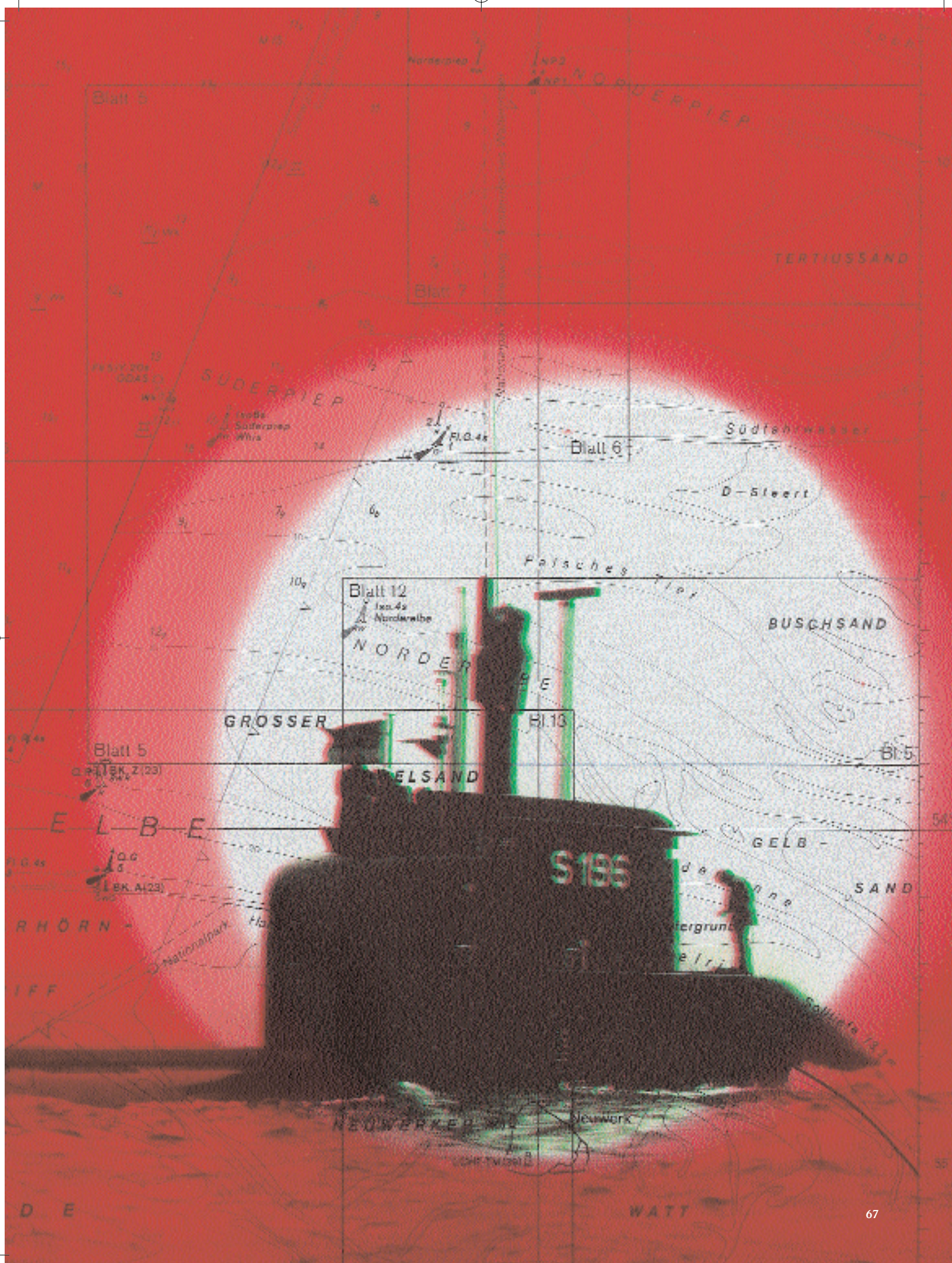


UNTERWASSERMARSCH

Auf großer Fahrt ist die Besatzung auf sich selbst gestellt, sie muss sich in jeder Situation allein zu helfen wissen. Nirgendwo gilt dieser Grundsatz mehr als auf einem U-Boot. Unter dem Meeresspiegel taucht es in einem einsamen Kosmos – unsichtbar, unerreichbar. Auf dem Schiff wie auf seiner Crew lastet in der Tiefe ein besonderer Druck

