

BORDKAMERADEN BERICHTEN ÜBER IHRE BORDZEIT

Lieber Funker, lieber Herr Stenz,

herzlichen Dank für die Erinnerungen von Jürgen Alester. Ich könnte dem einen vielseitigen Roman hinzufügen. Zu Ihrer Grundinfo: Ich war damals als "Tacco" (2.Sopo) an Bord, herausgenommen aus dem laufenden FüDst-B-Lehrgang, da sich der Sopo nicht in der Lage fühlte, den Anforderungen des FOST- Trainings zu genügen. (Falsche Ausbildung in UK, falsche Personalführung). A. vergaß zu erwähnen, daß sein Boss, der EO, KL (später FltAdm) Götz Eberle, ein hervorragender Hauptmann unseres Landkampfunges war (gut 1,90 m groß, blond, breite Schultern).

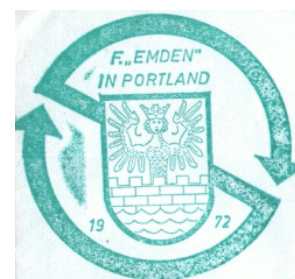
Ich war übrigens auch als Kutteroffizier berüchtigt. Pullen unter verschärften Bedingungen einschl. "Riemen hoch" als Gruß für den Kommandanten, der gerade seinen Abendspaziergang machte. Hat sich dann bei einem "FOST- Funny" ausgezahlt, als der Kutter-Motor "strikte". Die Tommies waren über die deutsche, disziplinierte Kuttercrew begeistert.

Haben sie schon mal einen Verband über Sprechfunk geführt mit ABC-Maske auf? Macht richtig Spaß, kann ich versichern! Oder einen Kommandanten gehabt, der die ATP-1 Vol. II auswendig konnte, aber leider Change V, gearbeitet wurde mit Ch. VII. Neuen Beruf gelernt: ATP- Dolmetscher! Nach Abschluß des B- Lehrgangs wurde ich dann selbst SOPO der "Emden". Geübt hatte ich ja schon.

Noch ein schöner britischer Ausbilder-Spruch: Checker zum UJO: "Sir, don't use the Symbols on the Plot like Chips on the Roulette!" Gesamt- Ergebnis übrigens: Very satisfactory, nearly Good. Das beste Ergebnis einer Fregatte bis dahin. Das "good" haben uns übrigens die Sanis und ihr Doktor versaut.

Die Belohnung kam dann ein knappes Jahr später: Auf dem Weg zur STANAVFORLANT machten wir 2 Tage "PASSEX" in Portland. Wir wollten u. a. Landzielschießen machen, die Engländer hatten keine Ausbilder übrig. Fragten sie an, ob noch die gleiche Ari- u. OPZ-Crew an Bord sei. Als wir bejahten, duften wir allein schießen. Trefferquote 86 %. Geht doch nichts über einen guten Ruf!

Herzliche Grüße
Ihr
Uwe Becker



Die Geschichte von der besonderen U-Jagd (erhalten am 5. Juni 2007)

Die Geschichte von der besonderen U-Jagd auf ein dänisches U-Boot im Hafen von W'haven SEF 2/73, Auslaufen mußte bei Weser-Feuerschiff wegen Schlechtwetters abgebrochen werden.

SOPO/NO löst UJO als WO ab. Fährt als alter Minensucher den Dampfer zurück durch die Jade. Kmdt. will auf der Tankerreede ankern, weil er sich nicht traut, bei Halbtide und Dunkelheit in die 4. Einfahrt einzufahren. Habe den Dampfer durch die Einfahrt gebracht (alte Leute können´s noch!), dann "Kmdt. fährt weiter!" Die WHV- Schlepper- Kapitäne waren, wie könnte es kurz vor Mitternacht anders sein, nicht mehr ganz nüchtern, das Herstellen einer Schleppverbindung mißlang. Also, Anlegen ohne Schlepperhilfe. Man lief also in die erste Box hinein. Man konnte fast mit der Nase im Wind anlaufen, brauchte allerdings den Mut, soweit vorzufahren, daß 30m Wurfleine auch die Pier erreichen würde. Diesen Mut hatte der befehlende Offizier leider nicht, und schon drückte der starke Wind den Bug von der Pier weg, und es begann das große "Sägen". An der Schwimmpier auf der Lee-Seite lag das dänische U-Boot. Ich habe noch nie eine Besatzung ihr Boot so schnell verlassen sehen, wie es die Dänen taten. Einmal "zurück" zu spät aufgehoben, und die Munitionspier sorgte dafür, daß ein Wabo- Werfer etwas Innerbords stand. Na ja, und dann legte die "Emden" ganz sanft mit Backbord-Seite an dem U-Boot an. Schließlich kamen wir doch noch an die Pier.

