

## BORDKAMERADEN BERICHTEN ÜBER IHRE BORDZEIT

### Erinnert Ihr Euch noch an die Zeit vom 10.05.- 29.06.1972 ???

(in Teilen geänderter und gekürzter Text aus dem Flottenkalender 1974 und eigenen Erinnerungen)

Portland an der englischen Südküste erwartet uns. Doch nicht der schöne Strand, sondern das dort befindliche Trainingszentrum der Royal Navy, der Flag-Officer-Sea-Training (FOST).

Zwei Hafen- und fünf Seewochen sind regelrecht durchzustehen. In den Hafenwochen gehen Fernmelde- und Richtübungen über die Bühne und es werden vor allem Maschinenstörungen exerziert. Nach beendetem Tagdienst folgen die „FOST- Funnies“, die der jeweiligen Hafenwache besondere Aufgaben stellen: Von Erster Hilfe- Leistung über Demonstrantenabwehr bis zur Festnahme eines Flugzeugentführers - in stets wechselnder Vielfalt.

1972 auf der Emden war es doch ein Attentat im Hafen? Lagen wir nicht als erste an der Pier, als es einen fürchterlichen Knall gab. Alles in heller Aufregung. Funkmeldung an die Emden: „Kran wurde gesprengt. Pier sperren. Personenkontrolle.“ Sofort wurde eine spezielle Wachmannschaft zusammengestellt, und jedermann, der unsere Pier verlassen wollte wurde kontrolliert. Prompt gab es einen Verdächtigen. Keine Papiere. Trug aber eine Offiziersuniform. Ab in die ABC-Schleuse und bis auf die Unterhose ausziehen. Irgendwann kam heraus, dass er mit der Sache nichts zu tun hatte. Ein oder mehrere scharfe Getränke in der Offiziersmesse trugen zu seiner Beruhigung wieder bei. Folgerung: In Portland sollte man (auch Offizier) jederzeit seinen Dienstaussweis bei sich tragen.

Natürlich durften wir auch richtig zur Sache gehen. Auf die Frage von zwei britischen Offizieren: „ Können wir mit der Feuerlöschübung beginnen und den Strom abschalten, Sir“, kam die schnelle Antwort des Kommandanten: „Einverstanden!“ Und schon ging es los! Qualm steigt aus dem Turbinenraum auf. Der WO gibt Alarm „Feuer im Schiff“. Weitere Erklärungen folgen nicht, denn schon ist der Strom abgeschaltet. Schiffssicherungsmeister und die Hafenwache rennen auf die Stationen, legen Schläuche aus, doch es kommt kein Wasser. Ach ja der Strom. Also, Notdiesel an und erst einmal mit Tragkraftspritzen weiterarbeiten. Bevor der Brandherd gefunden ist, mußten die Decks und umgebende Räume gekühlt werden. Suchen mußten das Feuer zwei von uns, die sich einen Asbestponcho überzogen, eine Atemmaske aufsetzten sowie ein Sauerstoffschutzgerät auf den Rücken schnalzen. Mit angelegten Sicherheitsleinen ging es in den Turbinenraum. Aber auch der arme WO mußte leiden. „Warum war der Brandbezirk nicht abgesperrt, die anderen Schiffe und auch die Ortsfeuerwehr nicht alarmiert. Wo bleiben die Hilfstrupps? Der Notdiesel läuft, aber warum gibt es an einigen Stellen noch kein Wasser?“

Ich sitze auf meiner Schiffssicherungsstation 1 (da wo wir uns beim Wachhabenden an Land abgemeldet haben) und da kommt so ein britischer Instrukteur, und will von mir, natürlich auf englisch, wissen wofür die großen roten Steckdosen da sind. Mmh, hatten wir in der Schule diese Vokabel je gelernt? Finger abgespreizt und auf die großen Schweißnähte an der Bordwand gezeigt. „Oh for the welding-transformer, thank you.“ Sind die Engländer doof.