Von Eckernförde nach Plymouth: eine Fahrt mit „U17“

TEXT: OLAF KANTER FOTOS: PETRA KOSSMANN



SCHWERPUNKT • AUF GROSSER FAHRT

DIE ELBMÜNDUNG LIEGT ACHTER- aus, und „U17“ nimmt Kurs auf die offene Nordsee. Überwassermarsch notiert Oberbootsmann Ron Alexander im Logbuch, die ungemütlichste Gangart in einem U-Boot, besonders wenn der Wind wie jetzt mit Stärke sechs weht und die Wellen von der Seite auf den Rumpf knallen. Das U-Boot ist rund wie ein Stehaufmännchen. Bei Druck von Steuerbord legt es sich widerstandslos nach Backbord, so weit, wie es der tiefe Schwerpunkt erlaubt, dann rollt es zurück in die Gegenrichtung. Der Neigungsmesser über dem Durchgang zum Maschinenraum schlägt aus wie das Pendel einer Uhr. Wenn man nur den Horizont fixieren, den Gleichgewichtssinn eichen könnte.

Aber ein U-Boot hat keine Fenster; es ist ein Elend für alle, die seekrank werden. Wer keinen Dienst hat, verkeilt sich mit den Knien schlingerfest in der Kojе, was nicht fest verzurrt ist, schwingt im Rhythmus der Wellen. Parkas und Uniformjacken, Ölzeug, dazwischen eine Salami und ein Räucherschinken, die Netze mit Brot und Nudeln unter der Decke, alles schwankt. Warum geht „U17“ nicht einfach auf Tauchstation? Warum verdrückt sich das U-Boot nicht einfach in Tiefen, wo ihm die Wellen nichts anhaben können? „Die Nordsee ist zu flach“, sagt Steuermann Alexander, „unter den Frachtern und Tankern bleibt nicht genügend Platz für uns.“ Also weiter wanken, bis zum Eingang des Ärmelkanals, dann wird getaucht.

Inneres Gefecht.

„Zur Übung! Feuer im Schiff! Es brennt in der Kombüse! Zur Übung!“ Die Freiwache hangelt sich aus den Kojen, greift nach den roten Beuteln, die unter der Decke baumeln – mit der Tauchermaske, dem Anschluss für die Atem-Notluft-Anlage. Feuer ist der Albtraum. Wenn der ganze Kabelsalat hier schmort, ziehen sofort giftige Gase durchs Schiff. Wie Anfang Oktober, als auf der kanadischen „Chicoutimi“ ein Schalterpult durchbrennt. Das U-Boot ist manövrierunfähig, ein Mann stirbt, Rauchverletzungen.

Die Brandbekämpfer halten über die Sprechanlage ihren Kommandanten auf dem Laufenden, der jede Meldung mit einem knappen „Ja“ quittiert. „Einsatzleiter kommt durch.“ – „Ja.“ – „Platte mit Fett brennt.“ – „Ja.“ – „Brandabwehrtrupp kommt durch.“ – „Ja.“ – „Feuer unter Kontrolle.“ – „Ja.“ – „Das Boot wird mit einem Diesel durchgelüftet.“ – „Ja.“ Bei Überwasserfahrt atmen die Maschinen durch den Schnorchel im Turm. Wird der verriegelt, holen sich die Diesel ihre Luft aus dem Schiffsinnen. Der Rauch zieht ab, der Luftdruck sinkt. Das Ventil zum Schnorchel wieder auf. Frische Luft strömt nach, dass es in den Ohren knackt. „Boot ist rauchgasfrei.“ – „Ja.“ In einem U-Boot geht es beim inneren Gefecht um Leben und Tod. Die Besatzung probt es täglich.

20 Uhr, Wachwechsel. Der Zweite Wachoffizier (IIWO) Frédéric Strauch und Sonarmaat Anja Kemsies lösen die Besatzung auf dem Turm ab. Sechs Lagen gegen die Februarkälte, Thermo-Unterwäsche, Pullover und Faserpelze, darüber den wasserdichten Überlebensanzug, Neoprenhandschuhe, extra Fäustlinge, die beiden können sich kaum noch bewegen. „Zwei Mann Brücke!“, ruft Strauch, und beide klettern die Leiter zum Turm hoch; nach oben geht es nur im Einbahnverkehr. Es ist eine finstere Nacht, und aus dem eisigen Nichts klatscht einem die Gischt ins Gesicht, die der Bug nach hinten wirft. Das Schanzkleid der Brücke reicht knapp bis zur Brust, Schutz ist etwas anderes. „Das sind die Freuden des Cabriofahrens“, knurrt der IIWO, und Ausguck Kemsies macht ein grimmig entschlossenes Gesicht. Wie lange wirkt Willenskraft gegen Kälte? Zwei Stunden hoffentlich, dann wird sie abgelöst. Der Wachoffizier muss vier Stunden durchhalten.

