

KLAUS SCHWABE

# Seefahrt





KLAUS SCHWABE

# Seefahrt

Bibliografische Information  
der Deutschen Nationalbibliothek:

Die Deutsche Nationalbibliothek  
verzeichnet diese Publikation in  
der Deutschen Nationalbibliografie.  
Detaillierte bibliografische Daten  
sind im Internet über  
<http://www.d-nb.de> abrufbar.

Alle Rechte der Verbreitung,  
auch durch Film, Funk und Fernsehen,  
fotomechanische Wiedergabe,  
Tonträger, elektronische Datenträger und  
auszugsweisen Nachdruck,  
sind vorbehalten.

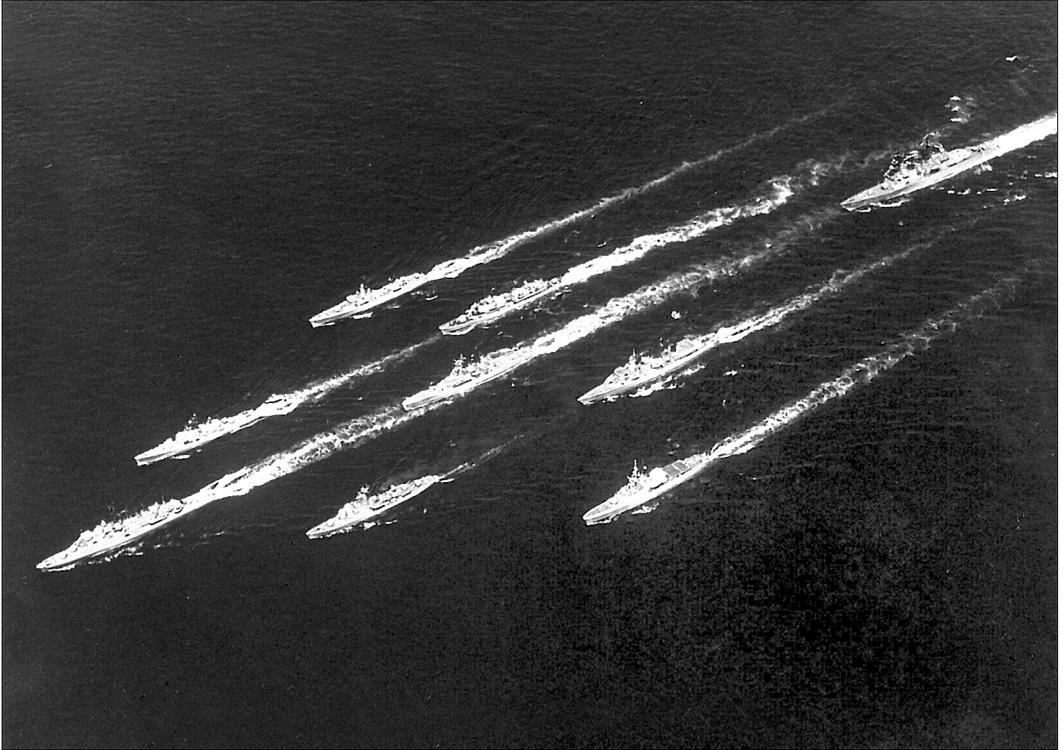
**[www.vindobonaverlag.com](http://www.vindobonaverlag.com)**

© 2023 Vindobona Verlag

ISBN 978-3-902935-89-2  
Lektorat: Elena Iby  
Umschlagfotos: Klaus Schwabe;  
lg0rzh | Dreamstime.com  
Umschlaggestaltung, Layout & Satz:  
Vindobona Verlag  
Innenabbildungen: Klaus Schwabe

Die vom Autor zur Verfügung gestellten  
Abbildungen wurden in der bestmög-  
lichen Qualität gedruckt.

Gedruckt in der Europäischen Union  
auf umweltfreundlichem, chlor- und  
säurefrei gebleichtem Papier.



# Seefahrt

Man weiß, dass die Seefahrt anstrengend ist und fordernd, manchmal auch hart, manchmal gefährlich.

Der Seemann selbst sieht das anders. Er empfindet seinen Beruf eher frisch, zupackend und vor allem kameradschaftlich. Wenn zwei alte Seeleute zusammensitzen, dann fliegen auch bald die Geschichten hin und her, die Erlebnisse – und egal wie brisant es gewesen sein mag – es ist immer ein Schmunzeln auf den Gesichtern, es wird immer gelacht dabei. In diesem Sinne habe ich einige der interessanteren Episoden aufgeschrieben, die mir so aus meiner Marinezeit in den Sinn kommen.



# Inhaltsverzeichnis

<b>Erster Wachoffizier auf Schnellboot LUCHS</b> .....	11
Themsemündung .....	11
Chatham .....	17
Adler gegen WO .....	18
Schwäne .....	19
Svendborg .....	22
<b>Kommandant Schnellboot LUCHS</b> .....	25
Junge Kommandanten .....	25
Havarie im Kaiser-Wilhelm-Kanal .....	30
Lotse vor Holtenau .....	34
Draisine .....	37
Treffer mittschiffs .....	39
Eisfahrt Ostsee .....	41
Whiskey-Golf .....	44
Hauptgefreiter Schleehuber .....	46
Fähnrich zur See Hardy .....	47
Oberleutnant zur See Wenger .....	48
60-Stunden-Ritt .....	50
<b>A2 im Stab Kommando der Zerstörer</b> .....	55
Erste Stabserfahrungen .....	55
Casablanca .....	56
<b>Schiffsoperationsoffizier auf Zerstörer 2</b> .....	58
Diebstahl .....	58
Brücken-WO .....	58
Mann über Bord .....	59
Astronomische Navigation .....	60
Swimming Pool .....	62
Der Kommandant in der Offiziersmesse .....	64
Aufbahren des Kommandanten .....	65
Blinddarm im Atlantik .....	68
Wehrpflichtige .....	72