NZU:

An der Formulierung der Havarie-Meldung habe ich drei Tage lang gebastelt!

NZU Ende.

Das Jahr 1973 war ohnehin das Jahr der "kleinen" Havarien. Man kann halt nicht immer Kommandanten vom Format eines H. Böhme haben.

Es folgt noch die Geschichte

- von den \$ 2.000 in der Plastiktüte
- dem Betanken eines Schiffes aus Tanklastwagen
- und dem Grillfest auf dem D-Deck.

Herzliche Grüße diesmal
vom SOPO der "Emden"



Eine weitere Geschichte von Bord der „EMDEN“ (erhalten am 12.06.2007)

Nur wenige kennen den Zusammenhang zwischen einem defekten Kutter, einem defekten Stb.1- Motor und einem Grill. Und das kam so: Wir waren nach den Mühen vor Norfolk/Va nun endlich ordentliches Mitglied der STANAVFORLANT 73. Meinungen gingen um, daß der Kanadier das beste Schiff der Force sei. „EMDEN“ meinte: "Lange genug, jetzt kommen wir!" Wie recht sie hatten! An dieser „EMDEN“ kam halt keiner vorbei. Alle, die damals dabei waren, können noch heute stolz sein auf das was sie damals geleistet haben, und auf den Geist, der sie damals beflügelte.

Aber zurück zum Kutter etc. In Newport / RI / USA. stellte man fest, daß Stb I nicht mehr wollte. Monteure aus GE wurden eingeflogen, sie konnten auch nicht helfen. Derweil passierten zwei Dinge:

1. Der STO kaufte im PX einen wunderschönen Grill, auf den er auch sehr stolz war.
2. Bei der morgendlichen Überprüfung der Einsatzbereitschaft rauschte der Kutter - keiner weiß, warum - auf die Pier und mußte in Newport instand gesetzt werden. Er blieb also dort!

Mit drei Motoren und dem "Hähnchengrill", auch Gasturbine genannt, überstanden wir die nächsten vielen Wochen im NATO-Verband, navigierten am besten, schossen am besten, hatten die besten U-Jäger. Die Techniker sorgten dafür, daß wir mit dem was wir hatten, immer munter die Wellen kreuzen konnten. Sie hatten allerdings die Rechnung ohne die Oberaufseher in WHV gemacht.

Für die Verlegung der Force von Kanada nach Norwegen war ein "High Speed Transit" geplant. Also 18kn+ ! Na Ja, schmeißen wir halt die Turbine an. Nichts da, auf „AUGSBURG“ hatte es einen Fehler gegeben, und alle "Grills" waren, unabhängig lokaler Untersuchungen, stillgelegt.

So verabschiedete sich „EMDEN“ nach dem Besuch von Charlottetown auf den Prince Edward Islands mit allem dazugehörigen Bohei aus der STANAVFORLANT 73 und lief verschämt ab, wohin, natürlich nach Newport, wir mußten ja noch den Kutter abholen. In Newport warteten dann die Tankwagen auf uns. Diese Zeremonie hatte aber den Vorteil, daß der VO losziehen konnte, um eine angemessene Menge guter Steaks zu besorgen, weil auf der Heimreise der Grill des STO einer durchaus notwendigen Funktionsüberprüfung unterzogen werden mußte.

So kam es denn, daß die Fregatte „EMDEN“, auf drei Motoren humpelnd, die Heimreise antrat. Das Schwimmbecken wurde auf der Schanz geriggert, nächtliche OPZ- Wachen mit Preis- Spielchen beschäftigt, und eines Tages auf dem D-Deck die Funktion des STO-Grills erprobt und festgestellt. Selbst der gestrenge Kapitän war zu einem Steak zu überreden, nachdem ein vertrauenswürdiger Offizier die Verantwortung auf der Brücke übernommen hatte. Mitten auf dem Atlantik kann ja so viel passieren! Heimreise-Geschwindigkeit mit drei Motoren übrigens 19,6kn !

