

Zeitschrift: Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 88 (2013)
Heft: 2

Artikel: Tauchfahrt an Bord U 32
Autor: Kürsener, Jürg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-715211>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 11.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Tauchfahrt an Bord U 32

In der Schlussphase des Kalten Krieges zählte die deutsche Marine 24 U-Boote. Diesen oblag die Aufgabe, in der Ostsee einen Aufmarsch der sowjetischen Baltischen Flotte, ein Ausbrechen durchs Kattegat und Skagerrak in den Atlantik und/oder gegnerische Landungsverbände zu bekämpfen, die auf die dänischen Inseln und Jütland angesetzt waren.

OBERST I GST JÜRG KÜRSENER BERICHTET AUS DER OSTSEE

Weitere Einsätze waren auch an der Nordflanke der NATO entlang der Küste von Norwegen gegen Überwasserkräfte vor allem der Sowjetunion vorgesehen. Die Boote der Klassen 206 und die zehn modernisierten Boote der Klasse 206A wurden zwischen 1971 und 1975 in Dienst gestellt.

Entsprechend den geringen Wassertiefen der Ostsee waren sie mit blass 500 Tonnen Verdrängung (getaucht) und blass 48 m Länge sehr klein, äusserst geräuscharm und daher auch schwer zu orten. Zudem waren sie äusserst beweglich und konnten in der Ostsee selbst in nur 20 m Wassertiefe noch gut manövrieren. Als Besonderheit konnte diesen Booten ein Minengürtel mit 24 Minen um den Rumpf montiert werden. Damit gehörte auch die Minenkriegsführung zum Aufgabenbereich der Klasse 206 und 206A.

Noch vier Boote

Vereinzelt ab 1979 und regelmässig ab den 90er-Jahren nahmen diese U-Boote auch an Einsätzen fernab heimischer Gewässer teil, vor allem im Mittelmeer und gelegentlich zur Ausbildung in der Karibik. Aber sie eigneten sich nur bedingt für weitreichende und länger dauernde Einsätze.

Ab 1998 wurden diese Einheiten schrittweise ausser Dienst gestellt, überraschend erfolgte im Rahmen der Bündelung finanzieller und personeller Ressourcen im Sommer 2010 die Weisung, auch die letzten sechs Boote der Klasse 206A vorzeitig stillzulegen. Im März 2011 sind diese definitiv ausser Betrieb genommen worden. Angeblich soll Thailand an ihnen interessiert sein.

Es bleiben jetzt blass noch die vier Boote U 31, U 32, U 33 und U 34 der modernen Klasse 212A, die zwischen 2005 und 2007 in Dienst gestellt worden sind. Im Verlaufe von 2013 und 2014 sollen die zwei Boote U 35 und U 36 dazukommen, so dass dann der Bestand an U-Booten der deutschen Marine total sechs Einheiten beträgt. Um in Zukunft trotz des sinkenden Bestandes eine hohe Verfügbarkeit zu gewährleis-



Das moderne deutsche U-Boot U 32 nähert sich nach der Tauchfahrt dem Pier des Stützpunktes von Eckernförde. Im Turm leitet der Kommandant, Korvettenkapitän Moritz, das Anlegemanöver.

ten, wird ein Mehrbesatzungskonzept geprüft und umgesetzt. Derzeit sind im 1. U-Boot-Geschwader sieben Besatzungen verfügbar.

Bei Flensburg

Der Autor hatte vor kurzem auf Einladung der deutschen Marine Gelegenheit, auf einem der modernen neuen U-Boote der Klasse 212A mitzufahren. Die U 32 ist wie ihre Schwesternboote in Eckernförde in der Nähe von Flensburg stationiert, ganz im Norden von Schleswig-Holstein. Sie gehört zum 1. U-Boot-Geschwader, dessen Kommandeur derzeit Fregattenkapitän Sascha Rackwitz ist, ein Historiker und ehemaliger Kommandant von U 26. Sein Geschwader gehört zur Einsatzflottille 1 mit Hauptquartier in Kiel.