„Wenn es ungemütlich wird, also bei drei, vier Meter Welle, können wir das Boot auch von unten fahren. Nur haben wir am Radar einfach nicht die gleiche Übersicht, wenn es eng wird“, erklärt Strauch. Über den Bildschirm in der Operationszentrale (OPZ) zieht der





SCHWERPUNKT · AUF GROSSER FAHRT

Schiffsverkehr als harmloser Schwarm von Lichtpunkten, denen nicht anzusehen ist, ob sie bei einem Kollisionskurs noch rechtzeitig abdrehen. Das U-Boot hat eine schmale Silhouette, sein Turm ragt nur ein paar Meter über die Wellenberge hinaus. „Wir müssen davon ausgehen, dass die uns von ihrer Brücke nicht sehen“, erklärt Strauch und zeigt auf die Lichter, zwei weiße und ein grünes, die sich schnell von Steuerbord nähern. Der Mann am Radar in der OPZ hat für den Aufkommer einen Punkt der geringsten Entfernung von vier Kabellängen errechnet – vier Zehntel einer Seemeile, etwa 700 Meter, und das ist auf See kein übertriebener Sicherheitsabstand. Der Bremsweg bei einem großen Containerfrachter beträgt ein paar Kilometer. Dieser zieht vorbei, ohne dass es kritisch wird.

An der Oberfläche, das kennt jeder aus dem Kino, sind U-Boote nicht in ihrem Element und deshalb in Gefahr. In Friedenszeiten geht sie von gestressten Seeleuten auf „Händlern“ aus, so nennen U-Boot-Fahrer die zivile Schifffahrt. Auf der *Friesland Junction*, wo der Tiefwasserweg nach Nordengland abzweigt, entgeht „U17“ nur knapp einem lebensmüden Linksabbieger. Die „Laura Kason“ zieht direkt vor dem Bug des U-Boots nach Backbord. Strauch kommentiert das Manöver mit fünf Stößen aus dem Typhon. „Das waren jetzt nicht mal mehr zwei Kabellängen“, sagt er.

Sichtverhältnisse.

7.39 Uhr. „Sonnenaufgang unter Deck“, verkündet der Steuermann. In der OPZ wird von Rotlicht auf Weißlicht umgeschaltet.

Aus der Sicht eines Händlers ist „U17“ winzig. Bei einer Verdrängung von 500 Tonnen misst das Schiff 49 Meter in der Länge und 4,50 Meter in der Breite – kleinere U-Boote fährt keine andere Marine. Dafür kann sich „U17“ so gut verstecken wie kaum ein Vertreter seiner Gattung, und das war auch ursprünglich seine Aufgabe. Nach den Planspielen des Kalten Krieges sollte es seinen Gegner in den flachen Ge-

wässern der Ostsee abfangen, bevor er die Küste erreichte; für die große Fahrt war „U17“ eigentlich nicht gebaut. Doch die weltpolitische Zeitenwende hat ihm und den elf anderen Unterseebooten der Bundesmarine inzwischen neue Einsatzgebiete beschert. Sie patrouillieren heute im Mittelmeer, und zu Manövern mit den Amerikanern queren sie gelegentlich sogar den Atlantik.

Jetzt geht die Fahrt nach Plymouth im Südwesten Englands, wo „U17“ zum *Flag Officer Sea Training* der britischen Navy eingeladen ist. Die Überwasserschiffe der Engländer sollen lernen, ihre Verbände vor dem Angriff durch U-Boote zu verteidigen. Höhepunkt des Manövers ist die Abschlussübung, die der zuständige britische Admiral zum „weekly war“ erklärt hat. Die deutschen Gäste übernehmen die Rolle des Angreifers.

