340 Kochendorf  
Tel.: 04351-751066, E-Mail: heinzthois@t-online.de

**Bankverbindung:**

Kieler Volksbank  
IBAN: DE85 2109 0007 0052 2926 06  
BIC: GENODEF1KIL  
(Konto-Nr.: 522 926 06, BLZ: 210 900 07)



## JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG 2014

**Der Vorstand der U-Boot-Kameradschaft Kiel e.V. lädt alle Mitglieder ein zur Jahreshauptversammlung 2014 am Dienstag, dem 18. März 2014 um 18:00 Uhr in das Restaurant „Am Posthorn“, Eckernförder Straße 217, 24119 Kronshagen.**

Wir würden uns freuen, wenn möglichst viele Mitglieder der UK-Kiel der Einladung folgen und zur Hauptversammlung ins Restaurant „Am Posthorn“ kommen würden.

Es wird unter anderem eine überarbeitete, an aktuelle Anforderungen angepasste Satzung vorgestellt, über deren Annahme Versammlung im Anschluss entscheiden wird.

Hinweis: Gemäß § 33 Abs. 1 Satz 1 BGB ist zu einem Beschluss, der eine Änderung der Satzung enthält, eine Mehrheit von drei Vierteln der abgegebenen Stimmen erforderlich, wenn die aktuelle Satzung nichts anderes bestimmt. Da unsere aktuelle Satzung keine von § 33 BGB abweichenden Bestimmungen enthält, ist eine Mehrheit von drei Vierteln der abgegebenen Stimmen zur Annahme der neuen Satzung erforderlich.

Anträge für die Versammlung müssen gemäß §5 der Satzung spätestens bis zum 04. März 2014 schriftlich beim 1. Vorsitzenden, Joachim Reuter, An den Eichen 42, 24248 Mönkeberg, oder beim stellvertretenden Vorsitzenden, Karl-Josef Schmeink, Rohrsängerweg 65c, 24146 Kiel, eingereicht werden.

Kiel, den 15. Januar 2014

Der Vorstand der UK-Kiel

### TAGESORDNUNG:

- Top 1: Begrüßung und Eröffnung der Versammlung durch den 1. Vorsitzenden
- Top 2: Antrag auf Genehmigung der Tagesordnung
- Top 3: Totenehrung
- Top 4: Jahresbericht des Vorstandes
  - 4.1: Bericht des 1. Vorsitzenden
  - 4.2: Bericht des 1. Schriftwartes
  - 4.3: Bericht des 1. Kassenwartes
  - 4.4: Bericht des 2. Kassenwartes
- Top 5: Bericht der Kassenprüfer
- Top 6: Fragen zu den Berichten und Diskussion
- Top 7: Entlastung des Vorstandes durch die Versammlung
- Top 8: Haushaltsplan 2014
- Top 9: Neue Satzung der UK-Kiel
  - 9.1: Vorstellung der überarbeiteten Satzung
  - << Pause >>
  - 9.2: Abstimmung über die Annahme der vorgestellten neuen Satzung
- Top 10: Bestimmung des Wahlleiters
- Top 11: Neuwahlen gemäß Satzung
  - 11.1: des stellvertretenden Vorsitzenden
  - 11.2: des 2. Schriftwartes
  - 11.3: des 2. Kassenwartes
  - 11.4: von 3 Beisitzern (bei vorheriger Annahme der neuen Satzung) bzw. 4 Beisitzern (bei Ablehnung der neuen Satzung)
  - 11.5: des Webmasters (bei vorheriger Annahme der neuen Satzung)
- Top 12: Wahl eines Kassenprüfers
- Top 13: Verschiedenes

### ZUR ERINNERUNG:

Das Konto der Ubootkameradschaft Kiel bei der Postbank Hamburg wurde aus Kostengründen zum 31.12.2013 aufgelöst. Bitte leistet daher keine Zahlungen mehr auf dieses Konto!

Zahlungen an die Ubootkameradschaft Kiel ab sofort bitte nur noch auf folgendes Konto leisten:

Kreditinstitut: **Kieler Volksbank**

IBAN: **DE85 2109 0007 0052 2926 06**

BIC: **GENODEF1KIL**

Konto-Nr.: 522 926 06, BLZ: 210 900 07

Herzlichen Dank sagt  
Euer Kassenwart

Heinz Thoïs

Liebesallee 2a

24340 Kochendorf

Telefon: 04351-751066

Telefax: 04351-751067

E-Mail: [heinz.thois@ubootkameradschaft-kiel.de](mailto:heinz.thois@ubootkameradschaft-kiel.de)

## LABSKAUSSEN DER UBOOTKAMERADSCHAFT KIEL

Wer sich bis jetzt noch nicht zum Labskausessen der Ubootkameradschaft Kiel angemeldet hat, sollte das umgehend nachholen. Das Essen findet am Sonntag, den

**23. Februar 2014, ab 11:30 Uhr** im **Restaurant Posthorn** in Kiel statt. **Kontakt zur Anmeldung:** Petra Löser, Tel.: 0431 - 37 15 14 (Werktags zwischen 18:00 und

20:00 Uhr sowie am Wochenende), Büro: 0431 - 700 - 4490 (Werktags zwischen 10:00 und 17:00 Uhr. E-Mail: [petra.loeser@kielnet.net](mailto:petra.loeser@kielnet.net)

## GEDENKSTUNDE ZUM VOLKSTRAUERTAG IN MÜNCHEN

### Gedenkstunde in der Residenz und Kranzniederlegung im Hofgarten

**D**ie Volkstrauertag-Landesfeier des Volksbundes Deutsche Kriegsgräberfürsorge Landesverband Bayern hat im Vorfeld für

stehenden Burschenschaftlichen Vereinigung vor, zu denen auch die Danubia gehört, deren Activitas (studierende Mitglieder) der

geschmückten „Neuen Herkulesaal“ der Residenz München wurde das Verbot der Teilnahme auch von Innenminister Herrmann nicht erwähnt, nachdem der Vorsitzende des Volksbundes die teilnehmenden Organisationen insgesamt pauschal begrüßt hatte. In den vergangenen Jahren waren diese namentlich genannt worden.

Die feierliche musikalische Gestaltung lag wieder in den bewährten Händen von Jaroslav Opela, der das Sinfonieorchester Wilde Gungl und den Staffelsee-Chor dirigierte. Das Totengedenken hielt der Vizepräsident des Bayerischen Landtags Peter Meyer. Vertreter des bayerischen Jugendarbeitskreises im Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge stellten die Schicksale ausgewählter Künstler vor, die im 1. Weltkrieg gefallen waren.

Im Anschluss an die Gedenkstunde fand im Hofgarten mit Unterstützung durch das Bundespolizeiorchester München, einen Ehrenzug der Bundeswehr mit Angehörigen aller drei Teilstreitkräfte, einen Trompeter der NATO-Partner sowie zahlreicher Fahnenabordnungen die Kranzniederlegung statt.

Daran nahmen neben Vertretern des Freistaates Bayern, der Stadt München, der Bayerischen Polizei, der Bundeswehr, der Reservisten, konsularischen Vertretungen befreundeter Nationen und anderer Organisationen auch ein Vertreter des Hauses Wittelsbach sowie die Gruppe der Italienischen Marineangehörigen in München und die UK München teil.

Jürgen Weber



V.l.n.r. Adrian (Hans-Jochens Enkel), Manfred Schnotalla, Lars Mack, Jürgen Weber, Jörg Zachow und Hans-Jochen Spittbauer mit dem Kranz der UK München 1926

Turbulenzen gesorgt. Die Süddeutsche Zeitung berichtete am 13.11.2013 - vier Tage vor den Feierlichkeiten mit dem Staatsminister des Innern, Joachim Herrmann, als Festredner -, dass das Innenministerium den Volksbund angewiesen hat, zwei bereits eingeladene Organisationen wieder auszuladen: Die Burschenschaft Cimbria und die Ordensgemeinschaft der Ritterkreuzträger. Die Cimbria sitzt derzeit der politisch weit rechts

Verfassungsschutz als rechtsextreme Organisation einstuft. Im Falle der Ordensgemeinschaft der Ritterkreuzträger erinnerte man sich an einen Erlass des damaligen Verteidigungsministers Scharping aus dem Jahr 1999: Kontaktverbot von Bundeswehrsoldaten zu den Mitgliedern der Ordensgemeinschaft, weil deren Mitglieder dem Rechtsextremismus nahe stünden. Bei der wie immer sehr feierlichen Gedenkstunde am 17. November 2013 im dem Anlass angemessen

## UBOOT WILHELM BAUER TREFFEN 2013 NACH 51 JAHREN

**D**rei ehemalige „Uboot Wilhelm Bauer Fahrer“ trafen sich erstmals nach einem halben Jahrhundert wieder. Das Kuriose ist, dass alle drei nur eine halbe Autostunde voneinander getrennt, im Großraum Nürnberg wohnen. Bei Durchsicht der Besatzungsliste von 1962 fielen mir zwei Namen von Kameraden auf, welche in Nürnberg wohnten. Schon mein erster Anruf war ein Volltreffer, und ich hatte meinen Bordkameraden Dieter Glaser am Telefon, worauf er dann noch das 3. Besatzungsmitglied Winfried Fischer ausfindig machte. Sofort war der Beschluss gefasst, dass wir uns treffen müssen. Dies fand dann auch umgehend bei mir zuhause in meinem Seemannskeller statt.

