Gefechtsalarm im dicksten Nebel

Es gab und gibt in Deutschland für alles Vorschriften, noch schlimmer ist es bei der Marine. Am schlimmsten ist es dann, wenn das alles für die Erfüllung einer „Gefechtsaufgabe“, im tiefsten Frieden natürlich, keinen mehr interessiert. Solch trauriges Beispiel hatten wir ja erst unlängst mit einer großen Deutschen Fregatte nördlich der Prorer Wiek. Seeleute starben.

Wir lagen mit unserer RS-Boots Abteilung in der Tromper Wiek, es war der Frühjahrstörn. Das Wetter entwickelte sich so, wie es im Frühjahr vorkommen kann. Unterschiedlich warme Luftschichten vermischen sich, es gibt Nebel, daß man nicht mal 10 Meter sehen kann. Das ist im Allgemeinen eine Katastrophe für Luftfahrt, Autofahrt und Seefahrt. Ich dachte auch für unsere Übung, die stand noch aus.

Nun muß man wissen, daß es im internationalen Seerecht fest geschriebene Regeln für das Fahren unter verminderter Sicht gibt, gerade bei der Volksmarine wurde da noch einer drauf gelegt. Das nannte sich Gefechtsalarm zur Nebelfahrt. Da waren per Dienstvorschrift einige Sachen festgelegt wie Posten am Flaggstock als Ausguck und Horcher, Anker klar zum Fallen, Notruder besetzt, Nutzung aller Navigationsanlagen, Radarbeobachtung mit Radarnavigation (alle Ziele mußten auf Papier in der so genannten Radarspinne mit gekoppelt werden), Maschinenanlage klar für alle Manöver, Fahren n u r mit sicherer Geschwindigkeit, Lichter und noch so einiges.

Unvermittelt kam per Funk der Befehl : „Gefechtsalarm, sofort Ablaufen mit Höchstfahrt auf die Position x,y.“ Ich dachte, das glaube ich nicht, daß der Brigadechef bei so einem Wetter jetzt die Übung durchzieht. Er tat es aber und ich ging alarmmäßig Ankerauf und lief ab. Die Radaranlage brauchte bis zu 10 Minuten zum Aufheizen, bevor das Magnetron elektromagnetische Impulse für die Radarnavigation aussenden konnte. Aber wir fuhren schon mal los, fuhren ca. 2 Meter an einem ankernden oder fahrenden großen Fischkutter vorbei, ich konnte es nicht erkennen wie es war, es war zu viel Nebel. Der Schock aber steckte mir tief in den Gliedern. Nichts mehr mit Höchstfahrt, nichts mehr mit Position, die zur Zeit x einzunehmen war, jetzt gehe ich auf Stopp bis die Radaranlage klar ist.

Wenn so ein Verband vor Anker lag, machte, bei schlechter oder guter Sicht, immer ein Boot Radarbeobachtung für alle andern. Man wechselte sich sozusagen ab. Die Positionen der Boote wurden in der Spinne markiert und jedwede Veränderung an das jeweilige Boot gemeldet. So wäre auch ein Gefahrenfall erkannt und die anderen Boot gewarnt worden. Unsere Radaranlage war aber gerade mal aus, die Beobachtung machte ein anderes Boot.

Im Nachhinein, wenn ich den Fischkutter gerammt hätte oder es zu einer noch schwereren Havarie gekommen wäre, hätten mir alle Schlauen, vor allem die Schlauen an Land, die Vorschriften um die Ohren gehauen, mich von Oben bis Unten beschmutzt und für unfähig erklärt.

Auf der obligatorischen Auswertung der Seefahrt habe ich vorgetragen wie es mir ergangen war, daß ich auf Befehl hin alle Vorschriften für das Fahren unter verminderter Sicht mißachtet hatte, daß es eine Beinahhavarie gegeben hat und, daß ich das nie wieder machen werden. Eine Beinahhavarie war übrigens meldepflichtig und wurde normalerweise untersucht, in dem Fall hatte diesen Satz scheinbar niemand gehört.

Es dauerte nicht so lange, als daß man die Auswertung dieser Seefahrt schon hätte vergessen müssen, da stand ich vor fast genau der selben Situation, unter dem selben Chef. Da habe ich per Funk deutlich klar gemacht: „Es ist Nebel, die Sicht ist weit unter 0,5 Kabel, es gelten die Bedingungen der Fahrt unter verminderter Sicht, Gefechtsalarm zur Übung zählt nicht mehr.“ Da auf dem verschlüsselten Verbandskanal alle Kommandanten meine Antwort auf den Gefechtsbefehl mitgehört hatten wurde abgebrochen. Es galten die Bedingungen der Fahrt unter verminderter Sicht. An alle: „Navigieren Sie sicher auf die Ankerposition!“ Toll dieser Hinweis.