Am ersten Abend auf See macht der Koch Gyros, das hat Tradition. Seine Kombüse misst etwa einen Quadratmeter, ein Herd mit drei Platten, Heißwasserkocher, Backofen, Waschbecken. Obermaat Uwe Plieth hat sein Handwerk im Brandenburgischen gelernt, wo er „am Tag 200 Mal à la carte“ gekocht hat. Hier versorgt er 22 Mann Besatzung rund um die Uhr, er ist wie der Kommandant ein Dauerwächter, also immer im Dienst, wenn er gebraucht wird. Warum ausgerechnet Gyros? Der Smut zuckt mit den Schultern. „Weil es allen schmeckt?“

Im Kosmos der U-Boot-Fahrer sind leibliches Wohl und seelische Zufriedenheit enger verknüpft als über Wasser. U-Boot-Crews bekommen sogar Sonderrationen, und das nicht, weil ihre physische Belastung nach Extrakalorien verlangt. Für morgen steht Schollenfilet auf dem Speiseplan, übermorgen gibt es Pfeffersteak, zum Frühstück selbst gebackene Brötchen, nachmittags Kuchen, abends eine üppige Wupla, ubootisch für Wurstplatte. Die feinen Mahlzeiten geben moralischen Auftrieb, sie sind der frische Wind im Bordklima, ein Sonnenstrahl der Abwechslung. „Also, auf das Essen freuen sich die Leute den ganzen Tag“, sagt der Smut. ➤







SCHWERPUNKT · AUF GROSSER FAHRT

Ablösung.

„Obermaat Hamacher. Melde mich als neuer Seitenrudergänger. Kurs 200, Maschine macht voraus 140, melde: Obermaat Reimann am Seitenruder abgelöst.“ Wer fährt eigentlich das U-Boot? Der Kommandant gibt das Ziel vor, aber der WO führt das Schiff. Und der Steuermann heißt nur so, er macht die Navigation. Seiten- und Tiefenruder werden von Unteroffizieren bedient – Funker, Sonar- und Mot-Maat.

Es ist wirklich sehr eng auf „U17“. Kommandant Sascha Albrecht hat noch am meisten Platz. Er hat einen Vorhang als Tür, eine eigene Kojе, einen kleinen Tisch, einen Hocker und einen halben Quadratmeter freien Fußboden. Spuren des Privatmenschen Albrecht sind nicht auszumachen, keine Fotos, keine Bücher. Seine vier Offiziere teilen sich eine unwesentlich größere Kammer, aber es schlafen ja nie alle gleichzeitig.

Motoren- und E-Meister, Sonarmeister und Steuermann wohnen auf der Fläche eines halben Liegewagenabteils, die Unteroffiziere haben ihre Kojen auf dem Gang nach vorn zu den Torpedorohren. Und alle haben offenbar einen sechsten Sinn, der ihnen sagt, wann sie wem im Weg stehen. Wenn sich einer doch nicht gleich bewegt, kommt die Anfrage: „Chance auf durchwärts?“ Es gibt eine Toilette mit einer richtigen Tür und ein Pinkelbecken ohne Sichtschutz neben der Leiter zum Turm. Dahinter liegt die OPZ, an Backbord der Radarschirm, der Kartentisch des Steuermanns, die Funkbude, auf der Steuerbordseite vier Sitze vor vier Bildschirmen, die Plätze für den Wachoffizier, die Sonarexperten und den Waffenoffizier, der die Torpedos steuert.

In der Mitte der OPZ klafft eine Öffnung, die nach unten den Blick auf den Kiel freigibt und nach oben in den Turm führt. Das ist der Schacht für die Geräte, die beim Überwassermarsch oder Schnorcheln ausgefahren werden: Radar, Funk- und GPS-Antennen, die beiden Sehrohre. Drei Meter weiter achtern die Tür zur Schiffstechnischen Zentrale (STZ), zum Maschinenraum.

Zwei MTU-Diesel laden die Batterien, der Elektromotor von Siemens treibt über eine Welle den Propeller an. Marschgeschwindigkeit an der Oberfläche sind acht Knoten, unter Wasser schafft „U17“ an die 17 Knoten. Zwischen Null und Höchstgeschwindigkeit liegen fünf Fahrstufen, am schnellsten geht es voran, wenn alle Batterien und E-Motoren in Reihe geschaltet sind. So weit der übersichtliche Teil.