Es wurde nur über die alten Zeiten gereist, was wir doch für tolle Hechte und Aufreißer waren. Nur einige Kneipen und Nahkampfdielen seien hier genannt: „Seeteufel - Weißes Ross - Gaza Streifen

udgl.“ Vor allem, was man damals noch vertragen konnte. Wenn wir auch als junge Marinesoldaten unseren Mann stehen mussten und so manchen Sturm auf See abgeritten haben, so waren wir damals im Herzen doch noch richtige Lausbuben, wenn man bedenkt, was wir für Späße getrieben haben.

Wer die beengten Wohnverhältnisse auf einem Uboot kennt weiß, dass das Zusammenleben nur bei

bester Kameradschaft zu ertragen ist. Einen 4. Bordkameraden haben wir noch ausfindig gemacht; der aber leider an der Küste wohnt. Mit dem Versprechen, uns 2014 wieder zu treffen, trennten wir uns mit der Freude auf ein Wiedersehen. Vielleicht können wir bis dahin noch den einen oder anderen „Ehemaligen“ ausfindig machen.

Edmund Bimstein (Edd)  
OGfr. d.R.



## GEDENKFEIER AM UBOOTEHRENMAL MÖLTENORT

### ZUM VOLKSTRAUERTAG 2013

Wie seit vielen Jahren, so hatten auch diesmal am Sonnabend Nachmittag vor dem Volkstrauertag

- der Verband Deutscher Ubootfahrer
- die Stiftung U-Boot-Ehrenmal Möltenort
- die Ubootkameradschaft Kiel
- der Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge und
- die Gemeinde Heikendorf

zum Gedenken der in See gebliebenen Ubootfahrer und aller Toten beider Weltkriege eingeladen.

Der Vorsitzende des Stiftungsrates Rupert Bischoff hieß alle Anwesenden ganz herzlich willkommen. Namentlich begrüßte er Herrn Staatssekretär Dr. Kämpfer von der Landesregierung, die stellvertretende Kreispräsidentin

des Landkreises Plön, Frau Hohnheit, und den Bürgermeister der Landeshauptstadt Kiel, Herrn Todeskino. Von den anwesenden Soldaten begrüßte er stellvertretend den Kapitän zur See Reßing von der Einsatzflottille 1, den Flottenarzt Dr. Jessen vom Sanitätskommando 1 und den stellvertretenden Kommandeur des 1. Ubootgeschwaders, Korvettenkapitän Cordes; auch die Bürger Heikendorfs und Umgebung, die Mitglieder der Ubootkameradschaften, die z. T. von weit her angereist waren, und unseren treuen Freund Trevor Burton, der, wie in jedem Jahr aus England gekommen war, hieß er willkommen.

Den Mitwirkenden bei der Gedenkfeier, dem Heikendorfer Posaunenchor und dem Heikendorfer Singkreis, die beide in be-

währter Manier für den musikalischen Rahmen sorgten, Frau Pastorin Simowski von der evangelischen Kirchengemeinde Heikendorf, die das Gebet und dem Oberleutnant zur See Karwelis der das Totengedenken sprach, sowie den Soldaten, die die Kränze



Begrüßungsansprache von KptzSa.D. Rupert Bischoff, dem Vorsitzenden des Stiftungsrates der Stiftung U-Boot-Ehrenmal Möltenort



Gedenkrede von Dr. Volkram Gebel, dem Vorsitzenden des Volksbundes Deutsche Kriegsgräberfürsorge Schleswig-Holstein

niederlegten und dem Soldaten des Marine-Musikkorps, der das Lied vom Kameraden spielte, sprach er seinen Dank aus. Besonders erfreut war er, dass Herr Dr. Volkram Gebel, der seit vielen Jahren als Landrat des Kreises Plön regelmäßig an den Gedenkfeiern teilgenommen hatte, diesmal in seiner Funktion als Vorsitzender des Volksbundes Schleswig-Holstein mit zu den Veranstaltern dieses Gedenkens gehören und die Gedenkrede halten würde.

Mit dem Appell des ehemaligen Bundespräsidenten Theodor Heuss: „Sorgt Ihr, die Ihr noch im Leben steht, dass Frieden bleibe, Frieden zwischen den Menschen, Frieden zwischen den Völkern!“ beendete er sein Grußwort.

Der Vorsitzende des Volksbundes

Schleswig-Holstein, Dr. Volkram Gebel, stellte in seiner Gedenkrede fest: *„nicht nur die wuchtigen Sandsteine – inzwischen wieder gekrönt von dem mächtigen flügel-schwingenden Adler – sondern noch eindrucksvoller die auf Bronzetafeln festgehaltenen Namen von 35 000 in den beiden Weltkriegen auf See gebliebenen Ubootfahrern bilden einen ebenso würdigen wie auch besinnlich nachdenklich stimmenden, ja für die Erlebnisgeneration sogar beklemmenden Rahmen. Da keine Waffengattung im Zweiten Weltkrieg mehr Verluste erlitten hatte als deutsche Ubootfahrer – denn von 40.000 sind nur 10.000 heimgekehrt – gibt es auch nur wenige Gedenkstätten, die als Mahnmal zum Frieden geeigneter wären.“*

Dr. Gebel griff auch die in der Öffentlichkeit häufig geführte Diskussion um die Zeitmäßigkeit solcher Gedenken oder gar die Notwendigkeit eines Volkstrauertags auf. Sein Diskussionsbeitrag war das Zitat eines französischen Philosophen: *„Weil die Toten schweigen, beginnt immer alles wieder von vorn.“* *„Und damit die Toten nicht schweigen, brauchen wir Gedenkfeiern, wie die am Ubootehrenmal!“* fügte er hinzu.

Anknüpfend an die Grußworte, in denen daran erinnert wurde, dass der Volkstrauertag im 3. Reich noch Heldengedenktage genannt

wurde, stellte er fest, dass wir inzwischen unterschiedslos aller Opfer von Krieg, Gewalt und Terror, unabhängig von ihrer Nationalität, gedenken. In diesem Zusammenhang wies er auf die Vorreiterrolle der Marineverbände – DMB und VDU – hin, die durch die Umwidmung der Ehrenmale in Laboe und Möltenort auch ihrer ehemaligen Kriegsgegner gedenken. Die erneute Anwesenheit unseres englischen Kameraden Trevor Burton ist für Dr. Gebel Nachweis für diesen Geist der Versöhnung.

Nachdem Frau Pastorin Simowski ein uns alle ansprechendes – um Gottes Hilfe und Segen bittendes – Gebet und der Oberleutnant zur See Karwelis das Totengedenken gesprochen hatten, legten die Vertreter des Landes Schleswig-Holstein, des Landkreises Plön, der Stadt Kiel, des Volksbundes, der Gemeinde Heikendorf und des Verbands Deutscher Ubootfahrer ihre Kränze nieder. Der Bläser des Marine-Musikkorps Ostsee, Oberbootsmann Schupp, spielte das Trompetensolo: Ich hatt' einen Kameraden.

Nach dem anschließenden Rundgang durch das Ehrenmal trafen sich die geladenen Gäste zur Kaffeetafel im Galerie Café Roehrskrug.

KptzS a.D. Rupert Bischoff  
Vorsitzender des Stiftungsrates der  
Stiftung U-Boot-Ehrenmal Möltenort





## „Do bin I“ oder vom Schneid eines Fletcher-Fahrers

Von Raimund Wallner

Es muss an einem Freitagnachmittag im Frühjahr 1973 gewesen sein, ich war damals II WO von U 10 im Dienstgrad Leutnant. Die kleine Geschichte erzählt von den Schwierigkeiten bei der Aufrechterhaltung der Disziplin an Bord – vor allem der Überwasserschiffe in jener Zeit – und der immensen Herausforderung an die

kontakt. Der Mittlere hatte sein Schiffchen mit ausgeschnittenen Fotografien beklebt, was den abgerissenen Eindruck noch verstärkte.