Ein anderer Tag, eine andere Übung. Wir sitzen in unseren Lederpäckchen auf Station. Welcher Verschlußzustand hergestellt wurde, weiß ich nicht mehr. Da taucht ein englischer Offizier auf und drückt mir einen „Instruktionszettel“, in die Hand. Ungefährer Wortlaut „gehen Sie eine Kontrollrunde in Ihrem Abschnitt und schauen Sie dabei auch in den hinteren Batterieraum in der Abteilung II.“ Habe mich im Leitstand abgemeldet und zog auf Ronde. Vor dem Batterieraum bekam ich einen weiteren Zettel. „Öffnen Sie die Tür, es erfolgt eine Explosion und durch die Batteriesäure werden Ihre Augen verletzt. Sie schreien um Hilfe.“ Gesagt, getan. Ein lauter Knall, Rauch steigt auf. Ich falle (lege mich) auf den Boden und winde mich vor Schmerzen. Licht geht aus. Es dauert nicht lange und die Retter nahen. Man hört Durchsagen über Lautsprecher, Taschenlampenlicht taucht auf, Sanitätspersonal taucht auf, aber keiner weiß so richtig was los ist. Und ich darf immer wieder stöhnen: „Meine Augen, meine Augen.“ Ein Retter beugt sich über mich und flüstert: „Was ist passiert?“ „Batterie explodiert“, war meine leise Antwort. Sofort bekam ich eine Augenflasche auf die Augen gedrückt und Flüssigkeit lief an mir herunter. Schon wurde ich auf eine Trage gelegt, festgeschnallt und ab ging der Transport. Ich war gerettet.

In See begannen zunächst einfache Übungen für die einzelnen Abschnitte. Wichtig dabei war die richtige Organisation. Dann ging es los mit Schießübungen, U-Jagd mit anderen Schiffen und Leckabwehrarbeiten. Und wo kamen die zuständigen britischen Ausbilder her. Natürlich aus der Luft mit dem Hubschrauber. „Klarmachen zur Hubschrauberübernahme!“ Wieder rollt die Schiffssicherung Schläuche aus und schleppt Feuerlöscher zum Achterdeck, während die Artillerie ihre dortigen Rohre seitwärts schwenkt. Für den Fall der Fälle muß sich auch der Sanitätsbereich klarmachen. Auf der Brücke werden Windgeschwindigkeit und Richtung bestimmt und unten in der OPZ wird Sprechkontakt mit dem herannahenden Hubschrauber aufgenommen. Nachdem das Achterschiff geräumt ist stehen nur noch der Erste Offizier mit einigen Feuerlöschgasten und dem Bootsmann auf der Schanz. Der Hubschrauber fliegt direkt an. Der Kommandant läßt das Schiff mit einem Winkel von 15 Grad gegen den Wind legen und 10 Knoten laufen. Nur zehn Meter über dem Deck paßt sich der Heli den Schiffsbewegungen an und scheint über dem Schiff stehenzubleiben. Ein Seil mit einer Rettungsschlinge wird herabgelassen, die sich der zu „winschende“ Seemann über den Kopf streift und unter den Armen befestigt. Ein kurzes Zeichen und die Winde des Helikopters hievt ihn hoch. Mit einem Ruck wird er in die Maschine gezogen. Was so einfach aussieht kann aber bei miesem Wetter ganz schön gefährlich sein. Zwei bis drei Anflüge durch den Heli waren keine Seltenheit. Die Männer mußten sich aufeinander verlassen können, denn immer hing ein Menschenleben davon ab.