Komplizierter präsentiert sich das, was die STZ-Besatzung spöttisch ihre „Krickelecke“ nennt: die Batterie von Ventilen und Armaturen, die dem U-Boot zu seiner Bestimmung verhilft. Mit dem richtigen Dreh am passenden Rad füllen oder leeren sich Tauchzellen, Regelzellen, Trimmzellen. Abwärts geht es, wenn die Tauchzellen geflutet werden; das Boot steigt, wenn die Tauchzellen mittels Pressluft ausgeblasen werden. Über die Regelzellen in der Schiffsmittle lässt sich der Schwebezustand in der Tiefe einstellen, der Pegel der Trimmzellen vorn und achtern sorgt dafür, dass „U17“ mit dem optimalen Anstellungswinkel durchs Wasser gleitet – ein bis anderthalb Grad Vorlast sind erwünscht.

Fluuuuten.

3.34 Uhr, Brighton querab, das Tauchgebiet ist erreicht. Kommandant an alle: „Klarmachen zum Tauchen!“ Von der Brücke werden Lichter und Flaggenstock eingeholt, Schnorchel, Radar und Antennen eingefahren. Die STZ lenzt die Bilge, schaltet die Lüfter auf „Tauchfahrt“. „Vorschiff und Hinterschiff tauchklar, Unterdeck tauchklar.“ – „Auf Tauchstation!“ – „Unterdeck ist auf Tauchstation.“ – „Das Turmluk wird geschlossen. Das Turmluk ist zu. Klar bei Entlüftung.“ Die Ventile zum Fluten der Tauchzellen werden entsichert. „Entlüftungen sind klar.“

„Fluuuuuuten. Auf Sehrohrtiefe gehen.“ Sascha Albrecht dehnt das U, dass es jeder hört, und die Crew singt zurück: „Fluuuuten.“

Das Boot kippt nach vorn, und der Schiffstechnische Offizier (STO) meldet die durchgehende Tiefe: „Fünf Meter. Boot fällt. Zehn Meter. Boot fällt.“ Auf Sehrohrtiefe lässt der Kommandant

SCHWERPUNKT • AUF GROSSER FAHRT

das Boot durchpendeln: Bug hoch, Bug runter, damit auch der letzte Rest Luft aus den Tauchzellen entweicht. Dann geht es weiter abwärts.

Auf 40 Meter Tiefe ist es still. Kein Diesel, der das Boot mit seinen Vibrationen schüttelt, kein Wellenschlag, kein rauschendes Wasser und vor allem keine Krängung, kein Rollen, kein Stampfen. Ab jetzt stehen Teller und Tassen auf einem weißen Tischtuch; Schlingerleisten und Gummimatte sind nicht mehr nötig. Das Boot zieht wie auf Schienen durch den Ärmelkanal, und ohne die Instrumente würde man nicht merken, dass es sich überhaupt bewegt. Leise zischen die Druckgeber in den Steueranlagen, Lüfter und Kühlgeräte surren, sonst ist nichts zu hören. Raumfahrt stellt man sich so vor, lautloses schnelles Gleiten. Die Marine stellt andere Vergleiche an. *Unterwassermarsch* steht jetzt im Logbuch.

Beim Tauchen steuert die Besatzung blind, das Kreiselnavigationssystem rechnet mit, wo das Boot bei diesem Kurs und der momentanen Geschwindigkeit unter Berücksichtigung der Strömung ungefähr sein müsste. Unter Wasser gibt es keine Positionsbestimmung via Satellit, das schafft die Übertragungstechnik noch nicht. Später steigt „U17“ kurz auf Sehrohtiefe und streckt seine Antenne für das Global Positioning System (GPS) aus dem Wasser. Die Rechnung des Computers geht nicht ganz auf. Anderthalb Meilen Versatz.

Nachrichten von der Flotte.

„Auf Sehrohtiefe gehen!“ Funker Alexander Bremer am Tiefenruder ruft die Zehn-Meter-Marken durch. „30 Meter. Boot steigt. 20 Meter. Boot steigt.“ Das Sehrohr ist in der Wasserlinie, das Sehrohr kommt frei. Der Kommandant verschafft sich am Periskop einen schnellen Rundblick. „Nahbereich ist frei.“ Der Fernmeldemast fährt aus, um die GPS-Position und die Nachrichten vom Flottenkommando zu empfangen.

Auch die verschlüsselten Botschaften auf Ultralangwelle vom Marinesender

im friesischen Rauderfehn finden „U17“ in der Tiefe nicht, dafür muss das Boot an die Oberfläche. Bei ihrem Unterwassermarsch ist die Besatzung ganz auf sich allein gestellt, unerreichbar.