Am Pier in Eckernförde, das noch vor wenigen Jahren stets von zahlreichen U-Booten besetzt war, lag dieses Mal einzig U 32 (S 182). Deutsche U-Boote tragen traditionellerweise keine Namen, sondern Bezeichnungen beginnend mit U. Der Kürzel S 182 ist die internationale Immatrikulation für U 32. Am Nachbarpier hatten die beiden Flottendienstboote Oste (A 52) und Alster (A 50) festgemacht.

Diese elektronischen Aufklärungsschiffe gehören, wie die dritte Einheit dieser Klasse, die Oker (A 51), ebenfalls zum 1. U-Boot-Geschwader. In Sichtweite lagen ferner das Mehrzweckboot Breitgrund (Y 866) und das Wehrforschungserprobungsschiff Planet (3500 Tonnen), ein Schiff mit Katamaranrumpf. Später tauchte der Tender Main auf, der als Trossschiff für Versor-

gungs- und Reparaturaufgaben ebenfalls zum Geschwader gehört.

Howaldtswerke Kiel

U 32 wurde zu Teilen bei den Howaldtwerken in Kiel gefertigt, der Bau der hinteren Bootshälfte und die Montage erfolgten bei TNSW in Emden. Am 19. Oktober 2005 wurde das Boot in Dienst gestellt. Die U-Boote der Klasse 212A gehören zu den modernsten konventionellen U-Booten weltweit. Eine Besonderheit dieser Boote ist der luftunabhängige Antrieb (AIP – Air Independent Propulsion), wie er von Thyssen Krupp Marine Systems in drei Versionen angeboten wird, nämlich durch gemeinsame Entwicklungen von den Howaldtwerken in Kiel, den schwedischen Kockums Werken und von Stirling.

Der AIP-Antrieb beruht auf der Siemens-PEM-Brennstoffzellen-Technologie, welche eine Umwandlung von Wasserstoff und Sauerstoff direkt in elektrische Energie ermöglicht und damit den Antrieb des U-Bootes gewährleistet. Dies kann unabhängig von Tauchtiefen, praktisch geräuschlos und ohne Spuren (ohne Abgase) erfolgen. Damit ist das U-Boot nicht mehr gleichermaßen häufig darauf angewiesen, aufzutauchen, zu schnorcheln und mittels Dieselmotor die Batterien wieder aufzuladen.

Die Grenze wird einzig durch den mitzuführenden Sauerstoff (zwei Tanks zu je

15 m³ Flüssigsauerstoff), die 32 Schwermetallhybrid-Speicher für etwa 2,5 Tonnen Wasserstoff sowie durch die Belastbarkeit der Besatzung und die mitgeführten Lebensmittel gesetzt. Nach Aussagen der Verantwortlichen, die sich allerdings über die exakte Tauchdauer bedeckt geben, kann ein solches U-Boot durchaus während Wochen getaucht bleiben.

Schwer zu orten

Gemäß dem kompetenten Jahrbuch Jane's Fighting Ships hat U 32 im April 2006 die Strecke von der deutschen Bucht bis Cadiz (Spanien) ohne aufzutauchen in 14 Tagen zurückgelegt, allerdings bei einer bescheidenen Durchschnittsgeschwindigkeit von etwa 11 km/h. Mit der Fähigkeit des luftunabhängigen Antriebs sind die ohnehin schon geräuscharmen U-Boote noch wesentlich schwerer zu orten. Es ist denn auch nicht erstaunlich, dass sich andere Nationen kräftig darum bemühen, diese Technologie ebenfalls anzuwenden.

Boote mit AIP sind bereits in Schweden im Einsatz, Italien hat ebenfalls Boote der Klasse 212A und Israel verfügt bereits über ähnliche Boote der Dolphin-Klasse, die es in Deutschland beschafft hat bzw. noch beschafft. Insgesamt plant es sechs Boote dieser Art. Eine andere Exportversion, ebenfalls mit Brennstoffzellenantrieb, wird als Klasse 214 bezeichnet und z.B. für

Griechenland gebaut. Die für die deutsche Marine zu beschaffenden Boote U 35 und U 36 des Loses 2 werden über wichtige Neuerungen verfügen. So werden sie über ein Seitenradar (Lateral-Antenne), einen Optronikmast, eine verbesserte Brennstoffzelle, den neuen Flugkörper IDAS zur Bekämpfung von Luft- oder Landzielen sowie über Unterbringungsmöglichkeiten für Spezialkräfte verfügen. Zudem sollen die Boote so eingerichtet werden, dass den Besatzungen auch der Einsatz unter tropischen Bedingungen erleichtert wird.

