



# Museums U-Boote

Durch eine überaus geschickte Planung der Reiseroute führte der diesjährige Ostseurlaub geradezu zwangsläufig gleich an drei Museums U-Booten vorbei. Über eine Bekannte hatte ich erfahren, dass seit Mai 2002 in Saßnitz nahe Rügen ein englisches U-Boot zu besichtigen ist. Die „Otus“ wurde 1963 als eine von der 13 Einheiten der Oberon Klasse gebaut, deren Bauzeit sich von 1959-67 erstreckte. Sie ist 90,7 m lang und verdrängt 2080 t, bzw. 2450 t getaucht. Langgestreckt und weit aufragend wie alle aufgetauchten Zweihüllenboote (zudem sind natürlich nicht mehr alle Ausrüstungsgegenstände an Bord, vor allem die Akkus sind ausgebaut) liegt sie mit eingeklappten vorderen Tiefenrudern und auffallendem Bugsonardom am Kai. Bei 68 Mann Besatzung hatte sie eine Reichweite von 9000 SM. Das Boot war unter anderem beim Falkland Krieg beteiligt und im persischen Golf im Einsatz. Es wurde dieselektrisch über zwei 1840 PS Diesel mit nachgeschaltetem Generator und zwei 3000 PS E-Maschinen auf maximal 17 Kn getaucht beschleunigt. Bei der Konstruktion des Bootes wurde

von  
Martin Baumgärtner

besonders auf Geräuscharmtheit geachtet. Der Turm besteht aus Aluminium, das Oberdeck aus GfK. Hat man 8 Euro entrichtet, darf man das gut erhaltene Boot betreten und auch versuchen, zu fotografieren. Da sich im Oktober die Touristenschwärme gelichtet haben, und auch der Kreis der U-

Boot Liebhaber übersichtlich ist, war im Innern ausreichend Muße, sich alles anzusehen. Theoretisch ist die Besuchszeit zwar auf eine halbe Stunde begrenzt (auch das trifft auf die anderen 2 Boote zu), aber diese Regelung greift wohl nur bei großem Ansturm.. Leider gab es keine Führung, so steht der interessierte Laie vor den meisten Einrichtungen ratlos. Das Neueste ist wohl, die Atmosphäre mithilfe einer akustischen Untermalung zu