Im Katalog der Erklärungen, warum die Mannschaft sich für diesen Dienst entschieden hat, rangiert diese Unabhängigkeit ganz oben. IWO Kapitänleutnant Michael Cieslik, 29 Jahre alt, sagt: „Wir müssen selbst entscheiden, wir tragen mehr Verantwortung als Gleichrangige auf einem grauen Schiff.“ Er meint Fregatte oder Korvette in grauer Tarnfarbe. IWO Oberleutnant zur See Frédéric Strauch, Jahrgang 1977, findet es faszinierend, „zu einer Elite zu gehören“. Kommandant Kapitänleutnant Sascha Albrecht, 33 Jahre alt, hat seinen Anstoß von Jules Verne bekommen: ein Boot, eine autarke Crew, 20 000 Meilen unter dem Meer. „Keiner kann sich verstecken, auf jeden kommt es an, und es geht nur mit Leuten, die sich verstehen.“

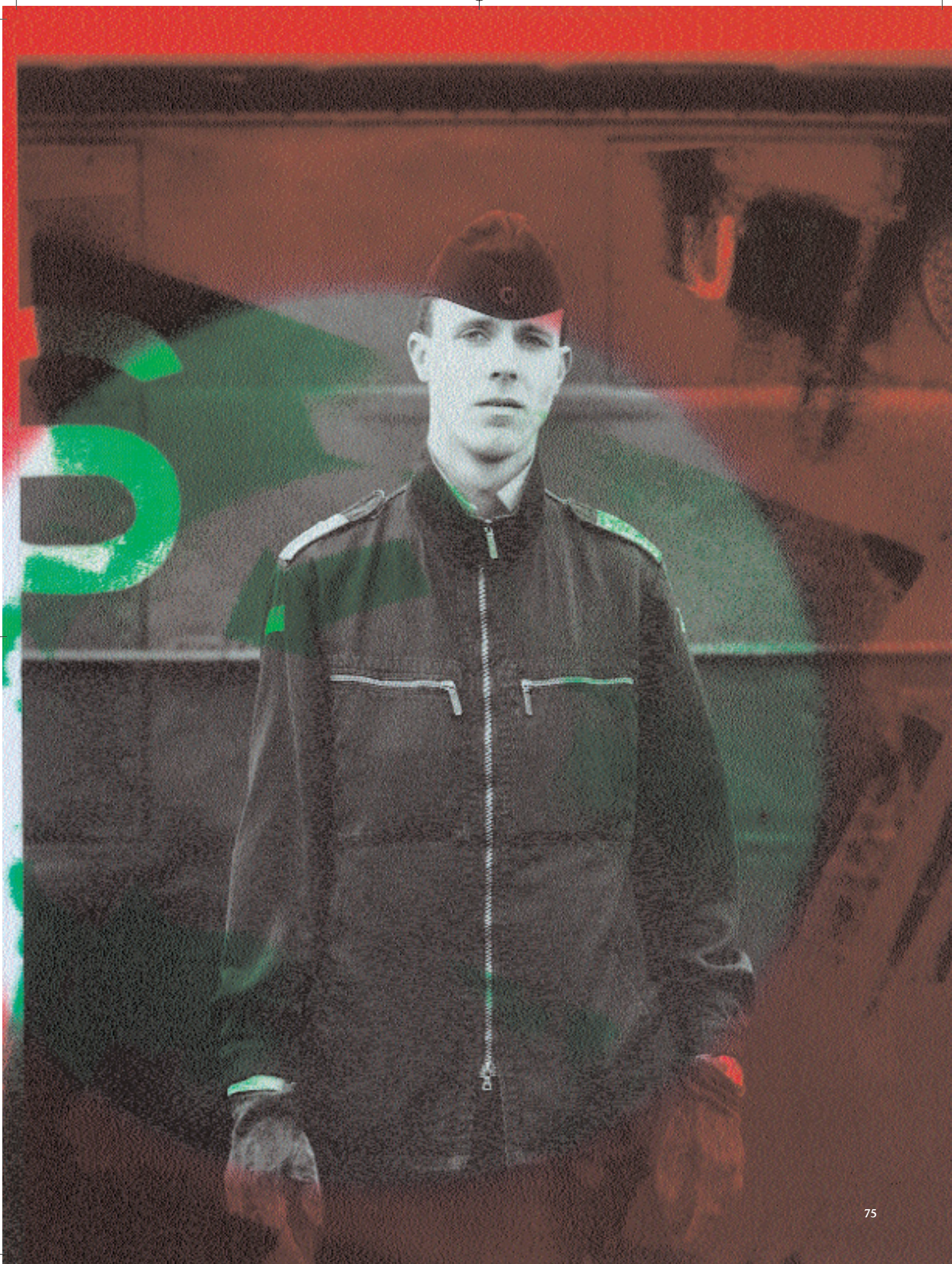
Buchheims Roman haben alle an Bord gelesen, jeder hat Jürgen Prochnow als Alten auf „U96“ gesehen, auch Sean Connery als Kommandant in „Jagd auf Roter Oktober“. Einzelkämpfer und Grenzgänger beide, denen Unabhängigkeit und Distanz nicht nur räumliche Größen sind.