<b>Führungsakademie</b> .....	74
Papst Paul VI .....	74
Neapel .....	75
<b>I. Offizier Zerstörer BAYERN</b> .....	77
Übernahme des Kommandos .....	77
Olympiade .....	79
Lange Haare .....	81
Bruch des Kraftstoffschlauches .....	83
Oper Barcelona .....	86
Havarie Schiff – Omnibus .....	87
Anlegemanöver Edinburgh .....	89
Admiral Ashes .....	91
Sicherung der Stelling .....	92
Karens Geburtstag .....	95
<b>Strategic Intelligence Officer</b>	
<b>im Stab des Supreme Allied Commander Atlantic</b> .....	96
Bargespräch .....	96
Messeabend .....	96
<b>Kommandant Zerstörer HESSEN</b> .....	98
Parkplatz .....	98
Kanallotse .....	100
Der erste Schuss .....	105
Portland .....	108
„Feuer im Schiff“ .....	112
Prince Charles .....	113
Der Abschlusstag .....	114
Herkules .....	115
USA 1976 .....	116
New York .....	119
Das Deutsche Haus .....	120
Boston .....	123
Philadelphia .....	128
Charleston .....	131
Hafenlotse Ponta Delgada .....	132
Biskaya – U-Boot der Royal Navy .....	133
Ende gut, nicht alles gut .....	134
Lotse nach Haakonssvern .....	135

Seebestattung Admiral Zimmermann	138
Fliegender Fisch	141
Wehrbeauftragter	143
Todesfall	146
Mittelmeerreise	147
Fahnenflucht	154
Z-Reling mit Krivak	158
Grenzübertretung am Priwall	160
Bremen – Tag der Flotte	163
Schiffsuntergang	164
Egil	166
König Juan Carlos und Königin Sophia von Spanien	171
<b>Kommandeur 2. Zerstörergeschwader</b>	174
Málaga	174
Ibiza	177
<b>Commander Standing Naval Force Atlantic</b>	179
Das internationale (NATO-) Geschwader	179
Der erste deutsche Commodore	179
Hermenegildo Capelo	180
Schiffsbesuche	183
Frauen	184
Hubschrauber-Landeplatz in Portugal	186
Aufklärung Ostblock	188
Fossiliensammler	190
Die Scherze der Seefahrer	192
Bull-Tiger-Race	195
Nackte Männer	196
NATO Sea Day	197
Wiemann-Affäre	199
Schulschiff DEUTSCHLAND	204
Bermuda	204
Orkan „Diana“	207
Orkan „Isidor“	208
Orkan „Klaus“	212
Orkan Nr. 4	214
New Orleans	215
Roosevelt Roads	217
Savannah	218

Bergen zum Zweiten .....	219
„Rote Armee Fraktion“ .....	220
Anschlag in Lissabon .....	223
<b>Deutscher Vertreter bei SACLANT .....</b>	<b>225</b>
Kriegsverbrechen der USS ROPER .....	225
Die Affäre Wieland .....	229
<b>Stabsabteilungsleiter im Führungsstab .....</b>	<b>233</b>
Der große Bruder USA .....	233
Der kleine Bruder Israel .....	234
<b>Stv Chef des Stabes für Krisenbewältigung, SACLANT .....</b>	<b>236</b>
König Harald von Norwegen .....	236
Ostseeübung NATO mit ehemaligem WARSCHAUER PAKT .....	237
<b>Das Finale .....</b>	<b>239</b>
Die Auskleidung des Ruheständlers .....	239
<b>Glossar .....</b>	<b>243</b>

# Erster Wachoffizier auf Schnellboot LUCHS

## Themsemündung

Es war das übelste Wetter, der gefährlichste Ritt, dem der neue Wachoffizier während seiner jahrelangen Seefahrtszeit jemals ausgesetzt war. Und das am Beginn der jungen Karriere. Drei Monate nach Antritt seines ersten Kommandos.

Das erste Anzeichen, dass sich etwas zusammenbraute, war für ihn, als der Kommandeur seinen erfahrensten Kommandanten, den seefesten, buchstäblich mit allen Wassern gewaschenen Kommandanten ILTIS, als Wetterboot auf Gegenkurs schickte, um festzustellen, wie die Boote sich gegen die schwere See verhielten. Schließlich musste man nach dem vorgesehenen Angriff im Gebiet Themsemündung auch an den Rückmarsch denken. Der ILTIS war aber nicht nur erfahren – er war auch ehrgeizig. Eilfertig meldete er, dass auch die Fahrt gegen die See problemlos sei – und das Geschwader setzte den Marsch nach Westen fort.



*Schnellboot in bewegter See*

„Verdammte Kiste“, murmelte der Kommandant LUCHS seinen Lieblingsfluch, „das gibt ein Problem.“ Er hatte den Instinkt, die „Nase“ für das Verhalten der See, das gute Gespür. Er brauchte sich nicht einmal umzusehen, um zu erkennen,

dass diese schwere See für den Rückmarsch nichts Gutes verhieß, zumal der Sturm ständig zunahm und die Nacht bevorstand, in der man ihr Verhalten schwerer einschätzen konnte.

Es war eine eigenartige Stimmung. Die schwere Ostwetterlage trieb mit gewaltigen Wasserbergen die 8 Grauen Wölfe des nächtlichen Kriegsschiffgeschwaders vor sich her, das mit der relativ hohen Geschwindigkeit von 24 Knoten lief, um schneller als die See zu sein und nicht von den bedrohlichen Wassermassen überrollt zu werden. In großem Sicherheitsabstand und langer, aufgrund der schweren See sehr unregelmäßiger Kiellinie stampften die dunklen Schatten durch die späte Dämmerung. In regelmäßigen Abständen verschwanden Vorder- und Hintermann vollständig im Wellental und aus dem Blickfeld. Hin und wieder holte eine schnellere See das Boot ein und bei gleicher Geschwindigkeit „surfte“ dann das Kriegsschiff regelrecht in das nächste Wellental, für lange Augenblicke ohne Ruderwirkung, für lange Sekunden allein dem Spiel der rauen See überlassen.