„Meine Herren, bringen Sie Ihren Anzug in Ordnung und Mützen auf, das ist eine Uniform!“ Die Drei blieben stehen, der Mittlere entgegnete

mir in breitestem Bajuwarisch: *„Wennst‘ uns net in Ruah laßt, na hau I da oane af d‘Goschn!“* Dabei nahm er Kampfhaltung ein, die beiden anderen taten es ihm gleich. Ich war einen Moment perplex, blieb jedoch ruhig und herrschte ihn an: *„Nennen Sie mir sofort Ihren Namen*

So fuhr ich also am Montag mit klammem Gefühl in die Werft. Auf der Schanz von Z 4 ließ mich der IO nach dem Befehl „Offiziere und Unteroffiziere austreten“ mit der Besatzung alleine: *„Versuchen Sie Ihr Glück“* war alles was er mir zu sagen hatte. Da standen sie vor mir: Über 200 Mann, 8 Glieder tief – zehnmal mehr als unsere Ubootbesatzung, gleichgültige, spöttische, aber auch feindliche Gesichter. Wie sollte ich es anpacken? Glied um Glied vortreten zu lassen war auf der engen Schanz kaum möglich. Durch die Reihen zu drängeln und jedem in die Augen zu sehen würde zu lange dauern, würde schnell zu einer lächerlichen Veranstaltung abgleiten. Ich überlegte verbissen, während ich die hundertfachen Blicke äußerlich gelassen aushielt. Da besann ich mich meiner bayrischen Herkunft. Bei



Menschenführung, die sich jungen Vorgesetzten damals stellte.

Ich kam aus der Kellerbar unseres Blocks I im Kieler Stützpunkt, in der wir Ubootoffiziere uns zum Kaffee zu treffen pflegten, und machte mich auf den Weg an Bord. Da bemerkte ich fünfzig Meter vor mir drei Mannschaftsdienstgrade, die direkt auf mich zuhielten. Vom Anzug und Aussehen her unverkennbar Fletcher-Fahrer auf dem Weg in die speziell für die Schiffe neu erbauten Landunterkünfte: Schmuddeliges Takelpäckchen, offener Kolani, Schiffchen ab bzw. „auf halb acht“. Es gab kein Ausweichen, als Offizier musste ich die Kerle zurechtweisen. Auf kürzeste Distanz keinerlei Anzeichen, dass sie mich etwa zu grüßen beabsichtigten – die Hände blieben im Bunker, dabei kecker Blick-

*und Ihre Einheit!“* Da brach die Reinitenz zusammen, sie drehten sich um und gaben Fersengeld... ich im Geschwindigkeit hinterher. Sie verschwanden in einem der Zerstörer-Wohnblöcke. Im Eingang saß ein UvD. Ich fragte ihn nach den drei Soldaten, die soeben hereingekommen waren. *„Hier ist niemand hereingekommen“* gab er ungerührt zur Antwort. Ich verlangte, sofort mit einem Offizier der Einheit verbunden zu werden. Es meldete sich der Wachoffizier von Z 4. Ich schilderte ihm in groben Zügen den Vorfall und verlangte, den Ersten Offizier zu sprechen. Der sei schon von Bord. Er riet mir, am Montag um halb acht Uhr in die Werft zu kommen, dort liege Z 4. Ich könne nach der Morgenmusterung die Beschuldigten identifizieren, der IO werde von ihm über den Vorfall informiert.

uns war ein „Manssbild“ schon immer am besten bei seiner Ehre zu packen. So sagte ich mit fester Stimme: *„Wennst‘ an Schneid host, na kimmst jetz‘ aussa!“* Einen Moment lang tat sich nichts, doch dann rumorte es im letzten Glied, Vordermänner wurden beiseite geschoben, schließlich „brach“ mein Mann durchs erste Glied und baute sich vor mir auf. *„Do bin I.“*

Bei der Vernehmung des nun recht erbärmlich wirkenden Matrosen kam seine ganze verfahrenere private Situation zutage – aber das ist eine andere Geschichte. Ich beneidete jedenfalls meine Offizierskameraden auf den Fletcher-Zerstörern nicht um ihre Führungsaufgabe.



### Aufruf des Kassenwarts !

Liebe Einzelmitglieder,  
auch nach meinem Aufruf in der letzten Ausgabe fehlen noch die Mitgliedsbeiträge einiger Kameraden für das Jahr 2013.

## KURZ ABER NÜTZLICH

Wer noch nicht gezahlt hat, bitte schnellstmöglich überweisen.

Bankverbindung des Verbands Deutscher Ubootfahrer e.V.

Bankinstitut: **Postbank Hamburg**  
 IBAN: **DE22 2001 0020 0288 2002 08**  
 BIC: **PBNKDEFF**  
 Bankleitzahl: 200 100 20  
 Kontonummer: 288 200 208

Auch von den durch unseren Geschäftsführer Jürgen Weber zugesandten Lastschriftmandaten sind noch nicht alle unterschrieben zurückgeschickt worden. Wer sein Lastschriftmandat noch nicht unterschrieben hat, bitte nachholen und mir zuschicken.

Danke für Eure Mitarbeit.

Euer Kassenwart  
Dieter Pahlmeyer



## 25. NATIONALES UBOOTFAHRERTREFFEN 2015 IN BERNAU AM CHIEMSEE



Das 25. Nationale Ubootfahrertreffen des VDU wird vom 1. - 3. Mai 2015 stattfinden. Das Treffen wird von der Ubootkameradschaft München 1926 mit Unterstützung durch die Chiemsee-Alpenland

Tourismus GmbH & Co.KG ausgerichtet. Das Organisationsteam wird von Jürgen Weber geleitet, dem Vorsitzenden der Ubootkameradschaft München 1926 und Geschäftsführer des VDU.

Als Veranstaltungsort und zentrale Unterkunft der Teilnehmer ist das Hotel Farbinger Hof in Bernau am Chiemsee vorgesehen. Das Hotel liegt idyllisch zwischen Chiemsee und der berühmten Kampenwand, inmitten von Wiesen und Wäldern. Sie können sich ab sofort für eine Teilnahme am Ubootfahrertreffen im Mai 2015 registrieren. Vorabregistrierungen wurden übernommen.

Die konkreten Teilnahmegebühren hängen von der Preiskalkulation unserer Partner ab und können erst im Oktober 2014 festgelegt werden. Erst nach Bekanntgabe der Gebühren und der Zustimmung des Teilnehmers wird die Zahlung verbindlich.

### REGISTRIERUNG:

Website: <http://www.ubootfahrertreffen.de>



oder direkt bei  
 Jürgen Weber  
 Seeshaupter Str. 3a  
 82362 Weilheim i. OB.  
 Tel.: 0881 - 92 47 271  
 Fax: 0881 - 92 47 273

E-Mail: [weber@ubootfahrer.de](mailto:weber@ubootfahrer.de)

### Nachtrag zu „Internationale Informationen aus den Bereichen Uboote und Marine“ der Ausgabe 250

In der letzten Ausgabe 250 erschienen die Artikel „Die russischen Uboote der 5. Generation“ sowie „Das Uboot des Projekts 667 ANDROMEDA“ von Sergej Juferev. Beide Artikel wurden von **Oxana Stahlke** aus dem Russischen ins Deutsche übertragen.

### Arbeitseinsätze 2014 am Ubootehrenmal

17.04.2014	Sa. 10.00 Uhr	1.	kleiner	Arbeitseinsatz
28.05.2014	Mi. 08.30 Uhr	1.	großer	Arbeitseinsatz
21.06.2014	Sa. 08.30 Uhr	2.	großer	Arbeitseinsatz
23.07.2014	Mi. 08.30 Uhr	3.	großer	Arbeitseinsatz
23.08.2014	Sa. 08.30 Uhr	4.	großer	Arbeitseinsatz
24.09.2014	Mi. 08.30 Uhr	5.	großer	Arbeitseinsatz
25.10.2014	Sa. 08.30 Uhr	6.	großer	Arbeitseinsatz
14.11.2014	Fr. 10.00 Uhr	2.	kleiner	Arbeitseinsatz

Es würde uns bei der Planung der Arbeitseinsätze helfen, wenn sich Teilnehmer einige Tage vorher unter folgender Telefonnummer oder E-Mail-Adresse anmelden würden:

Eberhard Mayr, 2. Schriftwart der UK-Kiel  
 Tel.: 0431 - 32 12 40, E-Mail: [eberhard.mayr@gmx.net](mailto:eberhard.mayr@gmx.net)

## LESERBRIEFE

Leserbrief von Prof. Dr. Ralph Uhlig, Kiel

Betr.: Leserbrief von Hedda Neidl

Bezug: „Auftauchen!“ Nr. 250 vom November/Dezember 2013

Beim Studium o.a. Verbandszeitschrift entdeckte ich am Ende den Leserbrief von Hedda Neidl, der bei mir und meiner Mutter für ziemliche Empörung sorgt. Folgende Klarstellungen möchte ich vornehmen:

1. Ich habe vollstes Verständnis für die Trauer von Frau Neidl über den Tod ihres Vaters Albert Soller, der leider (per Zufall) am 23.07.1943 just bei Wachwechsel um 16:00 Uhr MEZ auf dem Weg ins Bootsinnere war, Herr Guttau, sein Wache-Kollege, noch nicht. An diesem Beispiel wird wieder einmal deutlich, wie blind das Schicksal im Krieg wütete. In vielen Publikationen wird geschildert, wie der Nebenmann tödlich getroffen wurde, man selbst noch halbwegs davon kam.
2. Wie kommt Frau Neidl, deren Lebensbeginn ich durch die Briefe ihrer Mutter dokumentiere, dazu, zu behaupten, mein Vater hätte mit „alten Marinehasen nicht viel am Hut“ gehabt? Aus dem mir vorliegenden Briefekonvolut meines Vaters geht hervor, dass er etwa in Lorient kameradschaftlichen Kontakt zu Wolfgang Lüth hatte. Auch zu anderen „alten Hasen“ bestanden Kontakte.
3. Die Behauptung, „die Besatzung habe sich ergeben wollen“, ist eine reine Erfindung der Briefschreiberin. Wie kommt sie dazu? Dass nach Stalingrad und der Wende im

U-Boot-Krieg die Stimmung bei vielen Soldaten pessimistisch wurde, ist eine Binsenweisheit. Daraus eine „pazifistische“! Grundhaltung an Bord von U 527 insinuieren zu wollen, spottet jeder Beschreibung. Der Kommandant sollte mit dem Kriegsgericht gedroht haben – so wie etwa im Film „Das Boot“ der Kommandant mit der Pistole in der Hand den Johann zur Räson bringen wollte – woher hat Frau Neidl diese Information? Wie soll man sich, bitte schön, den Vorgang des Ergebens im Kriegsgeschehen im Atlantik des Jahres 1943 vorstellen. Bewusst ein Zulaufen auf den Gegner riskieren und damit die eigene Vernichtung?

4. Ich habe in den vielen Jahren der vergangenen Jahrzehnte in Möltenort mehrfach von den Überlebenden von U 527 gehört, dass gerade Herr Guttau als „troublemaker“ an Bord und in amerikanischer Kriegsgefangenschaft eingeschätzt wurde. Ich will hier darauf nicht weiter eingehen, um nicht neuen Spekulationen Vorschub zu leisten. De mortuis nihil nisi bene!
5. Mein Vater hatte große Mühe, 1946 überhaupt Papier besorgen zu können, um allen Familien schreiben zu können. Mir liegen diese Adressen im Original vor. Frau Neidl beklagt, dass dieses Schreiben „von Ichs und besitzanzeigenden Fürwörtern nur so wimmelt“. Das Schreiben sei „kalthertzig und menschenverachtend“ (!) gewesen, das das „gemeine Volk für dumm verkaufen“ wollte. Ja, geht's noch?

Lassen wir doch die Leserschaft selbst darüber befinden, ob diese

Vorwürfe der Frau Neidl zutreffend sind. Selbst wenn man die Terminologie des Jahres 1946 in Rechnung stellt, fällt es (mir) schwer, ehrverletzende Passagen auszumachen. Ich weiß nicht, ob und wenn ja, wie viele ehemalige U-Boot-Kommandanten nach dem Krieg sich um eine Kontaktaufnahme zu allen Familien der Bootsbesatzung bemühten, nicht zuletzt, um ihnen Trost zuzusprechen. Auf der mir im Original vorliegenden Anschriftenliste steht zufällig die Familie Soller an erster Stelle.

Abschließend möchte ich noch anmerken, dass mein Vater wie Herr Hardegen in der 5./196 Bordfliegerstaffel gedient hat. Frau Neidl lässt sich herablassend über die Luftwaffe aus, die ja wohl keine Ahnung von der Marine hätte. Als Seeflieger wollte mein Vater möglichst rasch aus der Luftwaffe heraus, weil er den Göring nicht länger aushalten konnte. Hatte also auch Herr Hardegen nicht viel am Hut mit den „alten Hasen“?

Ich habe zum 60-jährigen Versenkungstag am 27.07.2003 in Möltenort die Gedenkveranstaltung durchgeführt (mit 25 Personen; Überlebende, Angehörige der Gefallenen, Kinder- und Enkelgeneration). Nicht einmal in den Jahrzehnten war Frau Neidl anwesend oder hätte den Kontakt zur Gruppe gesucht.

Hinweis der Redaktion: Der Brief von Kapitänleutnant Herbert Uhlig wurde dem letzten Teil der Folge „Rückkehr aus amerikanischer Kriegsgefangenschaft oder: Vom Untergang Meldorfs“ angehängt.

Leserbrief von Dieter Pahmeyer, VDU

Ich möchte daran erinnern, dass der Kommandant von U 154, OltzS Oskar Kusch, am 12. Mai 1944, also vor 70 Jahren, auf dem Schießstand in Kiel Holtenau

wegen „Wehrzersetzung“ erschossen wurde.

Ein Ubootkommandant, der damalige KptLt Gustav-Adolf Janssen, hatte sich erfolglos für ihn eingesetzt. Janssen war später (1965

bis 1969) Kommandeur der Ubootflottille der Bundesmarine.

Im Jahr 1998 wurde die Straße, die an der Hinrichtungsstätte vorbeiführt, in „Oskar-Kusch-Straße“ umbenannt.

# DER VDU TRAUERT UM SEINE VERSTORBENEN MITGLIEDER

## **Thilo Bode**

\* 19.02.1918 † 03.01.2014

Thilo Bode, Crew IV/1936, war langjähriger Auslandskorrespondent der Süddeutschen Zeitung. Seit der Indienststellung von U 858 (Typ IXC/40) war er Kommandant dieses Boots, das er am 14. Mai 1945 in Lewes, Delaware, USA an die US Navy übergab.

## **Hans Dzingel**

UK Kiel

\* 29.02.1920 † 04.07.2013

Der Obermaschinenmaat Dzingel fuhr zunächst ab ca. 1941 auf U 455 (Typ VIIC) - siehe dazu auch Nachruf Helmut Spitzer. Anschließend fuhr er von November 1943 bis Juli 1944 auf U 397 (Typ VIIC), von Oktober 1944 bis April 1945 auf U 2516 (Typ XXI) und von April 1945 bis Mai 1945 auf U 2529 (Typ XXI). Auf den letzten drei Booten war immer der OltzS Fritz Kallipke sein Kommandant.

## **Walter Wittig**

UK Kiel

\* 15.10.1920 † 19.07.2013

Er fuhr von 1942 bis 1944 als Oberfunkmaat auf U 518 (Typ IXC), das am 22.04.1945 mit seiner kompletten Besatzung nordwestlich der Azoren versenkt wurde. Walter Wittig gehörte der UK Cuxhaven seit 1955 an und wechselte nach deren Auflösung zur UK Kiel.

## **Rainer Knobloch**

\* 22.01.1954 † 26.10.2013

Nach langer schwerer Krankheit verstarb Rainer Knobloch, der von 2005 bis 2010 Mitglied der UK U-28 e.V. gewesen war. Er fuhr als II WO auf U 28 und war von April 1981 bis September 1989 Kommandant U 12 und anschließend bis März 1983 Kommandant U 9.

## **Ernst Peter**

UK Kiel

\* 04.08.1922 † 06.11.2013

Nach seinem Eintritt in die Kriegsmarine fuhr der Matrosengefreite Peter auf dem VIIC-Uboot U 77, das am 29.03.1943 vor Cap de la Nau / Spanien von 2 Flugzeugen der RAF angegriffen und versenkt wurde. 38 Besatzungsmitglieder kamen ums Leben, Ernst Peter und acht weitere Kameraden wurden von einem Fischer aus Calpe / Spanien gerettet. Ab 1944 fuhr er auf U 994 (Typ VIIC), das am 09.05.1945 in Trondheim an die Siegermächte übergeben wurde.

## **Otto Gebert**

Einzelmitglied, Region Südwest

\* 26.07.1922 † 15.11.2013

Er fuhr als Matrosenobergefreiter auf dem VIIC-Boot U 978. Er war dabei, als das Boot unter dem KptLt Pust Ende 1944 mit 73 Tagen die bis dahin längste Schnorchelfrontunternehmung durchführte. Der damalige II WO und spätere Prof. Dr. Hans-Günter Gierloff-Emden († 2011) hat diese Fahrt eindrucksvoll dokumentiert (siehe <http://uk-muenchen.de/berichte.php>).

## **Siegfried Ochla**

UK Berlin

\* 21.11.1926 † 17.11.2013

Siegfried Ochla fuhr als Matrosengefreiter auf dem VIIC-Boot U 739, das am 01. April 1945 aus Narvik ausgelaufen war und erst am 13. Mai 1945 in Emden an die Siegermächte übergeben wurde.