Seewege sichern

Deutschland stellt seine Marine auf das veränderte sicherheitspolitische Umfeld ein. Im Vordergrund stehen nicht mehr die Einsätze in der Nord- und Ostsee oder vor Norwegen.

Vielmehr will Deutschland verstärkt seine Marine in internationalen Kriseneinsätzen einbringen, weil solche solidarische Beiträge einerseits der Sicherung der Seewege und damit dem Welthandel, auf die Deutschland stark angewiesen ist, sowie andererseits der Eindämmung der Gewalt und des Missbrauchs der Meere für kriminelle oder kriegerische Aktivitäten dienen – Stichworte Piraterie, Proliferation über die See. U-Boote eignen sich dabei besonders für Aufklärungsaufgaben in Regionen, in denen sich potenzielle Gegner unbeobachtet fühlen, oder für küstennahe Einsätze von Spezialkräften.

Entsprechend ist der Einsatz deutscher U-Boote in letzter Zeit vor allem in den Regionen des Mittelmeeres und des Indischen Ozeans (Arabisches Meer, vor Somalia) verstärkt worden, so z.B. in den Operationen ATALANTA und UNIFIL. Zunehmend arbeiten deutsche U-Boote mit alliierten Seestreitkräften zusammen, wobei beispielsweise auch die Integration in oder der Einsatz gegen Flugzeugträger Kampfgruppen geübt wird.

Hauptwaffe Torpedo

Vorerhand ist die einzige und wichtigste Waffe der deutschen U-Boote der Torpedo. Die von U 32 mitgeführten 12 je 6,6 m langen und 1,7 Tonnen schweren Torpedos des Typs Atlas Elektronik DM2 A4 mit einem Gefechtskopf von 250 kg, sollen über eine Reichweite von gegen 80 km (!) verfügen, sind etwa 90 km/h schnell und werden aktiv über einen Lichtleiter gesteuert. Theoretisch könnten mit diesem Kaliber auch Marschflugkörper des Typs Tomahawk mitgeführt werden (Ausstoss aus Torpedorohren).

Technische Daten zur U 32

Verdrängung aufgetaucht	1450 Tonnen
Verdrängung getaucht	1830 Tonnen
Länge	56 Meter
Breite	6,8 Meter
Tiefgang (aufgetaucht)	6,4 Meter
Druckkörper des Bootes	7 Meter Durchmesser
Besatzung	27 Mann (8 Of, 19 Uof)
Bewaffnung	6 Torpedorohre (53,3 cm), total 12 Torpedos des Typs DM 2 A4 (Atlas Elektronik) Seehecht II
Geschwindigkeit aufgetaucht	12 Knoten (22 km/h)
getaucht	20 Knoten (36 km/h)
Autonomie	14 400 km (aufgetaucht, bei 8 Kn)
Sonar	DBQ 40 (STN Atlas Elektronik) Sonar und Schleppsonar (passiv), Minendetektion
Antrieb	Hybridantrieb (Brennstoffzelle) und Dieselmotor MTU 16V 396 für Fahrten aufgetaucht
Leistung	Geräuscharmer Siebenblatt Propeller 2300 PS
Ruderanordnung	X-förmig (bessere Ruderwirkung)
Beschaffungspreis	zirka 455 Mio. Franken

Das Einsatzkonzept der deutschen Marine sieht aber den Einsatz solcher weitreichender Waffen gegen Landziele nicht vor. Beim Abschuss werden die Torpedos mit Druckwasser aus den Rohren ausgestossen. Weitere Waffen, so etwa der Flugkörper IDAS, der gegen Land- und Luftziele eingesetzt werden soll, sind in Entwicklung.

Wichtig ist die Tatsache, so der Kommandant von U 32, dass sich U-Boote nicht zur Androhung eskalatorischer Gewalt eignen. Dies etwa im Gegensatz zu Überwasserkampfeinheiten, die über zahlreiche Optionen der Eskalation verfügen, von der Warnung, Gewaltandrohung, dem «Schuss vor den Bug» bis hin zum Waffeneinsatz. U-Booten bleibt demgegenüber nur die Wahl, den Torpedo abzuschiessen, mit der Zerstörung des Gegners als Konsequenz, oder darauf zu verzichten. Eine Zwischenlösung gibt es hier nicht.