Völlige Dunkelheit hatte nun die Boote umfangan. Doch die bedrohlich hohen Wogen, die mit den kleinen Booten spielten, waren noch zu erkennen, am besten an den weißen Schaumköpfen, die sie auf den Wellenkämmen wie stumme Warnzeichen mit sich führten. Auf diesem Kurs verhielten sich die Boote gut. Sie hatten sich eingerichtet in der übermächtigen See und wanden sich zuverlässig und sicher, beinahe elegant, bei nur gelegentlich härteren Schlägen durch Täler und über Kämme. Aber so würde es nicht weitergehen. Es gab eine Aufgabe und danach den Rückmarsch. Der Auftrag war, in das Gebiet vor der Themsemündung vorzustoßen und einen Übungsangriff auf das Zerstörerengeschwader zu fahren, das aus dem Ärmelkanal erwartet wurde. Die drei US-Leihzerstörer vom Typ FLETCHER waren auf dem Marsch in ihren neuen Heimathafen in Deutschland und sollten vor der Küste Englands schon einmal überraschend ihre Feuertaufe erhalten. Niemand allerdings hatte vorausgesehen, dass dieses Unternehmen für alle beteiligten Einheiten zur gefährlichsten vorstellbaren „Taufe“ würde.

Gegen Morgen erschienen die „Gegner“ auf den Radarschirmen! Erst einer, dann alle drei. Die Formation unterschied sich eindeutig von den einzeln fahrenden Handelsschiffen, den wenigen, die bei diesem Sturm nicht sichere Häfen aufgesucht hatten. Es handelte sich eindeutig um das erwartete Geschwader. Der Kommandeur befahl in Vorbereitung des Angriffs einen Halbkreis um die Marschrichtung des nahenden Verbandes, aus dem die schnellen Boote schließlich einbrechen, mit hoher Geschwindigkeit auf den Verband zulaufen und – möglichst überraschend – ihre Torpedos lösen sollten, wobei der Torpedoschuss hier durch „grüne Sterne“ aus der Signalpistole simuliert wurde. LUCHS musste zu diesem Zweck um 40° nach Backbord drehen und dann mit hoher Geschwindigkeit auf den Verband zulaufen.

Es war soweit.

„Alle Mann an Oberdeck, Anzug Schwimmweste!“, brüllte der Kommandant in Richtung WO durch den Höllenlärm, den die schwere See machte, dazwischen immer wieder das ohrenbetäubende Röhren der Maschinen, immer wenn das Heck so furchterregend weit angehoben wurde, dass die Schrauben teilweise aus dem Wasser kamen und ohne den vollen Wasserwiderstand sofort unter lautem Dröhnen in rasend schnelle Umdrehungen gerieten. „Nur ein Mann in der Maschine!“

„Alle Mann an Oberdeck!“, brüllte der WO zurück und setzte den Befehl um. Die gesamte Besatzung mit Ausnahme des einen Maaten zur Ausführung der Maschinenkommandos sammelte sich in der Brücke sowie dahinter im erhöhten, lediglich geschützten Gefechtsstand. So würden die Soldaten im schlimmsten Fall wenigstens aufschwimmen und nicht unter Deck eingeschlossen sein. Alle trugen Schwimmwesten, auch der Maat im Maschinenraum. Die Männer in exponierterer Position waren mit Life-Bändsel am Schiff befestigt, sodass sie nicht von einer überlaufenden See mitgenommen werden konnten. Dann ging der Kommandant auf den neuen Kurs. Keiner sagte ein Wort. Gespannt beobachtete die ganze Crew, was das Schiff wohl dazu sagen würde. Es bekam die See nun von Backbord achteraus. Die gewaltigen, jetzt ansetzenden Kräfte wollten das Schiff nach Backbord in den Wind drehen. „Hart Steuerbord!“

„Ruder liegt hart Steuerbord!“, echote der Rudergänger. Es folgten spannende Sekunden. Würde das Schiff den neuen Kurs halten können? Würde das Ruder die ungeheuren Kräfte aushalten, die jetzt an ihm zerrten?

Das Ruder schien mitzuspielen. Der Rudergänger arbeitete nur noch mit Hart-runderlagen und dennoch hielt er das Boot nur im Bereich von 40° des angegebenen Kurses. Immerhin! Es funktionierte. „Nicht schlecht, gar nicht schlecht“, rief der Kommandant dem Rudergänger zu – und gleichzeitig der Besatzung. Man sah ihm die Erleichterung an. Der WO war auch Torpedooffizier. Er errechnete die Schussdaten und meldete dem Kommandanten „Klar zum Schuss“.

„Näher ran!“, brüllte der in das Getöse. Luchs jagte weiter auf den Verband zu. Da, im ersten Büchsenlicht des anbrechenden Tages, kam der Gegner in Sicht. Drei Zerstörer in sehr aufgelockerter Formation kämpften einen schweren, schweren Kampf gegen die aufgewühlte See. Es war gut, zu erkennen, wie mit jeder anlaufenden Welle die Schiffe sich hoch aufrichteten, den Bug so weit aus dem Wasser, dass man die Kiele sehen konnte – und dann wieder eintauchten, von Bergen von Gischt überwaschen, sodass allenfalls noch ein Stück vom Achterschiff zu erkennen war.

„Torpedo – los!“ Der WO schoss das grüne Signal. Kurz darauf weitere grüne Sterne von den anderen Booten. Der Angriff war vorbei.