Trimm.

STO Jürgen Gädigk bilanziert Veränderungen im Gewicht des U-Boots, die den Schwebezustand oder die Lage im Wasser beeinflussen. Dieselverbrauch macht das Boot schwerer, weil das fehlende Volumen an Treibstoff durch Seewasser ersetzt wird, ergibt ein Mehrgewicht von 139 Kilogramm. Gleichzeitig schrumpfen die Vorräte, macht 139 Kilogramm Proviant, 240 Liter Wasser und 45 Liter Schmieröl weniger. Die Differenz wird durch Regel- oder Trimmzellen ausgeglichen.

Beim Tauchen sieht das U-Boot zwar nichts, aber dafür kann es um so besser hören. *Unterwassermarsch* ist die Zeit der Sonarexperten. Ihre Sensoren fangen die Schraubengeräusche des





SCHWERPUNKT • AUF GROSSER FAHRT

Schiffsverkehrs an der Oberfläche auf, der Computer übersetzt die Peilungen zu den Schallquellen in ein Lagebild. Sonarmeister Bastian Harms und Sonarmaat Gerhard Hamacher analysieren das Unterwasserkonzert, IWO Michael Cieslik berechnet Kurs, Geschwindigkeit und Entfernung der einzelnen Schiffe.

Jedes bekommt einen Namen aus dem internationalen Funkalphabet, und jedes hat seinen ganz eigenen Sound. „Echo“ peilt in 80 Grad und lässt sich im Kopfhörer mit einem leichten Knistern vernehmen – der vierblättrige Propeller eines Frachters, etwa 18 Knoten schnell. „Foxtrot“ klingt wie Hagel, der auf ein Blechdach schneppert – eine ausgefranzte Schraube, auch ein Händler. „Golf“ erscheint 15 Knoten schnell in 340 Grad als prasselnder Gewitterguss. Bei „Hotel“ dreht sich der Propeller mit 122 Umdrehungen pro Minute, mit leicht tackern dem Schmatzen.

Wollten die Händler ihrerseits nach „U17“ suchen, hätten sie kaum Aussicht auf Erfolg. Daran sind schon ganz andere gescheitert, selbst mit dem besten Gerät haben sie das U-Boot nicht orten können. „Wir sind extrem leise“, sagt der Kommandant, „nicht so schnell und ausdauernd wie die Atom-U-Boote, klar, aber dafür machen wir auch nicht so einen Radau. Bei denen hört man unter Wasser die Kühlwasserpumpen ackern, wir machen nicht den kleinsten Mucks.“

Vor seinem Kommando auf „U17“ war Sascha Albrecht IWO auf „U24“; 2001 ist das Boot auf großer Fahrt über den Atlantik zu einem Manöver mit den Amerikanern gereist. „Wir haben uns vor Puerto Rico auf die Lauer gelegt, bis die *Highest Value Unit* der amerikanischen Navy in Schussweite war“, erzählt Albrecht. Die „wertvollste Einheit“ der Amerikaner war der Flugzeugträger USS „Enterprise“.

„U24“ schleicht sich näher an sein Ziel heran, bis ein erfolgreicher Abschuss absolut sicher ist. Im Manöver werden natürlich keine Torpedos abgefeuert; das U-Boot fotografiert sein Ziel mit einer Spezialkamera durchs

Periskop und gibt per Funk seine Position durch. Den US-Verband hat es trotzdem tief getroffen. Keines der Begleitschiffe im Tross der „Enterprise“ hat den Gegner kommen hören.