Junger Kommandant

Korvettenkapitän Christian Moritz, der junge Kommandant von U 32, empfängt den Gast auf dem Pier, während einzelne Seeleute die Taue lösen und das Auslaufen vorbereiten. Zuvor hat der Geschwaderarzt den Gast für die Fahrt auf U 32 tauglich erklärt. Über den vorderen Vertikaleinstieg geht es hinunter ins untere der zwei Decks, wo Hauptbootsmann Rösemann zuerst den Spezialanzug für einen allfälligen Notausstieg erklärt.

Wir sind direkt in die Mannschaftsmesse gelangt, die nebst anderem auch zur Vorbereitung der Torpedos genutzt werden kann. Auf engstem Raum liegen hier u.a. die kleine Offiziersmesse, die Kombüse (Küche) und in Richtung Bug sieht man die sechs Torpedorohre.

Im hinteren Teil dieses Decks liegen die Brennstoffzelle und der Maschinenraum, dazwischen Unterkünfte für Offiziere und Unteroffiziere. Der Kapitän verfügt als einziger über eine eigene Kabine. Aber auch er teilt sich mit allen anderen eine Toilette und eine Dusche. Wenn Frauen an Bord sind, und das wird zunehmend der Fall sein, müssen sich auch diese alle Einrichtungen mit den Männern teilen. Maat Radaz ist der Smut an Bord («Küchenchef»), er ist ein Einzelkämpfer.

Zwar ist er gelernter Koch, aber er habe es nicht lange in Küchen von Hotels oder Restaurants ausgehalten. Hier sei er auf den wenigen Quadratmetern allein Herr und Meister und für die Zubereitung von dreimal 28 Mahlzeiten pro Tag verantwortlich. Interessant ist es schon, dass die deutschen



Blick vom Kommandoturm auf das Vorschiff. Dort bereiten Besatzungsmitglieder von U 32 die Leinen für das Anlegemanöver in Eckernförde vor.

U-Boot-Fahrer während Wochen auf Handy und Internet verzichten müssen und sich trotzdem – fast – ausreichend Freiwillige zu diesem Dienst melden.

Woran liegt dies, will ich wissen. Drei Antworten werden gegeben: 1) an der grossen Verantwortung für den Einzelnen, 2) an der anspruchsvollen Technik und 3) an der Tradition deutscher U-Boote. Dass es seit der Sistierung der Wehrpflicht Mitte 2011 in der Bundeswehr, auch in der Marine, gravierende Rekrutierungsprobleme gibt, wird allerdings nicht verschwiegen.

Auf der Brücke

Inzwischen ist Korvettenkapitän Moritz auf die Brücke geklettert und leitet das Auslaufen von U 32 aus der dicht befahrenen Bucht von Eckernförde. Lautlos und vibrationslos gleitet das Boot mit Kurs 072 in Richtung Ostsee. Das erste Tauchgebiet liegt noch einige Seemeilen entfernt. Die Unterwasserfahrt von U-Booten obliegt einem strengen Regime, einer Art Unterwasermanagement.

Ähnlich wie der Luftraum, wird auch dem U-Boot eine dreidimensionale Zone unter Wasser zugewiesen. Diese lasse sich – so Moritz – etwa mit der Form eines Würfels vergleichen, in dessen Zentrum das U-Boot liege. Mit der Fortbewegung des Bootes bewege sich auch dieser in Fahrtrichtung. International – vor allem im Rahmen der NATO, aber auch zusammen mit zahlreichen weiteren Staaten (z.B. Schweden) – würden die Einsatzräume abgesprochen

und koordiniert. Im Grossen und Ganzen halte man sich daran, dies gelte allerdings nicht für viele Drittstaaten (z.B. Russland) oder aber auch nicht für die strategischen Lenkwaffen-U-Boote («Boomer») westlicher Provenienz. Deswegen sei bei der Unterwasserfahrt immer Vorsicht geboten und deshalb ist es auch schon wiederholt zu Kollisionen gekommen.