Später hörte man von den Zerstörern von der völligen Überraschung. Kein Kommandant, kein WO oder Ausguck hatte bis zum Schuss ein angreifendes S-Boot bemerkt, geschweige denn bei dem Wetter überhaupt erwartet. Jedermann war mit sich selbst beschäftigt, zermürbt von der erbarmungslosen See, mit seiner

Seekrankheit, mit irgendwo Festhalten bei der schweren Krängung, bei dem wilden Stampfen, bei jedem Hinaufgetragenwerden auf den mächtigen Wellenkamm – und dem bangen Warten auf das höllischen Krachen in das nächste Wellental hinein, manchmal lauschend, fürchtend, dass das laute Stöhnen und Knacken eine Verwundung des Kieles bedeuten könnte, diese tödliche Verwundung für Schiff und Besatzung.

Aber jetzt hatten die schnellen Boote das gleiche Problem, nur noch heftiger aufgrund ihrer geringen Größe. Der Kommandeur befahl die Schiffe zunächst wieder auf Westkurs, also vor die See. Durchatmen. Überlegen. Gab es auf diesem Kurs einen sicheren Hafen? Eine geschützte Bucht oder Flussmündung, wo man den Sturm abwettern konnte? Aber wie oft man auch auf die Seekarte blickte: Die einzige Möglichkeit, auf westlichen Kursen Schutz zu finden, war die Themsemündung. Doch welcher Seemann kennt ihn nicht, diesen Flusslauf mit seinen vielen flachen Sänden, den einengenden Untiefen. Die Fahrwasserbegrenzungstonnen dürften bei diesem „Hecht“ – so nennt der Seemann solches Wetter – kaum oder nur zu spät zu erkennen sein. Vor der schweren See, mit ständigen Kursabweichungen bis zu 50°, war das Risiko unverantwortlich hoch, die Wahrscheinlichkeit, dass die Schiffe auf die Sände laufen könnten, viel zu groß.

„Selbständig auf Gegenkurs gehen. Wir versuchen, bei Dünkirchen die Küste zu erreichen und den Rückmarsch unter Land fortzusetzen.“ Der Kommandeur hatte sich entschlossen. Das Risiko einer Wende auf Gegenkurs und des Anboxens gegen die schwere See schienen ihm geringer. Der WO blinzelte zum Kommandanten hinüber. Der Alte fühlte die Blicke der ganzen Besatzung und es gelang ihm, einigermaßen gelassen zu erscheinen. Der junge, unerfahrene WO sah ihn starr die See beobachten. Er schien die Wellenberge intensiv zu studieren – ja, abzuzählen. Dann das Kommando: „Hart Backbord!“

„Ruder liegt hart Backbord.“ Gespanntes Warten. Quer zur See war die kritischste Lage, die Gefahr des Kenterns am größten.

Und er hatte sich verschätzt! Das Boot hatte die Querlage noch nicht erreicht, da kam die große schwarze Wand von Backbord und hob das Schiff wie ein Spielzeug an, das sich für bange Sekunden ohnmächtig, ohne Steuerfähigkeit auf dem hohen Wellenkamm wiederfand. Es legte sich zur Seite, immer weiter auf die Steuerbordseite, 40°, 50°, mehr? Alle Männer knallten auf diese Seite. Sie lagen gepresst aufeinander. Sie blickten durch Gischt und Sturm in das tiefe Wellental zu ihrer Rechten, in das das Boot mit seiner Schräglage jetzt stürzen würde. Das Ende.

„Hart Steuerbord. Alle AK!“, brüllte der Kommandant. Als das Schiff seitwärts den Boden des Wellentales erreichte, griff das Ruder. Und die vier rasenden Schrauben fraßen sich in die See, saugten sich fest – und gaben dem Ruder Wirkung zurück. Langsam, zu langsam begann sich das Schiff wiederaufzurichten. Es fand sich wieder auf dem alten Westkurs. Aber immerhin – man war davongekommen.

ILTIS meldete: „Vorderes Geschütz verloren.“ Aber er befand sich auf Ostkurs. Er hatte die Wende geschafft. Der tonnenschwere Geschützturm hatte nicht einmal den Schiffskörper spürbar beschädigt. Er war von einer überschweren See einfach mitsamt der Verankerung aus dem Oberdeck gebrochen und über die Bordkante getragen worden. Auf der Back klaffte nun ein riesiges Leck. Man wollte sich gar nicht vorstellen, wie damit der Rückmarsch gegen die See gelingen sollte.



*In schwerem Sturm geknickter Mast*

LUCHS entschloss sich zum nächsten Wendeversuch. Der Kommandant hatte gelernt. Dieses Mal drehte er früher an. Das Schiff erreichte die Querlage hinter dem gefährlichen Wellenkamm und konnte dem nächsten Angriff schon leicht gegenan begegnen. Das Wasser brach von Backbord voraus über das Schiff herein. Es war nicht Gischt. Auch keine einzelne Welle. Was nun das Schiff begrub, waren 100 Tonnen Festwasser. „Unterschneiden“, fuhr dem WO durch den Kopf. War das Schiff jetzt untergeschnitten? Kam es aus eigener Kraft wieder hoch? Es schüttelte sich beinahe zornig. Ein Rucken ging durch den ganzen Schiffskörper und mit jedem Ruck spürte man, wie es versuchte, den Bug wieder über Wasser zu bringen. Schließlich gelang es. Der WO bekam wieder Luft und konnte über die freie See nach vorausblicken. Da kam schon die nächste schwarze Wand heran und begrub das Schiff unter sich. Wer noch einen trockenen Faden am Leib gehabt hatte, der war jetzt komplett durchnässt. Trotz geschlossener Wetterkleidung, trotz wasserdichtem