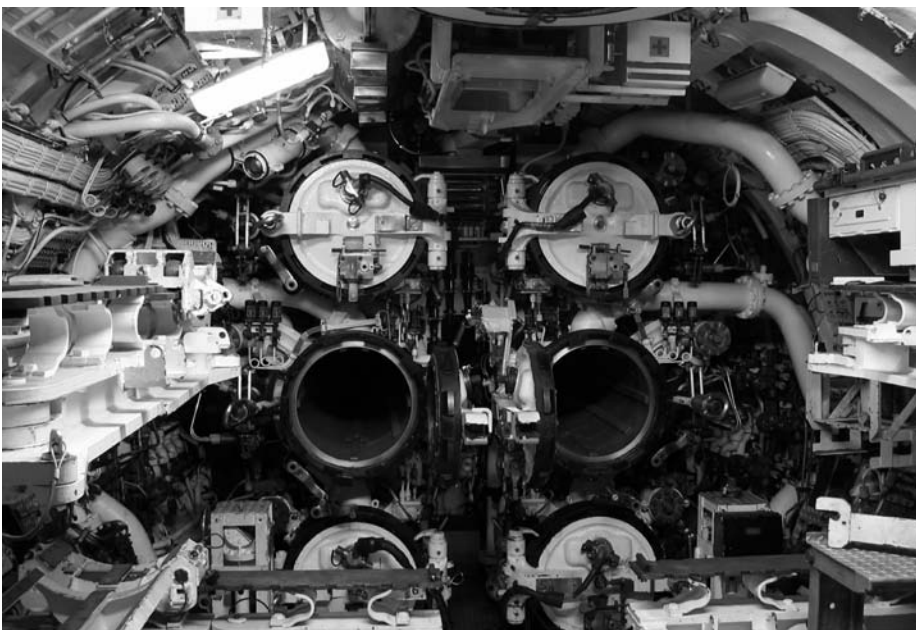




steigern, so dringen Satzketzen und das Geräusch geheimnisvoller Maschinen ans Ohr. Dankenswerter Weise hat man sich die albernen Puppen gespart, wie sie auf den zwei russischen U-Booten, wozu auch immer, anzutreffen sind. Hin und wieder gibt es Erklärungen, die sind aber sehr knapp gehalten. Dafür sind die Beschriftungen natürlich alle in Englisch, was für Hinweise sorgt, bei den russischen Booten stehen die meisten vor einer Ansammlung kryptischer (genauer gesagt kyrillischer) Bezeichnungen. Auch ist die Zentrale nicht zugänglich, wie übrigens bei den meisten Museumsbooten. Das Boot ist im Inneren deutlich geräumiger als „das“ Referenzboot „VIIc“ in Laboe nahe Kiel. Dieses wirkt allerdings von außen sehr viel größer, da es an Land aufgestellt ist. Sämtliche anderen besichtigten

Boote liegen am Kai und damit zu 3/4 unter Wasser. Diese Art der Aufstellung ist mit Sicherheit um einiges preiswerter, als das ganze Riesenteil an Land zu hieven. Das ganze ist eben nicht als technisches Schaustück präsentiert, sondern mehr als Attraktion so ähnlich der Achterbahn auf dem Rummel. Gerade russische Boote sind zum günstigen Kilopreis zu erwerben, das Teuerste ist mit Sicherheit die anschließende Überführung. Trotzdem lohnt der Besuch natürlich, wann hat man schon Gelegenheit, sich so ein Teil mal von innen und außen anzusehen. Interessant ist der Vergleich zu den später besuchten russischen Booten, in deren Inneren man sich vorkommt wie in den Eingeweiden einer riesigen Maschine, und die Besatzung nur eine lästige Notwendigkeit darstellt. Die Briten waren um ein Mindestmass an

Wohnlichkeit bemüht, die eine und andere Holzimitatverkleidung versucht, überwiegend erfolglos, den Eindruck von Gemütlichkeit zu erzielen. Im Internet gibt es auch nur spärliche Informationen, wer will, kann sich unter [www.hms-otus.com](http://www.hms-otus.com) noch ein paar Fotos anschauen, mehr habe ich leider nicht gefunden.





Das nächste Objekt meiner Begierde war das im ehemaligen DDR Marinehafen Peenemünde (nahe der historischen Raketenschmiede) gestrandete Boot der von der NATO klassifizierten Juliett-Klasse (die Zuordnung der russischen Boote erfolgte nach Buchstaben bzw. deren Langform im internationalen Alphabet), das dort seit Dezember 1998 zu besichtigen ist. Es handelt sich um ein Boot des Projekts 651, U-461, wobei das Präfix „U“ in der UdSSR nicht verwendet wurde. Das Boot



befand sich bis 1993 bei der Rotbannerflotte in Lettland im Einsatz. Nach der Unabhängigkeit der baltischen Staaten wurde nichts aus der vereinbarten Rückführung der sowjetischen Flotte, und die Schiffe verrotteten in ihren letzten Stützpunkten. Aus dieser Konkursmasse fand Juliett über den Umweg Kopenhagen nach Peenemünde. Die in den 60zigern gebaute Juliett-Klasse stellen die größten dieselektrischen Boote mit einer getauchten Verdrängung von knapp 4000 t dar. Die 2 E-Maschinen (russische Boote werden aus Sicherheitsgründen überwiegend von 2 Motoren angetrieben) von je 4000 PS treiben das Boot unter Wasser mit 18 kn vorwärts. Diese wurden aus Silberzink Akkus

gespeist, die später allerdings aus Kostengründen durch ordinäre Bleisammler wesentlich geringerer Leistung ersetzt wurden. Die Hauptbewaffnung bestand aus Flügelraketen mit einer Reichweite von 500 km und Kernsprengkopf, die paarweise in Doppelcontainern vor unter hinter dem Turm gelagert waren. Dahinter befinden sich in der Oberhülle des Bootes die sogenannten Strahlabweiser, die dieser Klasse ihr charakteristisches Aussehen geben. Zum Abschuss wurden die Startbehälter hydraulisch (die gewaltigen Zylinder sind im Inneren nicht zu übersehen) auf 15° gehoben und gleichzeitig das Vorderteil des Turmes 180° geschwenkt, um die Raketenleitance „Argument“ in Arbeitsposition zu bringen. Da dieser Vorgang aufgetaucht vonstatten ging und einige Zeit benötigte, war das Boot dabei natürlich extrem gefährdet, ein Grund, von