Gruß aus der Tiefe.

Sonarmeister Bastian Harms lädt für das Manöver einen Gruß auf sein Notebook, den er den Gegnern bei erfolgreicher Torpedosimulation via Unterwassertelefon vorspielen will – einen Blues von Nancy Sinatra:

„Bang bang, I shot you down / Bang bang, you hit the ground / Bang bang, that awful sound / Bang bang, I used to shoot you down.“

Dabei sind die U-Boote der Klasse 206A marinetechnisch gesehen eigentlich Oldtimer – „U17“ wurde 1973 in Dienst gestellt –, und die Ablösung rückt näher: Mit „U31“ wird die Bundesmarine demnächst das erste von vier Schiffen eines neuen Typs übernehmen, der schon für Aufsehen sorgt, bevor er nur eine einzige Seemeile zurückgelegt hat. Die Boote der Klasse 212A werden bei der Howaldts-Werft in Kiel und bei den Nordseewerken in Emden zum Stückpreis von 480 Millionen Euro gebaut und sind weltweit die ersten, die wahlweise diesel-elektrisch oder von Wasserstoff-Brennstoffzellen angetrieben werden.

Im Spurt ziehen sie ihre Kraft aus der Batterie, bei langen Tauchgängen schalten sie auf den Prozess der umgekehrten Elektrolyse: Sauerstoff und Wasserstoff vereinigen sich zu Wasser und setzen dabei elektrische Energie frei. Der Treibstoffvorrat von „U31“ reicht dabei für etwa zwei Wochen Tauchzeit; „U17“ muss nach spätestens drei Tagen an die Oberfläche, um die Batterien zu laden. Dabei arbeitet der neue Antrieb absolut geräuschlos und ohne Abgase zu produzieren, die im Wasser verräterische Spuren hinterlassen. „Das U-Boot“, verkündete die Werft, „ist damit faktisch unsichtbar.“

Die Werft selbst geriet mit ihrem Erfolgsmodell allerdings umgehend ins Visier der Konkurrenz aus Übersee. Ein amerikanischer Investor, dem die Wirt-

schaftspresse beste Beziehungen zu US-Rüstungskonzernen nachsagt, will bei der Kieler Werft einsteigen. Um an das Know-how für die Brennstoffzellen zu kommen? Die Übernahme scheitert. Griechen, Italiener und Koreaner haben inzwischen U-Boote der neuen Generation in Kiel bestellt, weitere Nationen haben Interesse signalisiert. Die Nachfrage entwickelt sich prächtig.

Bleibt die Frage, wofür U-Boote heute gebraucht werden. Die Invasion eines feindlichen Blocks steht nicht mehr an, die Bekämpfung fremder Flotten spielt in den gegenwärtigen weltpolitischen Szenarien keine Rolle mehr. „Ich gehe nicht davon aus“, sagt II WO Strauch, „dass ich während meiner Laufbahn bei der Marine auch nur einen scharfen Torpedoschuss lösen werde.“ Andererseits ist der Einsatz auf See mit den neuen Rahmenbedingungen wahrscheinlicher geworden; ein U-Boot lässt sich vielseitig einsetzen.

„Wer könnte einen Seeweg oder ein Embargo besser überwachen als wir?“, fragt Kommandant Albrecht. „Wenn Waffenschmuggler ein graues Schiff am Horizont sehen, werden sie kaum ihre Ladung zur Übergabe auspacken. Wir kommen unter Wasser aber ganz nah ran, wir können die Aktion filmen – also Beweise sichern – und dann die Überwasserschiffe rufen, um die Schmuggler aufzubringen.“ Aufklärung also oder verdeckte Operationen wie die Landung von Spezialkräften, das ist die Zukunft der deutschen U-Boote.

Kurz vor Plymouth taucht „U17“ auf. Ein Lotse kommt an Bord, die Schlepper „Providence“ und „Georgina“ sind auf Stand-by. Der II WO fährt das Boot durch den Sund vor Plymouth, an Drake’s Island vorbei bis zu den Navy-Docks von Devonport, wo die grauen Schiffe der Briten warten. Auf einer Fregatte fiept wie zur Begrüßung das Sonar, ein Testlauf für die U-Boot-Jagd im Manöver. Kommandant Albrecht hat sich auf das Schanzkleid der Brücke gesetzt. Zum ersten Mal trägt er seine weiße Schirmmütze. <