Gummizeugs – die Männer waren ja vollständig unter Wasser gewesen, für lange Sekunden. Sogar im geschützten Kartenhaus der Navigationsmaat, der Rudergänger, die übrigen Posten, alle waren sie bis auf die Haut durchnässt und standen bis zum Bauch im Seewasser, das durch die Speigatten nicht schnell genug ablaufen konnte. Die Seeleute prusteten und rieben sich noch das Salzwasser aus den Augen, als die nächste Woge anrollte. Diesmal splitterten die massiven Windabweiser und die Scherben flogen der Brückenbesatzung um die Ohren. Keiner beachtete das. Der Angriff der unbändigen Naturgewalten auf ihr Schiff hielt alle im Bann. Sollte das Schiff nicht ganz zerschlagen, durfte man nur mit geringstmöglicher Fahrt manövrieren. Das waren aber – mit nur einer der vier mächtigen Schrauben – immerhin noch 8 Knoten! Bei dem entgegenlaufenden Strom waren das 2 Knoten über Grund. Es würde den ganzen Tag dauern, nur den Kanal zu überqueren. Bei dieser Fahrtstufe war es jede zweite Welle, die sich mit voller Wucht über das Boot ergoss, als „grüne See“ über die Back schwappte, tonnenschwer gegen die Aufbauten schlug, sich noch einmal hoch aufbäumte und schließlich erneut die Brücke und die Männer völlig unter Wasser setzte. Stundenlang dasselbe Spiel. Der WO konnte dem inneren Druck nicht mehr widerstehen. Er entleerte sich bedenkenlos in die Kleidung. Schon die nächste Woge hatte ihn wieder saubergespült. Die eine Welle richtete den Bug des Schiffes hoch auf, dann schoss es wieder in das Wellental und schaufelte die nächste als volle See auf Back und Brücke und das ganze Schiff.

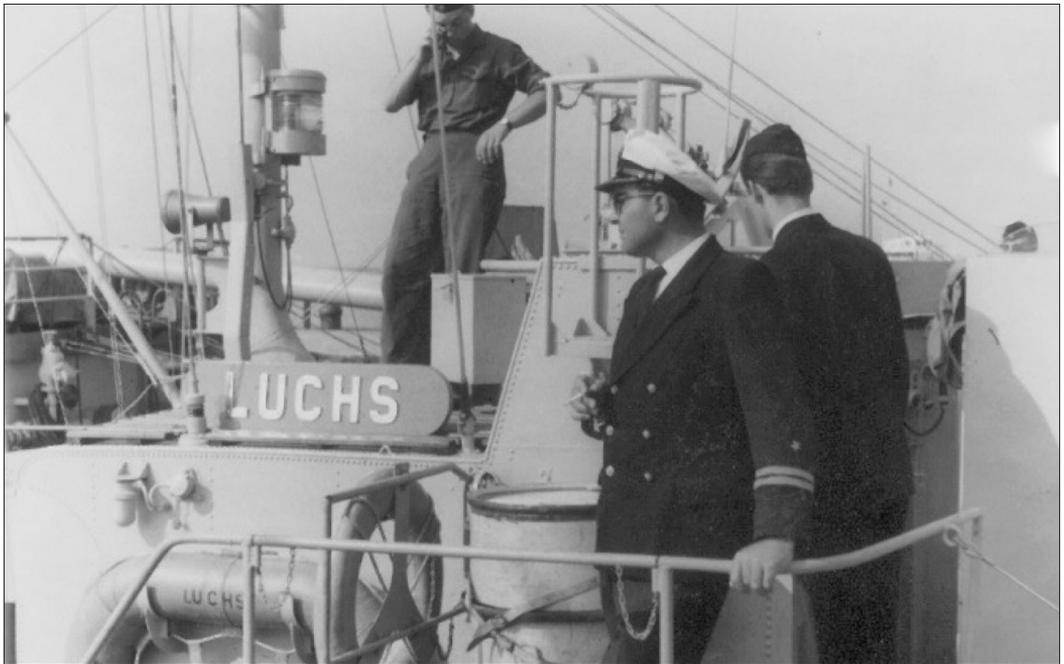
Man hatte sich am Abend an diesen Rhythmus gewöhnt. Es kümmerte sie eigentlich gar nicht mehr, als endlich Erleichterung eintrat. Der Landschutz der französischen Küste begann sich bemerkbar zu machen. Obgleich die See nur wenig nachgelassen hatte und nach wie vor jeder Schlag der harten Wellen das ganze Boot erzittern ließ, verschwand der Smut in der Kombüse. Und der gute Mann brachte das Kunststück fertig, mit großen Kannen heißen Kaffees auf die Brücke zurückzukommen. Mit dem ersten heißen Schluck begann der WO plötzlich die Kälte zu spüren. Man hatte ja völlig durchnässt eine Nacht und einen Tag auf zugiger Brücke gestanden!

Es wurde noch eine Nacht daraus, in der die Boote sich an den Küsten Frankreichs, Belgiens, Hollands und schließlich der deutschen Nordsee entlangkämpften. Am folgenden Vormittag endlich Einlaufen in Wilhelmshaven. Die Gesichter weiß von Salz. Unrasiert und übernächtigt. Auch zerfurchter als sonst? Aber alle strahlten auch Erleichterung und Zufriedenheit aus. Und Stolz. Die Kommandanten hatten mit viel Geschick alle ihre Männer nach Hause gebracht. Die größte Leistung vollbrachte die Besatzung Iltis. Sie hatte unermüdlich an der Abdichtung des großen Lecks gearbeitet, trotz dieses gewaltigen Seegangs. Die Lenzpumpen waren ohne Unterbrechung gelaufen, um die Wassermassen herauszupumpen, die immer wieder mit Macht in das Boot eingedrungen waren.

Heiß duschen, warme Kleidung, zusammensetzen mit einer Flasche Bier, das Erlebte nacherleben. Dann kroch die Müdigkeit hoch. Im sicheren Hafen.