Eines Abends lagen alle Schiffe vor Anker im Hafenbecken und waren voll abgedunkelt. Was kam, war die Kampfschwimmer- Abwehrübung. Die Schiffstechnik hat fast alle Maschinenanlagen abgeschaltet, die Schiffssicherung ist auf Gefechtsstation. Bewaffnete Posten an Deck suchen die Wasseroberfläche ab, andere lauschen im Schiffsinnen auf verdächtige Unterwassergeräusche. „Wehe es hustet einer!“ Meldungen von anderen Schiffen über vermutete Kampfschwimmer treffen in der OPZ ein. Plötzlich Meldungen über Klopff- und Schleifgeräusche aus dem Maschinenraum. Der Kommandant entschließt sich zu Gegenmaßnahmen. Die Wasseroberfläche wurde mit Scheinwerfern beleuchtet und die Posten an Oberdeck warfen an Stelle von Handgranaten Kartoffeln ins Wasser. Plötzlich tauchen zwei Froschmänner neben der Bordwand auf. Sie werden an Deck gezerrt, müssen sich hinlegen und eine Untersuchung über sich ergehen lassen. Unter Deck wird das Verhör weitergeführt. Nicht einmal ihre Namen sind heraus zu bekommen, auch nicht auf ein Versprechen mehrerer Flaschen Bier. Nun aber gehen die eigenen Schwimmer ins Wasser und suchen den Schiffsboden ab. Keine leichte Aufgabe bei Nacht und starkem Ebbestrom. Sie sind mit Sicherheitsleinen untereinander verbunden und müssen höllisch aufpassen nicht in die Ansaugöffnungen der Kühlwassereintritte zu kommen. Der Einsatz wurde belohnt. Es wurden drei Magnete gefunden – natürlich nicht dort, wo die verdächtigen Geräusche gehört wurden.

In einer Hafenwoche findet dann das Erdbeben in „Portlandia“ statt. Auf einem Hügel jenseits des Hafengeländes befindet sich eine alte Barackensiedlung. Dort soll der Katastropheneinsatz erfolgen. So wankt zuerst der Bürgermeister, noch sichtlich unter Schockwirkung stehend, an Bord, um Hilfe zu erbitten. Es wird vertraglich vereinbart, dass vorübergehend die zivile Gewalt durch die Militärische ersetzt wird. Wir wurden in Hilfstrupps eingeteilt und mit Werkzeugen und Feuerlöschgeräten ausgerüstet und mit Lastkraftwagen zum Ort des Geschehens gebracht. Um die Übung realistisch zu gestalten, werden britische Soldaten als Einheimische verkleidet, unter denen sich Plünderer und Verletzte befinden. Unser Auftrag ist es, zum Zentrum des Ortes vorzustoßen, dort einen Gefechtsstand und einen Verbandsplatz zu errichten, Verletzte zu bergen, die Wasserversorgung wieder herstellen, Brände zu löschen, für ca. 150 Personen eine warme Mahlzeit zu bereiten (auf einem Holzfeuer) und Plünderungen zu verhindern, aber bitte möglichst ohne Waffengewalt.

Wir als 43´er haben während unserer Ausbildung gelernt, dass es nicht ohne Normen und bestimmte Sicherheitsstandards funktionieren kann. In Portland war alles anders, offene Stromkabelverbindungen, offene Messerschalter, Sicherungskästen ohne Tür aber zum aufklappen (man muß ja an den Strom dran) und wilde Kabelverbindungen ohne jegliche Kennzeichnung. Wir haben uns öfters die Haare gerauft, aber unsere anderen Mitstreiter, doch nach einiger Zeit mit der notwendigen Energie versorgen können.

An Bord treffen die ersten Meldungen über Funk ein, die in eine sorgfältige Lagedarstellung umgesetzt werden. Nun kann die Trümmerbeseitigung stattfinden und die Toten (Puppen) können geborgen werden. Nachdem wir die Manöverkritik ertragen haben, gab es zum Abschluß für alle verschwitzten und rußgeschwärzten Seeleute einen warmen Happen.

Während der Seewochen wird täglich morgens gemeinsam aus dem Hafen ausgelaufen und Verbandsfahrten zur Schulung der Wachoffiziere geübt.

Könnt Ihr Euch noch an den fast neuen Nigerianer erinnern, dessen Besatzung mit den wildesten und unterschiedlichsten Uniformen und teilweise barfuß herumlief. Dem war es besonders spannend bei den Übungen zuzuschauen.

