

DAVID GEGEN GOLIATH

Eine Geschichte aus der Tiefe des Kalten Krieges

Raimund Wallner

08.09.2011



USS Iowa bei OCEAN SAFARI 12.09.1985 im Sehrohr von U 20. Quelle: Verfasser
U 20 Foto: Royal Navy

Der Autor Kapitän z. See a.D. Raimund Wallner war im Laufe seiner 42jährigen Dienstzeit in zahlreichen, mit Ubooten befassten Verwendungen, zuletzt als Referatsleiter für Ubootrüstung im BMVg.

Auf den schwimmenden Einheiten der Deutschen Marine ist das "Ball Cap" heute nicht mehr wegzudenken und hat als Teil der Arbeitsbekleidung das traditionelle Schiffchen verdrängt. Obwohl die Deutschen mit Baseball nichts anfangen können, so scheint sich diese Mütze auch "an Land" als Freizeit-Kopfbedeckung durchgesetzt zu haben. Niemand dreht sich nach mir um, wenn ich mein Ball Cap mit der Aufschrift "USS IOWA – BB 61" beim Wandern im Ahrgebirge trage. Ich besitze einen regelrechten „Handvorrat“ davon. Wie es dazu kam? Das ist eine längere Geschichte, die in der Hochzeit des Kalten Krieges 1985 handelt, deren Erzählfaden aber viel weiter zurückreicht. Eine heilige Kuh, schwimmende Ritterburgen, zwei Irokesen, ein Dinosaurier und eine Banane, die darin eine Rolle spielen, sind den Weg alles Endlichen gegangen oder dümpeln antriebslos in brackigem Wasser; Geheimnisse verrate ich nach nunmehr 26 Jahren nicht mehr, wenn ich Einblick in den Gefechtsablauf eines Ubootes der Klasse 206 gewähre. Was ich über damals gültige Vorschriften und Verfahren des Bündnisses preisgebe ist im Internet nachzulesen.

EXERCISE OCEAN SAFARI '85

Die großen maritimen NATO-Manöver des Kalten Krieges, in denen das CONMAROPS¹ mit ungeheurem Aufwand an Schiffen, Ubooten, Truppen und Material erprobt wurde, führten Namen wie TEAM WORK, NORTHERN WEDDING oder OCEAN SAFARI. Letzteres

.....
 1 Concept of Maritime Operations; <http://www.usnwc.edu/getattachment/d9d2a3d6-3105-4229-a5b1-3d42796554f5/Alliance-Naval-Strategies-and-Norway-in-the-Final>

hatte die "Atlantic Lifelines Campaign" zum Schwerpunkt, d.h. den Schutz des Transports der alliierten Verstärkungen und des Nachschubs über den Atlantik. Meist ging es für BLUE in der ozeanischen Transitphase darum, sich der ORANGE Angriffe auf eigene Konvois und Trägerkampfgruppen (CVBG) zu erwehren, bzw. es durch raumgreifende Operationen erst gar nicht dazu kommen zu lassen. OCEAN SAFARI '85 war das bis dahin umfangreichste dieser Manöver mit über 160 Schiffen aus 10 Nationen.

In diesem großen Spiel standen die Unterseeboote U20 und U24, zusammen mit je zwei niederländischen und französischen Ubooten sowie dem britischen SSN² HMS TURBULENT, auf der Seite des "Bösen". Als ORANGE-Einheiten simulierten die deutschen Boote die konventionelle sowjetische TANGO-Klasse, hatten im Seegebiet nordwestlich der Hebriden jede Gelegenheit zum Angriff auf BLUE zu nutzen und den Gegner durch Versenkung möglichst von Hochwert-Einheiten zu schwächen. Als Kommandant von U20 brannte ich darauf, den Auftrag in die Tat umzusetzen. Leider stand uns als Bewaffnung nicht der eigene, drahtgelenkte DM 2 A1 "Seeaal" zur Verfügung, sondern nur ein selbstsuchender Torpedo mit Kielwasserdetektor, was erheblich reduzierte Abschussentfernung und damit höheres Entdeckungsrisiko bedeutete. Mein Boot der Klasse 206 war seit elf Jahren in Dienst und gehörte nicht zu den Einheiten, die für eine Kampfwertsteigerung zu 206A ausgewählt waren. Spötter bezeichneten U20 als "Banane", weil dem Druckkörper nach dem Schneiden zum Tausch der Dieselmotoren beim Zusammenschweißen eine geringfügi-

.....
 2 nukleares Angriffs-Uboot

ge Krümmung im Millimeterbereich geblieben war. Bei gewissen Fahrtstufen entstanden so im Hinterschiff durch Resonanzschwingungen Eigenstörgeräusche, die im sensiblen achterlichen Sektor die Ortung erschweren konnten. Es gab also technisch bessere Plattformen in der Ubootflottille, aber dafür fuhr ich mit einer Besatzung, die sich nicht zu verstecken brauchte. Mein Vorgänger hatte beim Kommandantenwechsel ein Jahr nicht übertrieben, als er mich zu jedem Einzelnen meiner 21 Männer beglückwünschte.