Im Tauchgebiet

Im Tauchgebiet angekommen räumen wir die Brücke und begeben uns ins erste Unterdeck. Hier liegt die Operationszentrale (OPZ), von welcher aus die diensthabende Equipe den Tauchvorgang einleitet, durchführt und überwacht. Trotz Routine ist die Spannung spürbar. Ruhig gibt Korvettenkapitän Moritz den Befehl zum Tauchen, die Ventile werden geöffnet, das Meerwasser dringt in den Ballasttank und sachte, völlig unspektakulär sinkt das Boot unter den Meeresspiegel.

Im Schrrohr sieht man noch das letzte Tageslicht und einige Segelboote, dann noch etwas Gischt und es wird dunkel. Freihängende Gegenstände lassen Rückschlüsse auf den Gleitwinkel des Bootes zu. Wir sinken weiter auf die befohlene Tauchtiefe, dort wird das Boot ausbalanciert und fährt zuerst mit geringer, dann leicht erhöhter Geschwindigkeit auf dem befohlenen Kurs.

Über die maximale Tauchtiefe wird nicht gesprochen, diese wäre in der Ostsee mit relativ geringen Tiefen auch nie erreichbar. Unteroffiziere sind für Seiten- und Tiefenruder



U 32 verfügt über sechs Torpedorohre vom Kaliber 53,3 cm.

sowie für die akustische Überwachung (Sonar) des U-Bootes verantwortlich. Es wird nur mit passivem Sonar gearbeitet. Ein aktiver Sonar ist nicht vorhanden, könnte zwar nützlich sein, würde aber unweigerlich die Position des eigenen Bootes verraten.

Auf Sehrohrtiefe

Zwischendurch manövriert der Kommandant das U-Boot auf Sehrohrtiefe, wir erkennen am Horizont noch die Umrisse der schleswig-holsteinischen Küste, zahlreiche Handelsschiffe und Freizeitboote. Die Optik ist hervorragend, die Vergrößerungsmöglichkeiten beeindruckend – wenn die Segler das wüssten...

Neben dem Beobachtungssehrohr SERO 14 mit TV- und Wärmebildwahrnehmung (Zeiss), das auch die GPS-Antenne für Satellitennavigation enthält, verfügt U 32 noch über zahlreiche andere ausfahrbare Masten, so ein Angriffssehrohr SERO 15 mit einem Laser-Entfernungsmesser, einen Kommunikationsmast (mit ausfahrbarer Peitschenantenne) für HF, VHF, UHF, IFF, INMARSAT-C, UHF-SATCOM, eine ESM Antenne für die Radarwarnung, eine Navigationsradaranlage und einen Schnorchel- und Radarmast.

Ruhige See

Höhepunkt für eine Landratte ist zweifellos der Besuch der Brücke nach Auftauchen des Bootes. Zwei Unteroffiziere und ein Offizier gehören zur Standardbesatzung hier oben. Mit etwa 10 Knoten fährt das Boot

durch die ruhige See, aufmerksam wird jedes andere Wasserfahrzeug beobachtet.

Ein Plexiglasschild schützt die auf der Brücke Anwesenden vor Fahrtwind und Wasserspritzern. Bei unruhigem Seegang haben sich alle auf der Brücke zu sichern. Unter Wasser spürt man übrigens den Seegang je nach Tiefe kaum mehr. Die Faustregel besagt, dass pro Meter Wellengang 10 Meter Tauchtiefe nötig sind, um den Wellengang zu neutralisieren.

Kritische Phase

Kapitänleutnant Wortmann zeigt mir während der nächsten Tauchphase das U-Boot, vom Torpedoraum über die Kojen, die OPZ bis hin zur wichtigen, aber unscheinbaren Brennstoffzelle. Alles ist ordentlich und sauber gepflegt. Die Besatzung ist stolz darauf. Die engen Platzverhältnisse auf dem U-Boot – verglichen mit den Booten des 2. Weltkrieges muten sie allerdings fast luxuriös an – stellen hohe Anforderungen an die Besatzung.

Auch wenn die Mehrzahl aller Seeleute charakterfest ist, ist es fast unvermeidlich, dass bei längeren Fahrten Spannungen auftreten. Dann ist besonders Führungsstärke vom Kommandanten, letztlich aber auch Charakterstärke von allen gefragt.