diesem Konzept zu Gunsten senkrecht startender ballistischer Raketen abzugehen. Dieses Boot ist auch im Inneren extrem groß und vermittelt über die drei Decks sogar einen U-Boot untypischen Eindruck von räumlicher Großzügigkeit. Wie bei den anderen Booten auch, sind der Zu- und Abgang nachträglich in den Druckkörper geschnitten worden. Das erlaubt einen Blick in den Zwischenraum, in dem noch eine Flaschenbatterie der Pressluftanlage, Hebeösen und das Ankerspill untergebracht sind. Auch hier wird der Rundgang wieder durch eine Geräuschkulisse untermalt, unterbrochen von der offensichtlich grundlosen Anweisung an eine fiktive Dame, ihre Finger von den Gerätschaften zu nehmen. Oft angebrachte Hinweise, welche finanzielle Folgen Entwendungen haben würden, und das man sich jederzeit beobachtet wähnen müsse, begleiteten die Besichtigung. Leider waren auch hier nicht alle Teile zugänglich, die Zentrale und die Raketenanlage bleiben leider ausgeschlossen. Trotzdem ist dieses Boot sehr eindrucksvoll, und man ahnt, dass ein Staat, der sich solch eine aufwändige Rüstung erlaubt, finanzielle Probleme bekommen muss. Nach der Besichtigung lockt noch eine kleine Verkaufsstelle, in der man noch etwas Material erwerben kann, mir blieb leider der Kauf eines T-Shirts verwehrt, da die Bedruckungsmaschine ihren Geist aufgegeben hatte, bedauerlich, befand ich mich doch in Geberlau-  
ne.

Gleich um die Ecke befindet sich das Gelände der Heereswaffenversuchsanstalt, hier wurde das Aggregat „A4“, die spätere V2 Rakete entwickelt. Im ehemaligen Kraftwerk ist eine Ausstellung der Sonderklasse untergebracht, die man sich auf gar keinen Fall entgehen lassen sollte, zumal auch der Bezug zur Bewaffnung von U 661 gegeben ist. Einen Tag kann man ganz leicht hier zu bringen, und er wird sehr informativ sein. Unter [www.peenemuende-info.de](http://www.peenemuende-info.de) gibt es die aktuellen Informationen.



Das dritte und letzte besuchte U-Boot liegt seit Oktober 2002 im Hamburger Baakenhafen, bis April 2002 stand es noch im Dienst der Nordmeerflotte.



Wie sich herausstellte, ist dieser Hafenteil nicht gerade an zentraler Stelle gelegen. Diesmal war ich alleine unterwegs, meine Begleitung zog einen Einkaufsbummel vor, das muss einem vollkommen unverständlich bleiben. Nach anstrengendem Fußmarsch, getäuscht durch irreführende Entfernungangaben (öffentliche Nahverkehrsmittel sind leider sehr fern, aber es gibt ein Pseudoeisenbahn genannt Hummelbahn, sie zu benutzen wäre mir nicht peinlich gewesen, aber sie hatte sich rar gemacht) erreichte ich erschöpft U-434, einem 1976 in Dienst gestellten Boot der „Tango“ Klasse. Gebaut wurden von 1972 – 1982 18 Einheiten, mit einer Verdrängung von 3200/3900 t, mithin nur unwesentlich kleiner als das Juliett. Es wurde von drei dieselelektrischen Triebssätzen auf 18 kn beschleunigt. Auch dieses Boot ist in der Zweihüllentechnik gebaut, d.h. den eigentlichen weitestgehend zylindrischen Druckkörper umgibt eine Blechverkleidung und der

Raum dazwischen ist durchflutet. Die Unterwasserausdauer betrug für ein konventionelles Boot enorme 14 Tage, geschützt gegen Ortung war es durch eine gummiartige Beschichtung, die, wie man auf vielen Bildern russischer Boote sieht, dazu neigt, teilweise wieder abzufallen. Diese Probleme hatten übrigens schon deutsche Boote gegen Ende des II. WW, als Versuche mit der sogenannten Alberich-Beschichtung gemacht wurde. Vielleicht ist das der Grund, warum der Aussteller dem Boot viele Geheimaufträge, unter anderem direkt vor New York, zuschreibt. Genaueres ließ sich nicht herausfinden, klar, dann wäre es auch nicht mehr geheim. Ursprünglich war es als Jagd- und Patrouillenboot konzipiert. Vorort sind leider so gut wie keine Details über das Boot zu erfahren, nur die Preise werden präzise geschildert, bucht man das komplette Programm, ist man mit Füh-