U20 hatte am Abend des 9. September getaucht den Pentland Firth zwischen Schottland und den Orkneys passiert, eine nicht nur navigatorisch, sondern auch taktisch fordernde Aufgabe, zumal die Nimrod-MPA³ der Royal Airforce eine äußerst lästige Präsenz aufgebaut hatten. Von Steuerbord, aus der Peilung der Reede von Scapa Flow, waren Sonargeräusche zu hören, die wir als SQS 21 und 1BV der deutschen LÜTJENS- bzw. HAMBURG-Klasse zuordneten. Am Folgetag kurz vor Mitternacht erreichten wir die Ostgrenze des Einsatzgebiets, das zwischen 58° und 59°N sowie 9° und 12°W einer Fläche der Größe von Rheinland-Pfalz entsprach – mit Wassertiefen bis zu 1800 Metern, einer Sehrohrsicht von 5 Seemeilen, bei Südwind Stärke 3, Wellenhöhe 1,5 Meter und Atlantikdünung. Decca war neben dem archaischen Sichtfunkpeiler die einzige Funknavigationsmöglichkeit für Boote der Klasse 206. GPS war Jahre entfernt. Die Decca-Karten endeten bei ca. 9°W. Es blieb nichts anderes übrig, als sich mit Bordmitteln zu helfen: Der Steuermann klebte Transparentpapier an den Rand der Karte und verlängerte die Hyperbeln freihändig mit kühnem Schwung in unser Einsatzgebiet. Ein leicht negativer Schallgeschwindigkeitsgradient bis 40 Meter versprach keine guten Horchreichweiten, würde aber auch den Schiffen die Aktiv-Ortung erschweren. Die darunter liegende, ausgeprägte Sprungschicht würde uns jedoch zumindest gegen Bugsonar gute Entweichmöglichkeiten bieten.

Die würden wir bald nutzen müssen, denn über Broadcast hatte uns COMSUBORANGE⁴ in einer Feindmeldung (Form Black) informiert, dass der "Scapa Convoy", bestehend aus dem deutschen Tanker FGS RHÖN als "Main Body" sowie den Geleitschiffen FGS MÖLDERS, HESSEN und SCHLESWIG-HOLSTEIN möglicherweise im

.....
 3 Maritime Patrol Aircraft, düsengetriebener Ubootjäger und Seefernaufklärer

4 Befehlshaber der ORANGE Ubootkräfte



Besatzung U20, 1985 Quelle: Verfasser

Verlauf des 11. September unser Gebiet passieren würde. Ich erwartete ihn aus dem Osten, aus Scapa Flow. Mit Dippern⁵, dem ärgsten Feind des Ubootes, war nicht zu rechnen – leichte Beute, wenn der Konvoi uns den Gefallen tun würde, nicht vorzeitig abzudrehen. Als das Frühstück abgebackt war, machte sich in der Besatzung Jagdfieber breit. Der Seegang hatte im Morgengrauen zugenommen, Schaumkronen ringsum, ideale Bedingungen zum Schnorcheln. Jede Ampèrestunde mehr in der Batterie würde unsere Beweglichkeit bei dem "Gemetzel" erhöhen, das ich im Konvoi anzurichten beabsichtigte. Die Heizer "jockelten" was das Zeug hielt. Beim "Ohrencheck", wenn der untergeschnittene Schnorchel wieder die Oberfläche durchbrach und die hereinstürzende Luft die Trommelfelle strapazierte, wurde still gelitten, statt wie sonst auf den STO zu schimpfen. Das OPZ-Team hatte eine maximale Horchreichweite gegen Handelsschiffe von ca. 25.000 Yards ermittelt, die Sonaremissionen der Escorts jedoch würden den Konvoi auf die doppelte Entfernung verraten.