Damit aber auch die ganze Besatzung gleich in Schwung kommt, werden für eine halbe Stunde Flugzeugangriffe geflogen, die zugleich gute Richtziele für das Feuerleitpersonal geben. Einmal in der Woche wird aus den Fahrübungen in eine größere Verbandsgefechtsübung übergegangen, wobei den verschiedenartigsten Gefahren zu begegnen ist, wie z.B. Minen, U-Boot- und Schnellbooteinsätzen und Angriffen von Flugzeugen. In der ohnehin schon vollgestopften OPZ drängen sich auch noch der britische Ausbildungsleiter und einige seiner Offiziere. Es geht hoch her. Meldungen über Feindortungen sowie Flugzeug- und U-Boot-Warnungen gehen ein. Schließlich wird ein U-Boot mit dem eigenen Sonargerät geortet. Andere Schiffe werden herbeigerufen, Hubschrauber steigen auf und beteiligen sich an der Jagd. Die Zusammenarbeit klappt und das U-Boot wird „versenkt“.

Ein Tanker ist dem Wellenspiel ausgesetzt. Explosion an Bord, Verletzte, Antriebsausfall und kein Licht. Die EMDEN darf retten. Aber was wir sehen, ist ein Schreck. Ein uralter Dampfer und auch mit so einer Maschine. Unser Kutter wird ausgesetzt und beladen. Aber wie? Durch den Wellengang ist er einmal ganz nahe und einmal ganz weit unten. Es werden Stahlkasken herangeschleppt, Werkzeugkisten transportiert und die Sanitäter versuchen Tragen einigermaßen sicher unterzubringen. Die Überfahrt ist fast angenehm, fast wie im Aufzug, laufend rauf und runter. Der Ausstieg gestaltet sich als schwierig, denn der olle Kahn hat eine hohe Bordwand. Mit vereinten Kräften und einigen starken Seilen wird auch das gemeistert. Die Verletzten wurden medizinisch versorgt, mit den Akkus wurde notdürftig für Licht gesorgt und auch der Smutje durfte seine Kunst in einer uralten Kombüse beweisen. Die Generatoren zur Stromerzeugung waren nicht verschlossen, man sah das Innenleben. Die Hauptschalttafeln auf der EMDEN waren verschlossene Schränke, hier eine große Platte, an der ein paar offene Messerschalter angebracht waren. Wenn man sie betätigte, gab es schöne Funkenbögen. Ja, und da war ja noch der Antrieb. Eine riesige Dampfmaschine über bestimmt drei Etagen. Wir fuhrten 12 Zylinder Dieselmotoren. War es der Antriebs- oder der Getriebemeister, einer von Ihnen ist schon FLETSCHER-Klasse gefahren. Nach einigem hin und her wurde ein riesiges Handrad von zwei Leuten aufgedreht, welches den zum Betrieb notwendigen Dampf freigab. Kontakt zur Brücke wurde aufgenommen, einige Hebel und Schalter betätigt und schon setzte sich der riesige Kolben in Bewegung. Der Dampfer fuhr wirklich. Test bestanden.

Die Ausbildung findet schließlich ihr Ende mit einer ganztägigen Inspektion, an der auch der Admiral teilnimmt, der sich übrigens jede Woche für einige Stunden auf jedes Schiff in See übersetzen läßt. Das Gesamtergebnis wird dann zunächst nur dem Kommandanten eröffnet. Erst später folgen ein genauer Bericht über die Leistungen der einzelnen Abschnitte sowie eine Beurteilung aller Offiziere und Portepeeunteroffiziere. Jede Besatzung, die dieses Training mit Erfolg hinter sich gebracht hat, ist stolz auf das Erreichte. Wir waren es auch!

Woran ich mich noch immer gern erinnere, ist diese wunderbare Bude kurz vor dem Hafentor, in der „Fish and Chips“ ein Genuß waren, besonders in der Komposition mit Essig und serviert in einer alten Tageszeitung. Außerdem an die Mitteilung des Testergebnisses der Heizerei und die anschließende Fete in der mit Fahnen geschmückten Cafeteria. Die Smutjes taten ihr bestes und sorgten für eine kräftige Unterlage, denn begossen wurde alles mit dem Besten was die Zoll-Last hergab.

Die eine oder andere Geschichte oder Anekdote kann von einigen von Euch doch bestimmt noch dazu beigetragen werden. Schickt sie an den Webmaster und wir können unsere Portland Erlebnisse an einem Ort zusammentragen und ins Netz stellen.

Jürgen Alester