## **Hans-Werner Zenner**

UK Hamburg

\* 21.11.1957 † 23.11.2013

Der Hauptbootsmann der Reserve Hans-Werner Zenner fuhr auf den Unterseebooten U 30 und U 18 (beide Klasse 206).

## **Karl Ohl**

UK Pfalz

\* 17.12.1926 † 26.11.2013

Karl Ohl diente auf U 2505, Typ XXI, das nach seiner Indienststellung im November 1944 der 31. U-Flottille unterstellt wurde und zu den drei Booten gehörte, die unter dem Bunker Elbe II in Hamburg verschüttet wurden.

## **Helmut Spitzer**

Einzelmitglied, Region Ost

\* 13.01.1923 † 23.11.2013

Helmut Spitzer fuhr bis 1944 auf U 455 (Typ VIIC) und verließ das Boot in Toulon / Frankreich, um in Deutschland zum Maaftenlehrgang zu gehen. Am 06.04.1944 sank das Boot 2 Seemeilen vor Portofino / Italien - vermutlich nachdem es auf eine Mine gelaufen war. Der Fernsehsender ARTE sendete (Erstausstrahlung 26.10.2013) einen sehr interessanten Bericht über die Suche nach U 455, in dem auch über Helmut Spitzer berichtet wurde.

## **Willi Markert**

UK Hamburg

\* 21.09.1925 † 10.12.2013

Er fuhr als Matrosenobergefreiter auf U 294 (Typ VIIC/41). Bereits am 01. Februar 1962 trat er dem VDU als Einzelfahrer und ab Juni 1991 der UK Hamburg bei.

## **Manfred Göbel**

UK Schwäbische Alb

\* 10.06.1928 † 13.12.2013

Manfred Göbel war in der Kriegsmarine Seemann auf einem Kriegsfischkut-ter. Er trat der UK Schwäbische Alb am 01.01.1996 bei.

## **Walter Gesk**

Einzelmitglied, Region Nordwest

\* 03.06.1922 † 19.12.2013

Walter Gesk fuhr bis zum 27. April 1944 auf U 803 (Typ IXC/40), das an diesem Tag nahe Swinemünde auf eine Mine lief. Neun Besatzungsmitglieder starben, Gesk und 34 weitere Soldaten überlebten. Anschließend wurde er auf U 3009 (Typ XXI) versetzt; Selbstversenkung im Mai 1945. Er gehörte der UK Uslar von 1991 bis zu deren Auflösung 2004 an und war danach Einzelmitglied im VDU.

## **Hans Döllein**

Einzelmitglied, Region Südost

\* 22.06.1924 † 27.12.2013

Der Matrosenobergefreite Hans Döllein fuhr bis 1944 auf U 410 (Typ VIIC), das am 11. März 1944 in Toulon von einer Fliegerbombe getroffen wurde, ausbrannte und außer Dienst gestellt wurde. Danach fuhr er auf U 371 (Typ VIIC); das Boot wurde am 04. Mai 1945 vor der nordafrikanischen Küste selbst versenkt. Drei Soldaten starben dabei, die Übrigen gerieten in amerikanische Kriegsgefangenschaft. Hans Döllein gehörte der UK Würzburg von 1981 bis zur Auflösung 2009 an.



Wir trauern mit den  
Hinterbliebenen

## NACHRUUF FÜR HERBERT A. WERNER, CREW XII/39

Verfasst von Peter C. Hansen, Autor des Buchs „Execution for Duty“ (Schicksal von Oskar Heinz Kusch), erschienen in England beim Verlag Pen & Sword Books Ltd.

Am 06. April 2013 verstarb in Vero Beach, Florida, Herbert A. Werner, Crew 1939-B (XII/39). Er wurde am 13. Mai 1920 in Freiburg im Breisgau geboren und zum Oberleutnant zur See am 01. Dezember 1943 befördert.

Weil die Crew 39-B so kurz nach der Vorcrew 1939-A (X/39) folgte, waren keine Plätze mehr frei, als Herbert A. Werner im Frühjahr 1941 als Fähnrich zur See die Marineschule in Flensburg-Mürwik absolviert hatte. Aber die Ubootwaffe brauchte dringend Männer an der Front. Deshalb wurde arrangiert, dass diese Fähnriche - wie später auch andere - sofort ohne Ubootausbildung auf Frontboote kommandiert wurden, um als Praktikanten Wachoffiziere in der Zukunft zu werden.

Herbert A. Werner wurde deshalb im April 1941 auf U 557 kommandiert, kurz vor dem Auslaufen dieses Ubootes zu seiner ersten Feindfahrt im Atlantik. Sein Kommandant war Ottokar Paulssen, Crew 34, der vorher I WO auf U 26 (Kdt Klaus Ewerth) gewesen war.

Herbert A. Werner nahm an drei Operationen von U 557 teil und absolvierte dann seine Ubootausbildung an den Ausbildungsinstitutionen im Ostseebereich. Nach Beendigung dieser Kurse und Schulen wurde er als I WO auf U 612 kommandiert, was noch in der Ausbildung in der Ostsee von Mai bis August 1942 war. U 612 wurde dann während dieser Ausbildung in der Danziger Bucht von U 444 gerammt und sank. Das Boot wurde später gehoben, repariert und als reines Ausbildungsboot wieder in Dienst gestellt. Nach der Kollision konnte die Besatzung bis auf zwei Mann mit den Dräger-Gegenlungen (Tauchretter) aussteigen und wurde gerettet. Ende September 1942 wurde die Besatzung aufgestockt und auf U 230 versetzt, das noch in der Germania-Werft in Kiel fertiggestellt wurde und die Baubelehrung noch vor sich hatte. Danach erfolgte die Ausbildung in der Ostsee unter Paul Siegmann, Crew 35, der von den Torpedobooten zu den Ubooten versetzt wurde. Herbert A. Werner war wiederum als IWO eingesetzt.

Herbert A. Werner nahm an vier Feindfahrten teil und verlegte dann im November 1943 mit U 230 von Brest

nach Toulon. Nach Ankunft in Toulon wurde Herbert A. Werner abgelöst und zur Ubootkommandantenschulung an die Ostsee kommandiert.

Werner absolvierte den Kommandantenlehrgang als Lehrgangsbester und übernahm als Einziger ein Frontboot: Das in Brest stationierte U 415 war schon ein etwas angeschlagenes Uboot nach vier Feindfahrten im Atlantik, hatte auch noch keinen Schnorchel und war in der Überholung, um es wieder frontreif zu machen. Herbert A. Werner kommandierte U 415 vom April 1944 bis Juli 1944, wobei zwei Operationen in Verbindung mit Invasionsabwehrunternehmungen anfielen. Danach sollten in Brest in der Bunkerwerft Restüberholungen durchgeführt werden. U 415 machte in der Nähe des Bunkers fest und konnte erst nach einem britischen Luftangriff den Werftfliegeplatz ansteuern. Dabei lief das Boot auf eine Flugzeugmine und sank direkt vor dem Bunker.

Kurz danach wurde Herbert A. Werner der neue Kommandant von U 953, einem Schnorcheluboot, dessen Kommandant nicht mehr vom Deutschlandurlaub zurückkommen konnte. Nachdem U 953 auf der Ubootwerft überholt worden war, wobei nur die allerdringendsten Reparaturen gemacht wurden, fuhr Herbert A. Werner via La Pallice/La Rochelle mit voll gepacktem Uboot weiter nach Bergen in Norwegen, das erst am 11. Oktober 1944 erreicht wurde. Da die Reparaturkapazität und Bunkerliegeplätze in Bergen ausgelastet waren, verlegte U 953 zur Grundüberholung nach Flensburg und danach über Lübeck weiter nach Kiel. Am 04. Februar 1945 verließen Boot und Besatzung Kiel und fuhren zurück nach Bergen. Hier begann im April 1945 die letzte Feindfahrt, von der U 953 Anfang April nach Bergen zurückkehrte. Wegen fehlender Reparaturkapazität musste das Boot zur dringenden Grundüberholung nach Trondheim verlegen.

Die Länge der geplanten Reparaturliegezeit war der Grund für Herbert A. Werners Versetzung von Bord. Er musste als Kurier für Geheime Kommandosachen auf Umwegen nach Kristiansand (Süd) fahren, wo er ein aus Deutschland kommendes Uboot des Typs XXI von einem nicht fronterfahrenen Kommandanten übernehmen sollte. Ende April 1945 kam er dort an, aber die Kapitulation verhinderte Ankünfte von weiteren Ubooten aus Deutschland und Herbert A. Werner



wurde stattdessen Kriegsgefangener.