ERSTES GEFECHT

Die ersten Anzeichen des Verbandes kommen über die im Schnorchelkopf integrierte ESM⁶-Antenne mit gelegentlichen schwachen Radar-Einstrahlungen aus Osten. Das Schnorcheln brechen wir jedoch erst eine Stunde später ab und gehen auf Tiefe, als die ersten Aktiv-Sonargeräusche wahrnehmbar werden. Sie sind eindeutig den deutschen Zerstörern zuzuordnen, grob ermittelte Anfangsentfernung 40.000 Yards. Die Steuerei richtet das LOP⁷ auf dem Koppeltisch ein, der Puster steht mit gespitzten Fettstiften, Bearing-Rate-Rechenschieber und Kurvenlinealen bewaffnet am TBP⁸. 09:40 Uhr ist die Startzeit für das nun beginnende Angriffsverfahren, das ich schulmäßig abzuwickeln gedenke. Die Sprungschicht liegt stabil bei 40 Metern, knapp darüber steuert das Boot mit 4 Knoten auf bester Horchtiefe dem Geräuschknäuel des Konvois entgegen und ermittelt seine MLA⁹ bald mit 270°. Sie laufen uns

.....
5 Sonar tragende Ujagd-Hubschrauber, über die die Zerstörer Z103B und Z101A nicht verfügten (damals nur auf F122)

6 Electronic Support Measures, Radarwarngerät mit Peilungs- und Frequenzanalyse

7 Local Operational Plot, Gefechtsplot zum Tracken der Gegnerbewegungen von Hand auf Transparentpapier

8 Time Bearing Plot, Plexiglasscheibe zum Eintrag Gegnerpeilungen relativ zur Zeit, um passiv Entfernungen zu ermitteln

9 Main Line of Advance, Hauptvormarschrichtung um die die Einheiten unregelmäßig zack-



Zerstörer der HAMBURG-Klasse:
Foto: Autor

direkt vor die Rohre! Nach weiteren 40 Minuten sind die Schraubengeräusche klar zu trennen und die Verbandsaufstellung ist mit unseren passiven Methoden identifiziert: Die "heilige Kuh" MÖLDERS sichert den nördlichen Sektor, eine HAMBURG-Klasse den südlichen, die zweite "schwimmende Ritterburg"¹⁰ deckt nach achtern, in der Mitte dampft die RHÖN. Um 10:55 Uhr rufe ich die Besatzung auf Gefechtsstation. Das geschieht geräuschlos und professionell. In der OPZ wird die Lage am GHA¹¹ und den Plots übergeben, der IWO leitet nun das Attack-Team der "Funktionäre" in der OPZ, IIWO¹² und Torpedomeister an der Feuerleitanlage sind über BÜ mit dem Smadding am Rohrsatz verbunden, der STO als Tiefensteuerleiter ist mit seinen Heizern in der Schiffstechnischen Zentrale auf Posten, der Smut sichert seine Töpfe und Pfannen und steht als Bediener "Rohr 9"¹³ bereit, denn wir werden mit Sicherheit bald grüne Sterne¹⁴ schießen.

Dann geht alles für Ubootverhältnisse sehr rasch: Die Sonaremissionen klingen nun ohrenbetäubend in unseren Empfängern. Um 11:10 Uhr plotten wir den nördlichen Escort MÖLDERS mit Abstand 6.000 Yards, den südlichen, wahrscheinlich HESSEN, mit 4.000 Yards, beide patrouillieren mit maximaler Sonargeschwindigkeit von ca. 20 Knoten auf wechselnden Kursen ihre Screen-Sektoren. Ihr Verhalten und die von uns angenommene Reichweite für aktives Bugsonar lässt ver-

ende Kurse fahren

10 Marinejargon für die Klassen Z103 bzw. Z101

11 Gruppenhorchanlage, verbunden mit den Hydrophonen der Kreisbasis im Bug für breitbandige Ortung von Schiffsgeschichten