## Chatham

Es gab schließlich auch einen förmlichen Besuch in der Themsemündung, in Chatham. Bei gutem Wetter! Am Einlaufabend schmissen die Tommies eine Party. Recht hübsche Frauen ließen sie da antreten und der Kommandant LUCHS, Kapitänleutnant Utschik, Liebling aller schönen Frauen, war in seinem Element.



*Kapitänleutnant Walter Utschik, Kommandant LUCHS, mit Autor*

„I WO, Sie bleiben immer dicht bei mir und übersetzen alles, was ich sage“, befahl er seinem WO. Die Kommandanten des Geschwaders hatten alle im II. Weltkrieg gedient. Diese Jahrgänge hatten in der Schule Französisch gelernt. Von Englisch verstanden sie wenig. Eine Weile tat also der junge WO sein Bestes, dann gab er auf.

Was aus dem Mund des charmanten Kommandanten lebhaft, interessant und sexy klang, kam nach Übersetzung in holprigem Schulenglisch langweilig, trocken und insbesondere viel zu langsam daher. Der übersprudelnde, flirtende Kommandant parlierte in allen Sprachen, mit Mienen und Gesten viel schneller und vor allem erfolgreicher als der Leutnant übersetzen konnte. So entfernte sich dieser leise – und wurde nicht vermisst. Der Kommandant ILTIS, der als Typ eher an die englischen Offiziere als an ihre charmanten Damen geriet, löste das Verständigungsproblem auf seine Weise. Es war bis dahin unbekannt, in wie vielen Variationen sich das englische Wort „Yes“ verwenden ließ. Es war nämlich das einzige Wort, das der ILTIS fließend beherrschte, und nun machte er reichlich Gebrauch davon. Ernst und

fröhlich, laut oder leise, kurz und knackig oder gedehnt, auch nachdenklich, die Nachdenklichkeit untermalt von einem ernsten, sinnierenden Blick, so von unten herauf. „Yes, ye-he-s, oh yes“ – so oder so ähnlich. Man darf nur hoffen, dass ihm möglichst häufig die richtige Miene, Gestik und Betonung zur passenden Situation gelangen. Man darf auch davon ausgehen, dass hin und wieder eher ein „No“ geeigneter gewesen wäre.

Immerhin durfte der ILTIS am nächsten Tag ungehemmt sein bestes Deutsch anwenden. Drei seiner Lords waren in der Nacht bei der Heimkehr von Land an einem repräsentativen Gebäude vorbeigekommen, hell erleuchtet im Stil einer guten deutschen Bar. Dort kehrten sie also ein und hatten kaum in den bequemen Ohrensesseln Platz genommen, als auch schon die vornehm gekleidete, freundliche Bedienung erschien. Sie erkundigte sich begeistert, ob die Herren von den deutschen Schiffen seien und ob es ihnen denn in England gefiele. Und ob es ihnen gefiel, beteuerten die Männer, besonders, weil die Bars so gemütlich und großzügig seien. Aber genug der Komplimente und Schmeicheleien für die Bedienung – man gab die Bestellung auf. Der Drink kam, der sechste oder siebente für die fröhlichen Männer an diesem Abend, die Frau setzte sich zu ihnen – das ist zu Hause eher selten, aber sie mochten es – und dann stellte sie sich ihnen als Frau des örtlichen Admirals vor!

Versteinerung! Die Dame blieb zwar fröhlich und fand alles so amazing und amusing, aber ihr Gatte, der englische Vice Admiral, war überhaupt nicht amused.

Das bekam am nächsten Tag der deutsche Geschwaderkommandeur zu spüren. Dann bekam es der Kommandant ILTIS zu spüren. Dann bekamen es die Herren Lords zu spüren.

Sie sahen sich um. Aber da war keiner mehr, an den sie die drastischen britischen Bemerkungen des Admirals weiterreichen konnten.

## **Adler gegen WO**

In der Folgewoche zeigte sich die Nordsee von ihrer schönsten Seite. Bei ruhiger See übte das Schnellbootgeschwader das Evolutionieren, das heißt Formationsfahren. Augenblicklich in Dwarlinie jagten die Boote auf westlichem Kurs der untergehenden Sonne entgegen. Der junge WO genoss diese Formation. Sie vermittelte unmittelbar die Rasanz der schnellen Boote. Ihre Geschwindigkeit war regelrecht zu sehen an Spritzwasser und Hecksee der Boote zu beiden Seiten, war spürbarer als in anderen Formationen. Dazu die kooperative See und eine übergroße Sonne recht voraus, die sich dem Horizont näherte und die Männer auf den Brücken so stark blendete, dass sie auch mit guten Sonnenbrillen voraus kaum etwas erkennen konnten. Als wollte

sie noch einmal ihr ganzes Vermögen zeigen, ehe sie abtauchen würde in zerfließendem Gold, um sich am nächsten Morgen wieder strahlend zu erheben.

In seine Gedanken hinein platzte die trockene Meldung von JAGUAR: „WO ausgefallen.“

„Was soll denn das heißen?“, fragte in diesem Augenblick sicher nicht nur der Kommandant LUCHS seinen WO. Wie fällt ein junger, spannkraftiger Oberleutnant und Wachoffizier bei ruhigem Wetter in der schönsten Abendsonne einfach aus? War dem Hein schlecht geworden nach dem gestrigen Abend? Hatte ihn einer umgerannt? Was konnte passiert sein?