Nachdem er aus Kriegsgefangenschaft in Norwegen nach Frankreich verlegt wurde, war es ihm möglich zu entkommen und nach Deutschland per Eisenbahn zu fahren. Später entschied er sich, nach Kanada auszuwandern, weil seine Eltern und Schwester bei einem Bombenangriff auf Darmstadt getötet wurden und er keine näheren Verwandten mehr hatte.

Nach einigen Jahren in Kanada übersiedelte er in die USA: Hier arbeitete Herbert A. Werner als Baumeister für Einfamilienhäuser für einige Jahre, bevor er nach Florida umzog, um in Rente zu gehen.

1969 verfasste Herbert A. Werner sein außerordentlich erfolgreiches Buch „Iron Coffins“, welches 1970 von Hoffman & Campe in Hamburg auf Deutsch gedruckt wurde mit dem Titel „Die Eisernen Särge“. Die ablehnende Opposition der ewig Unbelehrbaren war vorauszusehen, die sich aber nur an unwichtigen Kleinigkeiten klammerten und schimpften. Später wurden „Die Eisernen Särge“ vom Heyne-Verlag in München als Taschenbuch verlegt. Dieser Verlag hält noch die deutschen Rechte, aber das Buch ist vergriffen. Eine teilweise Neuauflage 1998 erschien von Heyne, gedruckt als Kombinationsband mit Wolfgang Hirschfeld's Buch „Feindfahrten“ und neu betitelt als „Eisiger Atlantik“. Aber auch dieses Buch ist vergriffen und nur noch antiquarisch erhältlich oder in Büchereien zu finden.

### Anmerkung der Redaktion

Laut eines Briefes von Peter C. Hansen an den Redakteur war Herbert A. Werner nicht Mitglied des VDU, hat jedoch nach Auflösung seiner Besitzgüter eine „ziemliche“ Spende für das Ubootehrenmal Mültenrot in seinem Testament eingepflanzt.

U-Hai - Foto: Hans-Jochen Emsmann



## Stefan Bothmann

Einzelmitglied, Region Nordost  
Jahrgang 1986

Nach seiner Zeit als Sonarmaat auf U 32 (September 2006 bis März 2010) gehörte Stefan Bothmann zur Indienststellungsbesatzung von U 35.

## Frank Arno Brecht

Einzelmitglied, Region Nordwest  
Jahrgang 1951

Während seiner Marinedienstzeit von 1971 bis 1983 fuhr Frank Brecht im 1. Quartal 1972 als Schüler auf U 8, danach als Sonarmaat auf U 13 (Indienststellung bis 1974). Als Sonarmeister fuhr er von Juli 1975 bis Dezember 1978 auf U 22 und war dann bis zum Ende seiner Dienstzeit als Truppenfachlehrer Sonargeräte Klasse 206 an der Marinewaffenschule Eckernförde.

## Bernhard Briel

UK U-17, Jahrgang 1958

Nach seiner Zeit als Wachoffizier fuhr Bernhard Briel von 1989 bis 1991 als Kommandant auf U 17.

## Detlev Gohde

Einzelmitglied, Region Nordost  
Jahrgang 1947

„Felix“ Gohde fuhr von April 1972 bis März 1973 als II WO auf U 6, von März 1974 bis März 1975 als STO auf U 16 und von April 1975 bis September 1977 I WO auf U 18. Von September 1978 bis

September 1982 war er Kommandant auf U 22; von April 1986 bis September 1988 fuhr er als Kommandant auf dem erstmals mit „towed array“ und „flank array“ ausgestatteten U 12.

## Enrico Hafemeister,

UK U-17, Jahrgang 1981

Er fuhr von April 2004 bis Mai 2009 als E-Maat auf U 17.

## Karlheinz Holm

Einzelmitglied, Region West  
Jahrgang 1948

Während seiner Marinedienstzeit vom 01.04.1968 bis 31.03.1972 fuhr Karlheinz Holm von Oktober 1968 bis Oktober 1969 als E-Gast auf dem Trossschiff Nienburg und von August 1970 bis Ende März 1972 als E-Maat auf U 11. Beim 1. Regionaltreffen Südwest in Speyer kam der Kontakt zum VDU zustande.

## Richard Kühnel

Einzelmitglied, Region Nordost  
Jahrgang 1982

Richard Kühnel fuhr von September 2007 bis Januar 2011 als Sonarmaat auf U 31.

## Helmut Neuser

Einzelmitglied, Region Nordwest  
Jahrgang 1943

Zunächst fuhr Helmut Neuser als Funkmaat von Dezember 1965 bis März 1966 auf U 1 und von Juni 1966 bis Juni 1968 auf U-Hecht. Im März 1996 ging der KptLt Neuser in den Ruhestand.

## Peter Paulat

Einzelmitglied, Region West  
Jahrgang 1948

Peter Paulat fuhr als Zentrale- und Dieselmaat von April 1969 bis Ende Juni 1970 auf U 9 und danach bis Ende März 1972 auf U 2.

## Ursula Schlumberger

UK München, Jahrgang 1925

Sie setzt die Mitgliedschaft ihres verstorbenen Mannes Peter Schlumberger († 15.07.2013 - U 607) fort.

## Bernhard Schülein

UK München, Jahrgang 1947

Bernhard Schülein interessiert sich für Marinegeschichte, insbesondere Uboote, und arbeitet ehrenamtlich in einem Arbeitskreis für Sicherheitspolitik mit.

## Oliver Speckhaus

UK U-17, Jahrgang 1976

Von April 1997 bis September 1999 fuhr Oliver Speckhaus als E-Maat auf U 22 und von Juli 2002 bis September 2003 als E-Meister auf U 30. Nach seiner Offizierausbildung war er von Juli 2007 bis September 2010 STO auf U 17 und anschließend von April 2011 bis Juli 2013 STO der Besatzung ALPHA.

## Matthias Wolf

Einzelmitglied, Region Südwest  
Jahrgang 1955

Matthias Wolf, Crew VII/75, fuhr von Januar 1980 bis Juni 1983 als II WO auf U 9.

## Christian Zeilhofer

UK München, Jahrgang 1993

Der Enkel unseres verstorbenen Kameraden Rudolf Zeilhofer († 22.03.2013 - U 3033) ist an der Geschichte der Uboote interessiert.

## Maria Zeilhofer

UK München, Jahrgang 1929

Sie setzt die Mitgliedschaft ihres verstorbenen Mannes Rudolf Zeilhofer († 22.03.2013 - U 3033) fort.

## DER VDU IM INTERNET

Website VDU:	<a href="http://www.ubootfahrer.de">http://www.ubootfahrer.de</a>
Website Ubootfahrtreffen 2015:	<a href="http://www.ubootfahrtreffen.de">http://www.ubootfahrtreffen.de</a>
Facebook:	<a href="https://www.facebook.com/Ubootfahrer">https://www.facebook.com/Ubootfahrer</a>
Google+:	<a href="http://goo.gl/VVrco">http://goo.gl/VVrco</a>
YouTube:	<a href="http://youtu.be/tdi0Jec0RCs">http://youtu.be/tdi0Jec0RCs</a>



## Bankverbindungen:

### Verband Deutscher Ubootfahrer e.V.

Postbank Hamburg, IBAN: DE22 2001 0020 0288 2002 08, BIC: PBNKDEFF, (BLZ: 200 100 20, KtoNr: 288 200 208)

### Stiftung U-Boot-Ehrenmal Möltenort

Postbank Hamburg, IBAN: DE19 2001 0020 0298 3162 03, BIC: PBNKDEFF, (BLZ: 200 100 20, KtoNr: 208 316 203)

Volksbank Kiel, IBAN: DE49 2109 0007 0090 1702 02, BIC: GENODEF1KIL, (BLZ: 210 900 07, KtoNr: 901 702 02)

Deutsche Bank 24 Kiel, IBAN: DE16 2107 0024 0058 5018 00, BIC: DEUTDEDB210, (BLZ: 210 700 24, KtoNr: 585 018)