12 OLTzS G. sollte 16 Jahre später der letzte Kommandant MÖLDERS werden

13 Boldschleuse in der Toilette zum Ausstoß von Täuschkörpern (Bolden) und pyrotechnischen Signalmitteln

14 "Einzelstern Grün", aus Tiefe ausstoßbarer Signalkörper, steigt über 100 Meter in die Luft, zeigt simulierten Torpedoschuss

muten, dass sie U20 noch nicht geortet haben. Ich bleibe auf 35 Meter und gehe mit 8 Knoten auf Einbruchkurs, um den Lagewinkel des ersten Zieles, HESSEN, nicht weiter anwachsen zu lassen. Plötzlich wandert die Peilung schnell nach rechts, um 11:20 Uhr befehle ich Sehrohtiefe. Ausgerichtet auf die Zielpelung durchbricht das Periskop die rauhe See, ich bestätige HESSEN mit Kursänderung auf Bug rechts, Lage 60, auf Südkurs, Abstand 1.500 Yards, schneller Rundblick, MOELDERS, auch auf Südkurs, noch 4.000 Yards entfernt, Sehrohr ein. Um 11:21 Uhr nach kurzer Überprüfung der Zieldaten "Rohr 9 los", grüner Stern auf HESSEN im CPA¹⁵, um 11:29 Uhr Zielwechsel und Schuss auf MOELDERS, ebenfalls im CPA, Abstand 2.000 Yards.

Nun kommt es darauf an zu entweichen, aber trotzdem das Hauptziel, die RHÖN, nicht aus den Augen zu verlieren. Die Zerstörer haben zwar die grünen Sterne gesehen, würden sich aber nicht darum scheren, obwohl es dort oben realistischerweise jetzt angebracht wäre, die Bergerolle zu üben... Wütend zirpen ihre Sonare, die 1BV der HESSEN in schneller Pulsfolge, aber es kommen keine Angriffssignale¹⁶ – sie haben uns immer noch nicht! U20 geht schnell auf 50 Meter. Der Tanker ist so nah, dass er auch durch die Sprungschicht gut zu plotten ist – um 11:38 Uhr steht die Feuerleitlösung auf RHÖN, der Smut löst auf meinen Befehl den dritten grünen Stern aus der Tiefe – mit 11.000 Tonnen ein lohnendes Ziel. Die SCHLESWIG-HOLSTEIN werden wir gnädigst entkommen lassen. Jetzt gilt es Fersengeld zu geben, denn das leistungsfähige SQS 21 der MÖLDERS ist durchaus in der Lage uns zu orten, wenn wir nicht taktisch geschickt manövrieren. U20 schraubt sich mit Hartruderlage spiralförmig auf 100 Meter und hinterlässt so einen Wirbel – in der Sprache der Ujäger "Knuckle" – der sich einige Zeit als Falschziel im Wasser halten wird. Darunter laufen wir mit Höchstfahrt 17 Knoten ab und zeigen MÖLDERS die schmale achterliche Silhouette. Zwischenzeitliches Driften zum Horchen bestätigt, dass die Geräusche des Konvois sich entfernen, nur das Sonar von MÖLDERS bleibt dominant. Als ich nach 30 Minuten auf Sehrohtiefe komme, läuft der Zerstörer am Rand der Sichtweite geringe Fahrt mit Bug links, quer zur Peilung. Die anderen Einheiten sind nicht mehr zu sehen. Rasch geht

.....
15 Closest Point of Approach, Punkt der größten Annäherung, d.h. Lagewinkel 90°

16 Über Unterwassertelefon und ggf. zusätzlich mit Handgranaten

U20 wieder unter die Sprungschicht und läuft weiter ab. Ich bin nun ganz sicher, nicht geortet worden zu sein. Der Spruch des COMSUBORANGE bestätigt später, dass wir den Scapa Convoy eliminiert haben. Im Spiel erhielt er ein "zweites Leben", um am Folgetag auch HMS TURBULENT weiter draußen im Atlantik vor die Rohre zu laufen.

VOM JÄGER ZUM GEJAGTEN

Nun galt es nicht in Erfolgseuphorie zu verfallen, sondern auf der Hut zu sein. Wir hatten ein "Flaming Datum"¹⁷ produziert. Darüber hinaus hatten wir durch die Übungskünstlichkeit beim Absetzen unseres "Attack Report" über Funk fünf Stunden nach dem Gefecht dem Gegner eine Einpeilmöglichkeit geboten – HF/DF¹⁸ war inzwischen erheblich leistungsfähiger als im Zweiten Weltkrieg. Mit Sicherheit würde deshalb eine Ujagdgruppe – im NATO-Jargon martialisch "Hunter-Killer Group" genannt – unterstützt durch MPA, innerhalb der nächsten Stunden zur Gefahr werden. Die Schonzeit galt es erneut zum Schnorcheln zu nutzen, um die im Gefecht "verbratenen Ampèremuckels", wie die Heizer sagten, zu ersetzen. Dann lief U20 mit nordwestlichem Kurs auf Tiefe einem neuen, weit größeren Abenteuer entgegen.