Eine kritische Phase, so Wortmann, ergebe sich in der Regel nach etwa drei Wochen auf See. Dann seien die Empfindlichkeiten besonders ausgeprägt und man gehe sich bei Kleinigkeiten bereits «auf den Wecker». Die jetzige Besatzung der U 32 sei aber vorbildlich und meistere auch solche schwierigen Phasen in der Regel nach kurzer Zeit. Nicht ganz unwichtig ist in solchen Phasen die Arbeit des Smut, er kann mit guten Mahlzeiten Wunder bewirken.

Das U-Boot hat nach einigen Stunden gewendet und befindet sich getaucht auf dem Rückmarsch mit Kurs 245. Die Besatzung bereitet sich zum Auftauchen vor – das wohl wichtigste Manöver überhaupt. Sie geht auf Station. Jetzt kommt dem «Lagebild» eine übergeordnete Bedeutung zu. Dieses beurteilt die Lage im Auftauchgebiet.

Sachtes Aufsteigen

Dabei sind die in den zurückliegenden Minuten festgestellten Geräusche zu analysieren, die Kurse aller aufgezeichneten Schiffsbewegungen zu extrapolieren, neue Geräusche in Rechnung zu stellen und dies alles, um zu beurteilen, ob das Auftauchgebiet frei ist. Denn sehen kann das U-Boot in dieser Phase nichts, nur hören.

Das Lagebild ist in Ordnung. Trotzdem wählt der Kommandant ein sachtes Aufstei-

gen. Auf sein Kommando wird Pressluft in die Tanks geblasen. Langsam steigt das Boot, nur leicht nach oben geneigt, wiederum wenig spektakulär. Bei einem Alarmauftauchen mit Steigwinkeln von weit über 30 Grad ist das ganz anders... Plötzlich durchdringt das ausgefahrenen Periskop das Wasser, unverzüglich schwingt Korvettenkapitän Moritz das Sehrohr 360 Grad herum, um sicherzugehen, dass sich im gesamten Auftauchgebiet wirklich kein fremdes Objekt befindet. Alles ist gut gegangen, erleichtert gibt er das Sehrohr dem Gast frei.

Wir steigen dann erneut auf den Turm und geniessen die Annäherung in die Bucht von Eckernförde. Bald tauchen einige Seeleute auf dem Oberdeck des Bootes auf, sie bereiten die Leinen zum Festmachen vor. Sachte gleitet das Boot in den Hafen, kurz und deutlich gibt Korvettenkapitän Moritz seine Befehle und innert Minuten haben wir am Pier festgemacht. Routinemässig werden die abschliessenden Arbeiten erledigt, darunter auch das Setzen der Dienstflagge von U 32.

Korvettenkapitän Moritz versammelt die gesamte Besatzung auf dem Pier, er richtet einige anerkennende Worte an seine «Jungs». Das Verhältnis zwischen Offizieren und Unteroffizieren ist recht informell, aber korrekt und von beidseitigem Respekt geprägt.

«Einlaufbier»

Das geht auf einem relativ kleinen, engen Boot, auf welchem 27 Männer Tag und Nacht über viele Wochen zusammenarbeiten und aufeinander angewiesen sind, nicht anders. Moritz gibt jetzt das «Einlaufbier» frei, eine Tradition der deutschen Marine, die jedem Besatzungsmitglied nach Einlaufen eine Flasche Bier zubilligt. Der Druck und die Konzentration sind weg, locker wird auf die jüngste erfolgreiche Fahrt angestoßen.

In wenigen Wochen gilt es wieder Ernst, dann aber für einige Monate. Im Februar wird U 32 zusammen mit dem Tender Main und dem Forschungsschiff Planet (mit dem Geschwaderkommandeur FKptn Rackwitz an Bord) bis Mai 2013 in die USA fahren, dort vor Florida Übungen absolvieren, die in deutschen Gewässern kaum möglich sind.

Höhepunkt wird dann die Zusammenarbeit mit und auch der «Einsatz» gegen die Flugzeugträger Kampfgruppe der USS George H.W. Bush (CVN 77) sein. Darauf freuen sich schon jetzt alle deutschen Seeleute, denn sie wollen den Amerikanern beweisen, dass deutsche U-Boot-Fahrer professionell, tüchtig und «gefährlich» sind. ☑