### Stiftung Traditionsarchiv Unterseeboote

Stadtsparkasse Cuxhaven

a) IBAN DE75 2415 0001 0000 1542 03 (BLZ: 241 500 01, Kto.-Nr. 154 203, für steuerlich absetzbare Spenden)

b) IBAN DE97 2415 0001 0000 1541 95 (BLZ: 241 500 01, Kto.-Nr. 154 195, für alle sonstigen Spenden)

für beide Konten - BIC: BRLADE21CUX

## ANSCHRIFTEN VDU-VORSTAND

Norbert Hermann	<b>Präsident</b> Lofotenweg 6, 23570 Lübeck Tel.: 04502 - 3086862, E-Mail: <a href="mailto:hermann@ubootfahrer.de">hermann@ubootfahrer.de</a>
Jürgen Weber	<b>Geschäftsführer</b> Seeshaupter Str. 3a, 82362 Weilheim i. OB. Tel.: 0881 - 9247271, Fax: 0881-9247273, E-Mail: <a href="mailto:weber@ubootfahrer.de">weber@ubootfahrer.de</a>
Dieter Pahmeyer	<b>Kassenwart</b> Mühlenbek 21, 24340 Goosefeld Tel. u. Fax: 04351 - 42448, E-Mail: <a href="mailto:pahmeyer@ubootfahrer.de">pahmeyer@ubootfahrer.de</a>
Morgan von Müller	<b>Redakteur der Verbandszeitschrift „Auftauchen!“</b> Riesebusch 29c, 23611 Bad Schwartau Tel.: 0451 - 88046905, E-Mail: <a href="mailto:vonMueller@ubootfahrer.de">vonMueller@ubootfahrer.de</a>
Michael Setzer	<b>Beisitzer</b> 8169 East Beach Drive NW, Washington, DC, 20012 USA Tel.: +1 202 465 4362, E-Mail: <a href="mailto:setzer@ubootfahrer.de">setzer@ubootfahrer.de</a>
Heinz Potrafki	<b>Vertreter der Stiftung „U-Boot-Ehrenmal Möltenort“</b> Hufnerweg 14, 24226 Heikendorf Tel.: 0431 - 242980, E-Mail: <a href="mailto:potrafki@ubootfahrer.de">potrafki@ubootfahrer.de</a>
Karl-Josef Schmeink	<b>Webmaster</b> Rohrsängerweg 65c, 24146 Kiel Tel.: 0431 - 787713, E-Mail: <a href="mailto:webmaster@ubootfahrer.de">webmaster@ubootfahrer.de</a>

## Redaktionsschluss der nächsten Ausgaben:



## IMPRESSUM

### Herausgeber

Verband Deutscher Ubootfahrer e.V.

#### Geschäftsstelle

Jürgen Weber  
Seeshaupter Str. 3a  
82362 Weilheim i. OB.  
E-Mail: [weber@ubootfahrer.de](mailto:weber@ubootfahrer.de)  
Telefon: 0881 - 9 24 72 71  
Fax: 0881 - 9 24 72 73

#### Bankverbindung

Postbank Hamburg  
IBAN: DE22 2001 0020 0288 2002 08  
BIC: PBNKDEFF  
BLZ: 200 100 20, KtoNr: 288200208

**Copyright** © Verband Deutscher Ubootfahrer e.V. (VDU), alle Rechte vorbehalten. Nachdruck - auch auszugsweise - nur mit schriftlicher Genehmigung des VDU und der jeweiligen Autoren.

**ISSN:** 2196-3908

### Inhaltlich verantwortlich (i.S.d.P.)

Der Vorstand des Verband Deutscher Ubootfahrer e.V., vertreten durch den Redakteur des VDU-Verbandsorgans „Auftauchen!“.

### Redaktion

Morgan v. Müller  
Riesebusch 29c  
23611 Bad Schwartau  
Tel.: 0451 - 88 04 69 05  
E-Mail: [vonMueller@ubootfahrer.de](mailto:vonMueller@ubootfahrer.de)

### Layout, Design und Satz

Karl-Josef Schmeink  
Layouterstellung mit Adobe InDesign CS6

### Lektorat

Christel Pahmeyer

### Autoren

Edmund Bimstein  
Rupert Bischoff (rbi)  
KptLt Thorsten Busch  
Erwin Daube  
Jürgen Griese  
FKpt Jens Grimm  
Peter C. Hansen  
FKpt Arndt Henatsch  
KAdm a.D. Gottfried Hoch  
Hans Karr (hkr)  
Morgan v. Müller (mvm)  
Dieter Pahmeyer (dp)  
Karl-Josef Schmeink (kjs)  
Gerhard Schwarz  
Prof. Dr. Gerd Strohmeier  
Mariano Pablo Sciaroni  
Hans-Jochen Spiltbauer (hjs)  
KKpt Frédéric Strauch  
Heinz Thoïs (hts)  
Prof. Dr. Ralph Uhlig  
KKpt Steffen Vogelreuter  
Raimund Wallner (rwa)  
Jürgen Weber (jwb)

### Bildnachweis

Edmund Bimstein - Seite 37 (oben)  
Deutsches Bundesarchiv - Seite 20 (oben)  
DGzRS - Seite 47  
Deutsche Marine (1. UG)  
Seiten 21, 22 (unten), 25, 26, 27  
Deutsches Marinemuseum  
Seite 4, 5, 48  
Hans-Jochen Emsmann - Seite 44 (oben)  
gberg2007 - Seite 17 (oben)  
Georg Högel - Seite 42  
Imperial War Museum - Seite 15  
Hans Karr - Seiten 23, 24  
Klaus Mattes - Seite 32 (oben)  
Morgan von Müller  
Seiten 03, 39 und 40 (Zeichnungen)

Hans-Jochen Spiltbauer  
Seiten 28, 29, 30, 31  
Karl-Josef Schmeink - Seiten 37, 38  
Stiftung U-Boot-Ehrenmal Möltenort  
Seite 46 (unten rechts)  
Prof. Dr. Gerd Strohmeier - Seite 6  
Gerhard Schwarz - Seite 9  
Lars Templin - Seite 38 (oben)  
ThyssenKrupp Marine Systems GmbH  
Seiten 01, 02, 20  
VDU - Seiten 32, 40, 45, 47 (oben)  
Jürgen Weber - Seiten 33, 47 (Tasche)  
Ubootkameradschaft München  
Seiten 36, 47 (Wappen),  
US Department of Defense - Seite 17  
Wikipedia (Public Domain) - Seiten 14, 39  
Wikipedia, Uwe H. Friese - Seite 22 (oben)  
Verlag E.S. Mittler & Sohn  
Seite 46 (oben links)  
Jürgen Weber - Seite 47 (Mitte)  
Herbert A. Werner - Seite 43

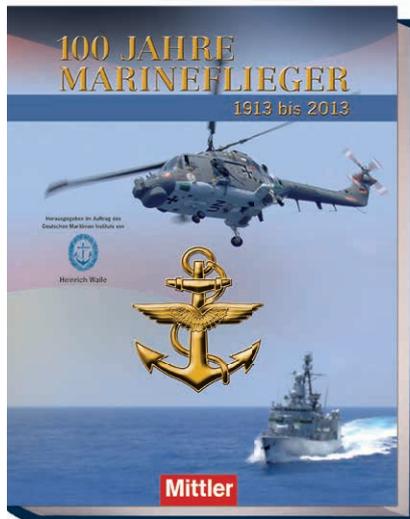
### Hinweis

Beiträge zur Veröffentlichung in der Verbandszeitschrift „Auftauchen!“ sind direkt an den Redakteur zu senden. Für unverlangt vorgelegte Texte, Fotos und Datenträger wird keine Haftung übernommen. Ein Recht zur Veröffentlichung besteht nicht. Alle namentlich gekennzeichneten Artikel sowie Abdrucke aus der Tagespresse stimmen nicht immer mit der Meinung des VDU überein. Die hier veröffentlichten Artikel und Kommentare stehen uneingeschränkt im alleinigen Verantwortungsbereich des jeweiligen Autors. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe ggf. zu kürzen. Ein Anspruch auf Veröffentlichung besteht auch für Leserbriefe nicht.

## BUCHVORSTELLUNG

### 100 Jahre Marineflieger

1913 bis 2013  
Deutsches Maritimes  
Institut (Hrsg.)  
Heinrich Walle u.a.



Anfang des 20. Jahrhunderts wurde die Seekriegsführung dreidimensional; sie „ging in die Luft“.

Am 3. Mai 1913 genehmigte Kaiser Wilhelm II die Aufstellung zweier Marinefliegerabteilungen; eine für Luftschiffe, die andere für Flugzeuge. Nach 100 Jahren dramatischer und wechselvoller Geschichte sowie erheblichen Reduzierungen seit dem Ende des Kalten Krieges wurden die Marineflieger 2012 zu einem Marinefliegerkommando (Sitz Cuxhaven/Nordholz) mit dem Marinefliegergeschwader 3 „Graf Zeppelin“ und dem Marinefliegergeschwader 5 zusammengefasst. In 16 Kapiteln schildern neben dem Herausgeber Dr. Heinrich Walle überwiegend Autoren der Bundesmarine/Deutschen Marine schwerpunktmäßig die Entwicklung der Marineflieger von den Anfängen der Bundeswehr bis heute. Ein Kapitel widmet sich der Vollständigkeit halber den Marinefliegerkräften der Volksmarine der DDR. Ein besonderes Augenmerk der Autoren ist auf

die unterschiedlichen Typen, die sie zum Teil selbst geflogen haben, gerichtet. Das Kapitel „Von Seefalken, Sternenkämpfer und Wirbelwinden – die Zeit der Jetfliegerei in der Marine von 1958-2005“ markiert nicht nur an eine „große Zeit“ der Marineflieger, sie dürfte wohl auch wehmütige Erinnerungen ehemaliger Akteure aufkommen lassen. Eine der Hauptaufgaben der Marinefliegerkräfte bestand und besteht sowohl in der U-Jagd als auch in der Zusammenarbeit mit Ubooten. Insoweit liegt es auf der Hand, dass das reich bebilderte und lesenswerte Buch „100 Jahre Marineflieger“ auch für den interessierten Ubootfahrer ein Muss ist. Dem Buch ist eine DVD mit mehr als 300 Bildern der vergangenen 100 Jahre Marinefliegerei beigelegt.