In dieser Richtung, 60 Seemeilen von U20 entfernt, war für den Zeitpunkt unseres Angriffs auf den Scapa Convoy die amerikanische Trägerkampfgruppe (CVBG) um USS AMERICA mit dem eingeschifften COMSTRIKFLTLANT¹⁹, Admiral Mustin und die Schlachtschiffgruppe (BBBG) um USS IOWA gemeldet worden. Das erfuhren wir jedoch erst um 20:00 Uhr in einer Form Black, viel zu spät, um mit unserer geringen Vormarschgeschwindigkeit noch mit Beute rechnen zu können, wenn wir dort ankämen. Aber ich hatte eine andere Hoffnung: Die Manöverparteien BLUE und ORANGE besaßen selbstverständlich keine Kenntnis vom jeweiligen Operationsbefehl des Gegners, aber in der "White ExOpOrd"²⁰, die für beide Seiten galt, waren u.a. die Sicherheitsbestimmungen abgedruckt. Dem IWO war bei deren Lektüre aufgefallen, dass am Folgetag, dem 12. September, ab 06:00 Uhr ein ASMD²¹-Window um

17 "Datum" bedeutet gesicherter Ubootkontakt, "flaming", wenn das Uboot seine Gegenwart durch Versenkungen bestätigt hat

18 High Frequency Direction Finding

19 Commander Striking Fleet Atlantic

20 Allgemeiner Teil des Übungs-Operationsbefehls, auf weißem Papier gedruckt

21 Für Übungen zur "Anti-Surface Missile

die Position 59°N – 10°W eingerichtet war, für Übungsschießen mit kleinkalibrigen CIWS²²-Systemen, aber auch für großkalibrige Artillerie. Wer, wenn nicht die Überwasserschiffe der US-CVBG und BBBG sollten sich dort versammeln – Hochwert-Einheiten im Sinne meines Kampfauftrags! Obenan auf der Liste stand ein kolossales Ziel: Schlachtschiff USS IOWA, einer der letzten Dinosaurier der Meere, geschützt von der BBBG, bestehend aus den modernsten Überwasserkampfschiffen der US Navy. Dieses Schiff aufzuspüren würde ein ebenso kolossales Glück erfordern und auf einen erfolgreichen Angriff zu hoffen grenzte an Vermessenheit.

Zum Mittelwächter hatte unser Smut²³ "Flinsen" gebraten, so nannten wir die köstlichen Eier-pfannkuchen, und das Boot war derart verräuchert, dass

Defense"

22 Close-in Weapon System, zur Abwehr von Flugkörpern im Nächtbereich mit Phalanx (US), Goalkeeper (UK)

23 OMT H. war ein wahrer Künstler seines Fachs, ehemaliger schleswig-holsteinischer Jugendmeister im Kochen

nur Schnorcheln dem Qualm Abhilfe schaffen konnte. So lüfteten wir ordentlich durch und führten der Fahrbatterie reichlich Ampère-stunden zu. Als ich gegen 01:00 Uhr eben in das Nachtbefehlsbuch den vermessenen Satz geschrieben hatte "Heute ist IOWA-Tag", da schrie der IIWO am Sehrohr "Alarm". Schlagartig schloss die Schnorchelklappe, die Diesel stoppten – ich war wie der Blitz in der OPZ – und nach wenigen Sekunden meldete der STO tauchklar. "MPA im ESM" hörte ich und befahl, schnell auf 100 Meter zu gehen. Sollte die Strafe für meine Vermessenheit nun auf dem Fuße folgen? Mit 40° Vorlastigkeit ging es ab "in den Keller". Kaum auf ebenem Kiel, da fassten wir achteraus auch schon die 20 KHz-Pings der aktiven Sonobojen auf, die uns die britische Nimrod "aufs Dach" geworfen hatte, ziemlich genau dort, wo sie unseren Schnorchel mit Radar detektiert haben musste. Kurz vor dem Wegtauchen glaubte der IIWO beim letzten Sehrohrblick auch noch einen Suchscheinwerfer des tieffliegenden Ujägers gesehen zu haben. Ich befahl Kursänderung und



IOWA feuert Breitseite bei Bornholm, US BALTOPS, Oktober 1985. Quelle: US Navy

15 Knoten. Jetzt half nur Geschwindigkeit, um schnell aus dem begrenzten Ortungsradius der Bojen zu gelangen und den Kontakt zu brechen, bevor weitere Aktivbojen folgen würden. So machte sich das vorsorgliche Schnorcheln erneut bezahlt. Nach 15 Minuten hoch auf 40 Meter über die Sprungschicht, Kursänderung und dann Schleichfahrt, um auch passiven Bojen zu entkommen. Das war gelungen, wie sich später in der Manöverauswertung herausstellen sollte.