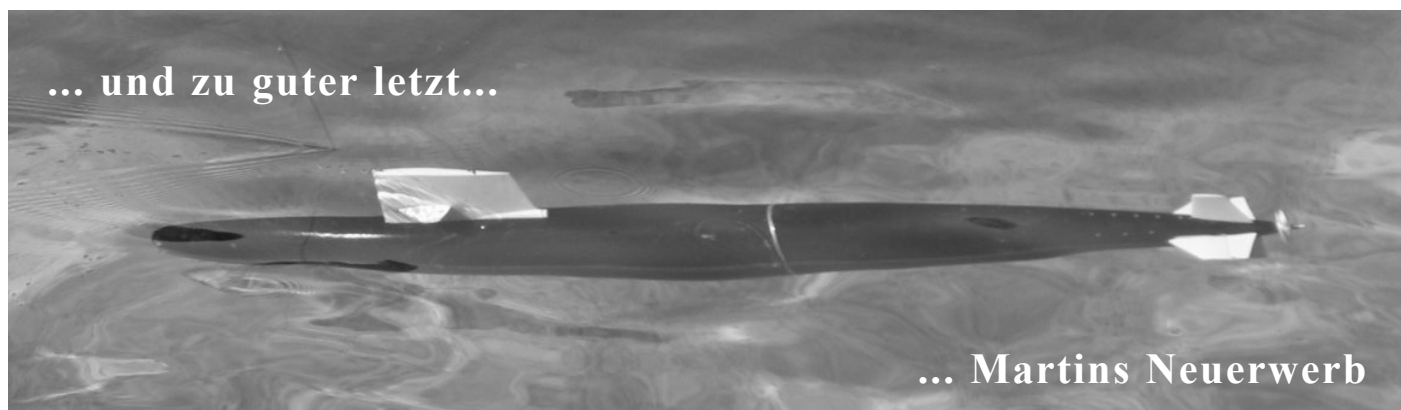
ganze Gelenkigkeit einsetzen musste, um heil durchzukommen. Auf Tafeln werden Erläuterungen gegeben, aber eine zusammenhängende Beschreibung fehlt leider, wie so oft. So bewegte ich mich langsam durch diese menschenfeindliche Umgebung, eindrucksvoll die zum Operationstisch umfunktionierbare Offiziersback. Wehe dem, der dort drauf lag und unter dem Schein der trüben Lampen behandelt wurde. Immerhin kann man in diesem Boot noch am ehesten die Beklemmung erahnen, die dort während eines vielwöchigen Einsatzes geherrscht haben musste und das noch ohne Feindeinwirkung in Friedenszeiten.

Trotzdem wage ich zu bezweifeln, dass dieses Schaustück ein kommerzieller Erfolg wird, zu lieblos und dürftig erfolgt die Präsentation, zu ungünstig die Lage, zu hoch die Preise. Schade drum.

zung und Fotoerlaubnis satte 12 Euro los. Diese Führung hatte ich zwar nicht bezahlt, aber zufällig zog eine solche gerade durch das Boot und ich schloss mich unauffällig an. Die junge Frau war zwar recht munter, ihr Vortrag aber durch wenig Sachkenntnis getrübt. Klar, dass die Schotten speziell der Bugsektion stets geschlossen waren, denn da gibt es viele Öffnungen nach draußen, Wasser fließt folglich hinein, deshalb: Tür zu. Eigentlich einleuchtend, wahrscheinlich wurden die Wasserleichen dann an Land gegen neue Todeskandidaten ausgetauscht. Als ich zwanglos im Gefolge der Gruppe die Zentrale entern wollte, wurde ich nach meiner orangefar-

benen Berechtigung befragt und musste leider draußen bleiben. Ich denke, ich habe nicht viel versäumt, zumal die Vorbesitzer sämtliches elektrisches Geräte a u s g e b a u t haben, um dem Klassenfeind nicht allzu viel Einblick in die überlegene russische Technik zu gewähren. Das Innere ist extrem eng und die Schottöffnungen ziemlich hoch gelegen, so dass ich meine

Unter [www.u-434.de](http://www.u-434.de) erfährt man die genaue Adresse und die Öffnungszeiten.



... und zu guter letzt...

... Martins Neuerwerb