Morgan v. Müller

Deutsches Maritimes Institut (Hrsg.), Heinrich Walle u.a.  
100 Jahre Marineflieger  
1913 bis 2013

Erscheinungsdatum August 2013

232 Seiten • 21 x 27 cm • Pappband mit Schutzumschlag • Mit Foto-DVD  
EUR (D) 29,80 • EUR (A) 30,80 • SFr\* 41,80

ISBN 978-3-8132-0947-1

Verlag E.S. Mittler & Sohn, Hamburg  
Ein Unternehmen der Tamm Media GmbH

\* unverbindliche Preisempfehlung



## BUCHEMPFEHLUNG:

Das Buch von Annerose und Jörg-Rüdiger Sieck über das U-Boot-Ehrenmal in Möltenort vermittelt eindrucksvoll die Entwicklungsgeschichte des Ehrenmals, eingebunden in die geschichtlichen Ereignisse von der Kaiserzeit bis in die Gegenwart.

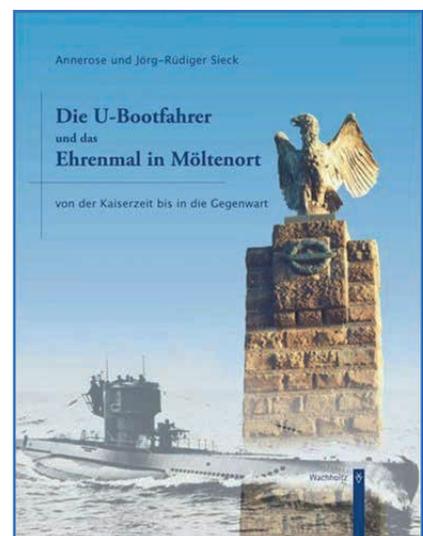
Gebundene Ausgabe mit 286 Seiten im Format 20,5 x 26 cm mit vielen Fotos und Abbildungen.

Erschienen im Wachholtz Verlag.

Preis: 19,90 € zuzüglich Verpackung und Porto

**Der Erlös wird in voller Höhe für die Pflege und Erhaltung des Ehrenmals verwendet!**

Bestellungen bei: Heinz Thoïs      Tel: 04351-751066  
Liebesallee 2a      Fax: 04351-751067  
24340 Kochendorf      E-Mail: [heinzthois@t-online.de](mailto:heinzthois@t-online.de)



## ABONNEMENT „AUFTAUCHEN!“

Sie suchen ein Geschenk für ubootinteressierte Bekannte, Freunde oder Verwandte, die (noch) nicht Mitglied im Verband Deutscher Ubootfahrer sind? Wie wäre es mit einem Jahresabonnement der VDU-Zeitschrift „Auftauchen!“ für nur 20 € pro Jahr?

Wenden Sie sich für ein Abo/Geschenk-Abo (inkl. Geschenkgutschein) an den VDU-Geschäftsführer:

Jürgen Weber  
 Seeshaupter Str. 3a, 82362 Weilheim i. OB.  
 Tel.: 0881 - 9247271, Fax: 0881-9247273  
 E-Mail: [weber@ubootfahrer.de](mailto:weber@ubootfahrer.de)

## GESCHENKGUTSCHEIN

**1 Jahresabonnement**  
 ( 5 aufeinanderfolgende Ausgaben )  
 der Verband Deutscher Ubootfahrer e.V. (VDU)  
 Zeitschrift **AUFTAUCHEN!**

für: \_\_\_\_\_  
 von: \_\_\_\_\_  
 Starttermin: \_\_\_\_\_

Unterschrift des VDU-Geschäftsführers: \_\_\_\_\_

## TRAGETASCHEN MIT UBOOTFAHRERABZEICHEN



Material Non-Woven,  
 ca. 38 x 42 cm, kurze Henkel  
**Verkauf über UK München**  
 Bestellung nur per Brief,  
 Fax oder E-Mail bei  
 Jürgen Weber  
 Seeshaupter Str. 3a  
 82362 Weilheim i. OB  
 Fax: 0881 – 9 24 72 73  
 E-Mail: [commander@uk-muenchen.de](mailto:commander@uk-muenchen.de)

- Preisstaffelung:
- 1 Tasche 2,00 €
  - 5 Taschen 9,00 €
  - 10 Taschen 18,00 €
  - 20 Taschen 35,00 €
- zuzüglich Versandkosten.



# Bei uns geht Ihre Spende garantiert nicht unter.

freiwillig · unabhängig · spendenfinanziert  
[www.seenotretter.de](http://www.seenotretter.de)

**Danke.**

# VDU-SEGELTÖRNS 2014 AUF DER „NORDWIND“ DES DMM

Zur Kieler Woche 2014 bietet der VDU für seine Mitglieder und deren Gäste folgende Segeltörns auf dem Traditionssegler „Nordwind“ des Deutschen Marinemuseums (DMM) an:

1. Eine Verlegefahrt von Brunsbüttel nach Kiel durch den Nord-Ostsee-Kanal
2. Eine Kieler Woche 2014 Tagesfahrt

Die Verlegefahrt von Brunsbüttel nach Kiel läuft unter der Regie der Ubootkameradschaft München: Termin: Donnerstag, 19.06.2014

Preis ab Brunsbüttel inklusive Mittagessen (Eintopf) und Getränken: **35 € pro Person**. Der Bustransfer mit dem „RIESEBYER“ von Eckernförde (07:00 Uhr) über Kiel (Holtenua 07:30 Uhr, Kiel HBhf 07:45 Uhr) nach Brunsbüttel kostet ca. **20 € für Erwachsene und 10 € für Kinder**. Noch zwei Plätze frei!

Für bis zu 10 Personen ist auch eine Mitfahrt ab Wilhelmshaven über Brunsbüttel nach Kiel möglich. Termin: Mittwoch, 18.06.2014

Preis ab Wilhelmshaven: **200 € pro Person**. Im Preis enthalten sind eine Übernachtung (alle zusammen in einem großen Salon) sowie Essen und Getränke. Kojenzeug und Handtücher werden an Bord gestellt. Auf der Strecke Wilhelmshaven - Brunsbüttel können keine Kinder mitfahren!

**Optionales Angebot für Montag, den 30.06.2014**

Verholfahrt Kiel – Brunsbüttel (Preis 35 € / Person)

Preis bis Wilhelmshaven (ETA 01.07.2014): **200 € pro Person**.

Im Preis enthalten sind eine Übernachtung (alle zusammen in einem großen Salon) sowie Essen und Getränke. Kojenzeug und Handtücher werden an Bord gestellt. Auf der Strecke Brunsbüttel - Wilhelmshaven können keine Kinder mitfahren! Diese Reise nach der Kieler Woche ist noch nicht vertraglich gebucht. Meldungen dazu werden nur noch bis Ende Februar 2014 angenommen.

**Kontakt:**

Jürgen Weber, Telefon: 0881 - 9247271

E-Mail: [weber@ubootfahrer.de](mailto:weber@ubootfahrer.de)

Die Kieler Woche 2014 Tagesfahrt läuft unter der Regie der Ubootkameradschaft Kiel e.V.:

**Termin: Samstag, 28.06.2014**

Bis 09:00 Uhr: Treffen an der Hauptwache des Marinestützpunkts Kiel - ca. 09:30 Uhr: ablegen - ca. 15:30 Uhr: Rückkehr.

Preis inklusive Mittagessen (Eintopf) und Getränken: **50 € pro Person**.

**Kontakt:**

Karl-Josef Schmeink, Telefon: 0431 - 787713

E-Mail: [webmaster@ubootfahrer.de](mailto:webmaster@ubootfahrer.de)

**Es wird empfohlen, sich bereits jetzt für die Fahrten anzumelden !**

- Die Verlegefahrt Wilhelmshaven – Brunsbüttel – Kiel ist bereits ausgebucht !
- Für die Verlegefahrt Brunsbüttel – Kiel sind aktuell nur noch 2 Plätze frei.
- Für die Kieler Woche 2014 Tagesfahrt stehen gegenwärtig noch 9 Plätze zur Verfügung.