Doch es war noch nicht überstanden. Kaum schien die MPA abgeschüttelt, da meldete der So-narmeister 8 KHz-Einstrahlungen aus 360°, CW-Impuls, vermutlich VDS²⁴ vom Typ SQS 505, das auf die hubschraubertragenden Zerstörer (DDH) der kanadischen IROQUOIS-Klasse hindeutete. Zehn Minuten später ein zweiter Pinger desselben Typs im Osten. Entsprechende Schraubengeräusche bestätigten die Klassifizierung. Da waren sie, die "Hunter-Killer", von der MPA auf uns angesetzt. Jetzt war an Schlaf für den Kommandanten nicht mehr zu denken, denn alle taktischen Finessen galt es nun aufzubieten, um eine Erstortung zu vermeiden, die unweigerlich zum Einsatz der gefährlichen Dipper – in diesem Fall Sea King-Helikoptern – geführt hätte. Die Erfahrung, dass die Alliierten immer wieder die enorme Beweglichkeit und Unterwasserandaauer unserer kleinen Uboote unterschätzten, bestätigte sich auch hier. Ich hatte für zwei Stunden Höchstfahrt in Reserve, konnte mich also – wenn es sein musste – in dieser Zeit über 30 Seemeilen vom "Datum" entfernen. Kein anderes konventionelles Boot des Bündnisses war dazu in der Lage. In dieser Nacht genügten zwei kurze Sprintphasen, mehrere Kursänderungen und Ausnutzung der Sprungschicht – wir brauchten uns nicht völlig zu verausgaben. Dass die Dipper offensichtlich an Deck blieben, war ein gutes Zeichen. Nach knapp anderthalb Stunden zogen sich die beiden DDH zurück, sicher im Glauben uns abgedrängt und damit vom ASMD-Window ferngehalten zu haben. Darin täuschten sie sich. Um 6:00 Uhr morgens wagten wir ein erneutes Schnorcheln und bewegten uns auf das Zentrum des Schießgebietes zu.

GOLIATH

Die Schlachtschiffe der IOWA-Klasse, 1940 auf Kiel gelegt, waren mit ihren 58.000 Tonnen Einsatzverdrängung

.....
²⁴ Variable Depth Sonar, tiefenvariables, vom Heck des Ujägers abfrierbares System



USS Iowa bei OCEAN SAFARI 12.09.1985 im Sehrohr von U 20. Quelle: Verfasser

und ihren drei 16 Zoll Drillingstürmen die amerikanische Antwort auf den Stolz der Achsenmächte, BISMARCK, TIRPITZ, YAMATO und MUSASHI. Als das Typschiff 1943 der Flotte zulief, hatte der Seekrieg in beiden Hemisphären längst gezeigt, wie obsolet Schlachtschiffe waren. Dennoch erfüllte IOWA in ihrem langen Leben bedeutende Missionen, angefangen im Herbst des Indienststellungsjahres, als sie Präsident Roosevelt sicher nach Casablanca und wieder zurück brachte. Auf dem pazifischen Kriegsschauplatz war sie dann überwiegend als Geleit für die Träger eingesetzt und leistete mit ihren 40,6 cm Granaten beim Inselfspringen "gewichtige" Beiträge. So wird auch mein japanischer Schwiegervater, Kompaniechef in der Schlacht von Peleliu, an jenem 17. September 1944 in seinem Höhlenbunker Deckung gesucht haben, als IOWA mit ihren gewaltigen Projektilen, wovon jedes einzelne mit der verheerenden Wirkung einer schweren Fliegerbombe einschlug, die Insel unter Beschuss nahm. Als sie 1984, sechzehn Monate vor ihrem Einsatz bei OCEAN SAFARI,

nach 26 Jahren im Reservestatus zum dritten Mal in Dienst gestellt wurde, waren an modernen Waffen Tomahawk, Harpoon²⁵ und Palanx CIWS hinzugekommen. Von den einst über 2.000 Mann Besatzung genügten jetzt 1.560, um mit dem 271 Meter langen Giganten zu fahren und zu kämpfen. Acht Kessel brachten 212.000 PS auf die vier Wellen, genug für 33 Knoten Höchstfahrt.