JAGUAR brauchte einige Minuten, um selbst klar zu sehen. Dann folgte die ergänzende Nachricht, so wahr wie unglaublich:

Der WO des Nebenbootes Hein Komatowski war von einem direkt aus der Sonne tief anfliegenden mächtigen Seeadler ohnmächtig geschlagen worden. Das gewichtige Tier hatte offenbar zuerst den in der Sonne blinkenden Windabweiser aus starkem Plexiglas angesteuert und getroffen, hatte diesen mit einer Annäherungsgeschwindigkeit von weit über 100 km/h zersplittert und dann den an dieser Stelle über die Windabweiser blickenden WO getroffen. Der lag ohnmächtig auf den Grätings der offenen Brücke und Jaguar forderte von Luchs den Schiffsarzt zur Wiederbelebung seines IWO.

Das ganze Geschwader wollte sich diese Sensation im Hafen aus der Nähe besehen. Auf der Schanz lag ein Adler mit einer Flügelweite von gut über einem Meter und gebrochenem Genick. Hein war von dem Adlerschnabel unterhalb des Auges getroffen worden und hatte eine tiefe Platzwunde davongetragen. Darüber hinaus war sein Gesicht durch eine riesige Geschwulst so entstellt, dass sich die Kameraden das Lachen verkneifen mussten. Er verdankte allein den starken Windabweisern, dass ihm nicht auch das Genick gebrochen war.

## Schwäne

War es der schönste, bemerkenswerteste Morgen, den er je auf See erlebt hatte? Und war es das ästhetischste Schauspiel? Schnellboot LUCHS trat, aus dem Großen Belt kommend, in die buchstäblich spiegelglatte Ostsee ein. Der junge Wachoffizier legte sein Schiff auf Südostkurs Richtung Neustadt.

„Ententeich“, murmelte der Kommandant. Es war um vier Uhr und die Sonne lugte über den Horizont. Das Schiff glitt mit 30kn über die unwirklich ruhige See. Kein Schiffsverkehr. Absolute Stille außer dem gedämpften Summen der 4 Motoren. Auch auf der Brücke war es jetzt ganz ruhig. Es schien, als genösse jeder Mann der Brückenbesatzung diesen einzigartigen Sonntagmorgen in sich gekehrt, wie eine Andacht.



*Der Gefechtsrudergänger*

Der WO sah prüfend nach achtern. Da erblickte er sie. Wie zur Vervollständigung des beinahe unwirklichen Bildes näherte sich ein Riesenschwarm von Schwänen. Sie flogen in akkurater Pfeilformation. Ein ausgedehnter Pfeil von bestimmt 50 oder 60 großen, weißen Vögeln, den Hals weit vorgestreckt, mit ruhigem, fast bedächtigen, weit ausladendem Flügelschlag. Die Formation war etwa 3 kn schneller als das Schiff. Sie kam an Steuerbordseite langsam auf und kreuzte dessen Bug. Wer immer seine Station verlassen konnte, stand an Oberdeck und beobachtete den majestätischen Vogelzug aus nächster Nähe, genau in Höhe des Oberdecks. Als der Schwarm den Kurs des Schiffes knapp vor seinem Bug gekreuzt hatte mit etwa 3 Dez nach

Backbord abweichendem Kurs, blinzelte der WO vorsichtig zum Kommandanten hinüber – und fing zu seinem Erstaunen dessen vollen Blick auf. Ein lächelnder Blick, dann ein leichtes Kopfnicken. Also nicht nur der WO, sondern auch der Kommandant und wohl jeder Mann der Besatzung trauerte diesem wunderbaren Schauspiel nach, dieser mehr als freundlichen Morgengabe des Meeresherrn Nereus, der offenbar seine lieblichen fünfzig Töchter gesandt hatte, voran die einzigartige, glückbringende Thetis, um seine treuen Vasallen, die Seeleute des Kriegsschiffes, an diesem gottvollen Morgen zu erfreuen. „Nach Backbord andrehen, Kurs Mitte Schwanenpfeil!“ Eilfertig wiederholte der Rudergänger den Befehl des WO, obgleich er so einen merkwürdigen Kursbefehl noch nie zuvor erhalten hatte. Der WO erhöhte die Fahrt bis zu einem 2-Knoten-Fahrtüberschuss auf die Schwäne und das Schiff zielte nun genau von achtern in das offene Dreieck der majestätischen Vögel mit ihren Riesenschwüngen, die ungestört ihre Bahn zogen. LUCHS hatte lange die achtere Linie des Schwanengeschwaders passiert, befand sich inmitten der Pfeilformation und steuerte das „Führerboot“, besser den führenden Schwan „Thetis“, an. Noch 10 m vielleicht? Noch acht? Noch 6! Die Formation zeigte keine Reaktion! Keine Aufregung, keine Geschwindigkeits- oder Kursänderung.

„Schmadding mit Bootshaken auf die Back, aber vorsichtig!“

Noch 4 m? Noch 2 m! Hier ist der Welt ein Foto verlorengegangen. Ein 42 m langes Schnellboot in voller Fahrt, umrahmt von einem riesigen, akkuraten Pfeil wilder weißer Schwäne genau in Bughöhe, umweht vom Rauschen ihrer Flügel. Ein unvergessliches Bild!

Noch 1 m. Zum Greifen nahe! Der Schmadding senkte leicht den Bootshaken, um den Steert der jungfräulichen Thetis zu berühren. Aber da zierte sich die Schöne. Wie ein Mann hob sich der Pfeil auf unbelästigte 15 m. Gleichzeitig! Ohne jede Veränderung der Formation! Ohne Kursänderung. Ohne die Geschwindigkeit zu verändern. Ganz lässig sah das aus. Mit einem einzigen gleichzeitigen Flügelschlag begaben sich die weißen Schönheiten in ungefährdete Höhe und setzten ungerührt ihre Fahrt fort.

Das Schnellboot setzte auch seine Fahrt fort und lief um neun Uhr an diesem schönen Sonntagmorgen in dem kleinen Fischerhafen ein. Bei dem üblichen Einlaufbier an Oberdeck gab es dieses Mal viel nachträglich zu bereden und zu bestaunen.