Was alles passieren kann, ohne daß man es ahnt, vielleicht beim nächsten Mal.

Die Geschichte vom Haar- und Barterlass (erhalten am 19. November 2007)

An die Zeit, als die EMDEN 1972 in Portland war, werden sich vielleicht einige an das Problem mit der Haartracht der Soldaten erinnern, also Pferdeschwanz, Haarnetz etc.

Dies trieb auch dem Kmdt und seinem I.O. angesichts der bevorstehenden Besichtigung durch den FOST die Sorgenfalten auf die Stirn und den Magensaft Richtung Geschwür. Also saßen beide mit ihrem Stab in der O-Messe zum Kriegsrat zusammen. In diese trübe Sitzung platzte der ohnehin immer fröhliche FmO mit einem Lachen auf dem Gesicht, wie man es bei einem bundesdeutschen OLTzS nur höchst selten sieht, und einem druckfrischen FS in der Hand. Kmdt liest, I.O. schaut über Schulter, liest mit, Gesichter entspannen sich schlagartig und ein donnerndes Gelächter erschüttert die Messe, in das die DO´s und HAL´s nach Kenntnisnahme von Herzen einstimmen.

Inhalt:

Der neue Haar- und Barterlass des Ministers. (Erinnern Sie sich?)

Erste Maßnahme:

I.O. ordert eine Runde Schampus.

Zweite Maßnahme:

Der V.O. wird an Land geschickt, um einen ortsansässigen Figaro anzuheuern, der am folgenden Tag, einen Tag vor FOST an Bord, der Besatzung in der Cafeteria den ordnungsgemäßen Haarschnitt zu verpassen. Und so geschah es dann auch. Unter den wachsamen Augen der Divisionsleutnants und des Wachtmeisters wurden die Haare erlaßgemäß "aufbereitet".

Lediglich einige UOs weigerten sich und wollten sich selbst an Land die Haare schneiden lassen. Sie durften, zogen los, waren allerdings bald wieder mit hängenden Köpfen zurück. Portlands einziger Figaro hatte sein Geschäft auf die "Emden" verlegt.

Das Ergebnis können Sie übrigens auf dem Bild "Kmdt begrüßt FOST" bewundern, wenn sie genau hinschauen.

Herzliche Grüße,
Ihr SOPO



Die Geschichte vom großen Fischen (erhalten am 19. Dezember 2007)

Erinnern Sie sich noch an das große Fischen:

Muß Mai/Juni 68 gewesen sein, fahren für MUWaS mit Raketenschießen und scharfem Wabo- Werfen im Sperrgebiet westliche Ostsee. "Wabo los!" Wasserfontänen steigen auf, die See brodeln. Plötzlich ein Schrei: "Fische, Fische!"

Hunderte toter Fische treiben an der Wasseroberfläche. I.O. Buchmann reagiert sofort. "Kutter klar!" Alle entbehrlischen Smuts mit in den Kutter. ORO als Kutteroffizier und Signalgast mit rein und abwärts und los.

Über eine Stunde haben wir mit Backschaftskörben, Netzen und den bloßen Händen Fische "abgeschöpft". Ich saß achtern an der Pinne, bediente den Gashebel mit dem Fuß, der Signaler hockte im Bug als "Einweiser", alle anderen fischten.

Mindestens eine kostenlose Mahlzeit für die ganze Besatzung!

In besonderer Erinnerung ist mir das Bild geblieben, das sich mir einmal bot, als ich nach achtern sah: "Emden" mit mindestens 12 kn in Lage 0 auf uns zukommend. Riesen Schnauzbar, die Wabo-Werfer drohend hochgerichtet, Turm A und G 1 auf 45 Grad. So muß ein U-Boot-Kmdt den bösen Feind durchs Sehrohr gesehen haben. Mein Lieblings-Anblick wäre es bestimmt nicht!

Mit einem eleganten Schwung (schätze Bb 20) drehte sie dann ab. War vielleicht Zuguck- und Foto-Termin? Man sollte vielleicht mal im Kameradenkreis fragen.

Herzliche Grüße
Ihr SOPO / ORO
Uwe Becker