Um 10:15 Uhr enthält die Programmzeit einen MARINTREP²⁶ des COMSUBORANGE, wo-nach IOWA vor zwei Stunden 40 Seemeilen westlich von uns stand und am Nachmittag Artillerie-schießen durchführen würde. Wir haben richtig kalkuliert! Der Sonarmeister selbst sitzt jetzt an der GHA und analysiert auf bester Horchtiefe minutiös jede Geräuschpeilung – doch es sind nur Einschraubenfahrzeuge zu hören, Handelsschiffe, die über 10 Seemeilen entfernt in den Atlantik hinausdampfen.

.....
²⁵ Marschflugkörper bzw. mittelschwerer Seezielflugkörper

²⁶ Maritime Intelligence Report; Uboote werden über Längstwelle zu festgelegten Programmzeiten mit Nachrichten versorgt



Abordnung der Besatzung U20 an Bord USS IOWA, Kiel, 24.10.1985. Quelle: Verfasser

Dann, um 10:40 Uhr, ein schwacher Kontakt, der mit mindestens zwei Wellen läuft. Ich gehe auf Sehrohtiefe um ihn zu identifizieren. Der Anblick treibt mir Schauer über den Rücken. Was sich da mit den Aufbauten soeben über die Wellenkämme hebt und auf uns zu-kommt ist der "Battle Wagon"²⁷. Ich messe ihn ein: Bug rechts, Lage 20, Abstand 10.000 Yards. Ein typischer Effekt, wie er auch bei großen und lauten Handelsschiffen zu beobachten ist, hat uns akustisch getäuscht: Der gewaltige Schiffkörper verdeckt durch die spitze Lage die Propeller, die Schraubengeräusche werden in Vorausrichtung gedämpft. Keine Escorts, keine Sonarstrahlungen weit und breit – David hat Goliath quasi auf dem Präsentierteller.

"Besatzung auf Gefechtsstation!" Schnell ist die Gegnerfahrt mit 18 Knoten ermittelt. Ich lasse 35 Meter steuern und nähere mich mit 9 Knoten auf Einbruchkurs, um IOWA in stehender Peilung zu halten. Als die Feuerleitlösung verfügbar ist, gehe ich für einen letzten Zieldatenabgleich auf Sehrohtiefe und beobachte eine Kursänderung um 20° nach Backbord. "Bug rechts, Lage 40, 18 Knoten, Abstand 6.000 Yards, Rohr 9 los!" Steil steigt um 11:06 Uhr unser grüner Stern in den Himmel. IOWA zeigt keine Reaktion und läuft stur geradeaus. Ist das Ignoranz oder Ahnungslosigkeit? Zehn Minuten später hat sich der Abstand auf 4.000 Yards verringert, der Smut feuert auf Befehl als erneutes Angriffssignal den zweiten grünen Stern, dann gehen wir auf 60 Meter und laufen für 30 Minuten Höchsthfahrt, IOWA in stehender Peilung haltend. Die vier mahelnden Propeller sind auch mit unseren 17 Knoten akustisch gut zu orten. Das Ziel zackt jetzt um einen Grundkurs von 075°. Das OPZ-Team arbeitet präzise, die Heizer opfern willig ihre "Ampèremuckels", auf unsere "Banane" ist Verlass. Als sich der Abstand auf 1.000 Yards ver-ringert hat, lösen wir aus der Tiefe den dritten grünen Stern. Daraufhin dreht das riesige Schiff über Steuerbord um fast 90° in die vermutete Torpedopeilung auf uns zu und darüber hinaus – wechselt damit relativ zu uns auf Bug links – eine klassische Torpedo-Gegenmaßnahme. Als sich der CPA bei errechnet 500 Yards anbahnt, entscheide ich mich zu einem gewagten Manöver: Ich gehe auf Gegenkurs zu IOWA schnell auf Sehrohtiefe, um an der Präsenz von U20 auch optisch keinen Zweifel mehr zu lassen. Vorsicht ist bei allem Adrenalin geboten – das Schiff

.....
27 Amerikanischer Marineausdruck für Schlachtschiff

hat einen Tiefgang von 11 Metern! Als der Periskopkopf freikommt finde ich die errechneten Werte bestätigt. Erleichtert schieße ich einige Sehrohrphotos. Ich lasse den Schnorchel, in den das zweite Sehrohr integriert ist, ausfahren und gebe es frei für die Besatzung – jeder darf für einige Sekunden diesen spektakulären Anblick in sich aufnehmen. Dann befehle ich höher zu steuern und den Turm soweit über die Wasserlinie zu ziehen, dass unsere NATO-Nummer "S 199" frei kommt. Drüben auf IOWA gibt es einen Menschaufauf an Backbordseite. Mit sechsfacher Vergrößerung sind die Gesichter unter den Ball Caps deutlich erkennbar. Auch der Kommandant ist darunter – als einziger mit khakifarbener Schirmmütze – und beobachtet von der Brückennock durch das Glas was von U20 sichtbar ist.