*IWO mit den Unteroffizieren im „Plotraum“, dem Unteroffizier-Wohndeck*

Bis der Kommandant auf die ersten Pärchen aufmerksam wurde, die auf Tretbooten den Hafen durchkreuzten. Dieser Kommandant, schon Mitte/Ende Dreißig, war nach seinem gesamten Habitus, nach seinem Humor, Ideenreichtum und Unternehmungslust gleichsam der jüngste Mann der jungen Besatzung.

„Können wir das auch, IWO?“ Seine Augen blitzten schon wieder.

„Klar, Herr Kaleu!“

„Na, dann mal los. Maschinen klarmachen.“

Das für diesen kleinen Hafen geradezu riesige Schiff legte ab, mischte sich unter die kleinen Tretboote, kurvte um sie herum und produzierte auch mal eine ansehnliche Welle, welche die Tretboote tanzen ließ und allen Spaß machte. Irgendwann aber legte sich die übernächtigte Besatzung auch mal schlafen.

## Svendborg

Der gute Kommandant war mit einem schweren Rückenleiden für längere Zeit von Bord. Vertreter war der weniger routinierte Kapitänleutnant Sahring. Dieser aber zeigte Nerven. Und jedes Mal, wenn er nervös war, wurde ihm der Hemdkragen zu eng und er zeigte dieses merkwürdige Zucken mit dem Kopf nach der linken Seite. Manchmal wiederum, wenn es wirklich spannend wurde, reagierte er gar nicht nervös. Er merkte es einfach nicht. Seine Fehleinschätzungen verunsicherten nicht nur die Besatzung, sondern forderten in erster Linie den jungen Wachoffizier.



*Schnellboot LUCHS auf Navigationsbelehrungsfahrt*

LUCHS befand sich auf Navigationsbelehrungsfahrt. Eine wunderbare Übung, besonders bei gutem Wetter. Das Boot ging durch den Svendborg Sund südlich Seelands, die Einfahrt in den kleinen Fischerhafen kam querab und dem Kommandanten fiel spontan ein, da mal hineinzufahren. „Backbord 20.“ Mit leichter achterlicher Brise betrat der WO den kleinen, eiförmigen Hafen, der ringsum mit bis zu 3 Reihen Fischerbooten besetzt war. Das Boot hatte die Einfahrt noch nicht passiert, da war schon zu spüren, wie die Brise von achtern zu schieben begann, zuerst ganz sacht, fast unmerklich, aber vorhersehbar mit zunehmender Kraft. Noch einmal „hart Backbord“. Der WO wollte den Bug sofort in den Wind und gleichzeitig auf Auslaufkurs legen, denn der Hafen war für ein Kriegsschiff viel zu klein und ein späteres Andrehen konnte aufgrund des achterlichen Windes schon zu spät sein.

„Stoppen Sie! Wir wollen den Anblick ein wenig genießen.“ Wieder einmal schien der Kommandant die ernste Situation nicht zu begreifen, in die er das Schiff führte. „Hart Backbord, alle stopp.“ Augenblicklich führte der WO den Befehl des Kommandanten aus, brachte aber gleichzeitig noch eine Drehung in die günstigere Richtung in das Schiff. Er sah die Lage äußerst kritisch. Das Boot war inzwischen von der Brise voll erfasst und trieb nun immer schneller auf die Fischerboote zu. Er blickte verzweifelt zum Kommandanten. Da endlich begriff auch der. „Drehen Sie und laufen Sie aus!“ Das war nun gut gesagt. Das Eirund des Hafens bewirkte, dass sich voraus der Bogen der Fischerboote um den Bug und achteraus um das Heck wölbte, wobei der Wind von Backbordseite kam und das große Schiff auf die kleinen Kutter zu drücken drohte. „Hart backbord, Steuerbord-außen-Maschine halbe Fahrt.“ Gleich darauf das Gleiche zurück. Wieder vor. Wieder zurück. Der WO „sägte“. Aber er sah keinen Fortschritt. Bei jedem Manöver kam er den Fischern auf Tuchfühlung nahe. 2 m Abstand noch? Oder nur 1 m? Hin und her, hin und her. Maschine röhrend anwerfen, wieder stoppen, zurück anlassen, stoppen. Das Sägen hielt das Schiff einigermaßen auf Position mit sich wenig verringerndem Abstand zu den Fischkuttern; zu dem Kleinholz also, das gleich entstehen würde, wenn die größere Tonnage sich gegen die Holzboote lehnte. Wie sollte er diesen Krieg gegen den Wind gewinnen?

Der LM erschien auf der Brücke. Eigentlich wurde er gerade jetzt in der Maschine benötigt. Es musste also ernst sein. Es war ernst.

„Herr Leutnant“, sagte er und bewegte den kalten Zigarrenstummel hin und her wie der Leutnant das Schiff, „Herr Leutnant, Sie haben einhundertundvier Manöver gefahren. Die Anlassluft ist alle. Sie haben höchstens noch vier weitere, dann springt Ihnen keine Maschine mehr an.“

„Gut, LM, ich wollte sowieso gerade aufhören. Genug gesagt.“ Der WO hatte erkannt, dass er mit dem nächsten Vorausmanöver und ein bisschen Wagemut vielleicht die Falle verlassen könnte – und das versuchte er jetzt. Er musste mit dem Heck den schönen bunten Fischer an Steuerbord berühren, aber das musste wohl

sein. Wundersamerweise berührte er niemanden. Er bekam den Bug in den Wind. Er bekam von der Maschine Pressluft, um die zweite Maschine anzulassen. Er bekam auch persönlich wieder Luft. Das Schiff war gerettet. Ohne Schaden. Und das Beste: Der leise, blasse Kommandant fand seine Sprache wieder.

Als wäre nichts gewesen.