NACHSPIEL

Als wir kurz darauf – punkt 12:00 Uhr, nach 80 Minuten auf Gefechtsstation – wegtauchten und mit hoher Fahrt unter der Sprungschicht abliefen, gab es ein verspätetes Backen und Banken. Anders als sonst flogen danach nicht sofort die Klappkojen hoch, sondern die Freiwache saß noch lange beisammen und "beschnackte" das Erlebte. Dass uns bald wieder eine Hunter-Killer Gruppe nachsetzte, aus der wir den kanadischen DDH ATHABASKAN "versenkten", dass wir IOWA in der folgenden Nacht noch ein Mal angriffen, dass wir im Anschlussmanöver "ROLLING DEEP" erneut Schrecken verbreiten konnten ohne selbst "vernichtet" zu werden, all das verblasste hinter dem Erlebnis dieser 80 Minuten.

Am nächsten Tag bestätigte ein „Attack Report Summary“ der Manöverleitung, dass IOWA zwei Mal von U20 versenkt worden sei. Damit war es amtlich! Der Puster an seiner Olympia-Schreibmaschine tippte dann anhand meiner Notizen die Dokumentation des Manövers in das vorgeschriebene NATO-Format – fünffach. Unter dem Passus „Conclusions and Recommendations“ lautete die Bewertung: „Für ein konventionelles Uboot – natürlich durch stürmisches Wetter im Vorteil – war es das ganze Manöver hindurch ein Leichtes anzugreifen und ohne Blessuren davonzukommen. Die NATO sollte in einer Übung diesen Ausmaßes besser in der Lage sein zu demonstrieren, dass sie der Ubootbedrohung effizient begegnen kann. Wir waren nur ein halbes Dutzend in den NWAPPS und SWAPPS²⁸, was

.....
28 Northwestern Approaches, Southwestern

wäre geschehen, wenn...“ Etwas nase-weis aus heutiger Sicht des abgeklärten Lehnstuhlstrategen, aber so waren wir Ubootkommandanten nun mal.

Auf dem Heimwärtstransit durch die Nordsee erreichte uns am 20. September im Seegebiet „Teufelsloch“ der letzte Spruch des COMSUBORANGE: "U20 has seen much action in the war. The Orange Motherland is proud of you. Well done comrades".

Mit dem Befehlshaber der Flotte, Vizeadmiral "Jimmy" Mann und seiner Delegation flog ich am 26. September zur PXD²⁹ OCEAN SAFARI 85 nach Portsmouth und hatte dort Gelegenheit, den Kommandanten der IOWA, Captain Gneckow, persönlich zu sprechen. Mein Geschenk, das gerahmte Sehrohrphoto seines Schiffes, akzeptierte er, doch statt mir zu danken meinte er trocken: "I think I'll bury it at the bottom of my chest³⁰". Dann vergaß er aber nicht, die Besatzung U20 auf die IOWA einzuladen, in knapp vier Wochen in Kiel. Mit einer Abordnung folgten wir am 24. Oktober der Einladung auf vor dem Tirpitzhafen ankernden "Battle Wagon" und wurden durch den Ersten Offizier wahrgenommen. Jeder von uns erhielt ein IOWA Ball Cap zum Andenken. Da ich mit meiner fünfköpfigen Familie erschienen war, blieb mir bis heute ein "Handvorrat".

Wenn es dort, wo die Seele von Oberleutnant Yamaguchi sich aufhält, noch menschliche Regungen gibt, dann dürft sie über die „friedliche Rache“, die der Kalte Krieg zuließ, ganz sanft gelächelt haben...

Approaches, Seegebiete im Nord- bzw. Südwesten der britischen Inseln

29 Post Exercise Discussion, Konferenz zur Manövernachbereitung

30 "Ich glaube, das vergrabe ich ganz unten in meiner Seekiste"