

Als Funker beim 3. Schnellbootgeschwader

16.05.2020

Mein Dienst auf S-ILTIS vom 1. Oktober 1959 bis 30. September 1961

Reiner Schloßer, DL7KL



Am 1. Oktober 1959 werde ich nach erfolgter Unteroffiziersausbildung in Eckernförde-Carlshöhe zum 3. Schnellbootgeschwader nach Flensburg-Mürwik versetzt. Zu diesem Zeitpunkt bin ich bereits Mitglied im DARC! Ich hatte auch gehofft wieder ein Bordkommando zu bekommen, war ich doch bereits vom 2. Dezember 1958 bis zum 26. Juni 1959 bei der Küstenwache in Neustadt/Holstein eingesetzt, damals noch als Mannschaftsdienstgrad. Das Geschwader besteht aus zehn Booten der Jaguar-Klasse und wurde 1957 aufgestellt und am 1. Oktober 1959 der NATO einsatzfähig gemeldet. Man hatte wohl nur noch auf mich gewartet ☺. Es ist das erste Geschwader, das mit den neu gebauten Schnellbooten der Raubtier-Klasse ausgerüstet

ist. Diese Boote sind mit vier Torpedorohren und zwei Bofors Schnellfeuer-geschützen, Kaliber 40 mm bestückt. Für den Wachdienst befinden sich einige Pistolen Walther P36 und ein Karabiner an Bord. Das Boot ist in elf Abteilungen durchnummeriert, von der Vorpiek bis zu Notruderraum am Heck. Der Rumpf der Boote ist gegen den Schutz vor Magnetminen aus Mahagoniholz doppelt beplankt. Ich komme auf das Schnellboot ILTIS P6058. Bevor der Seesack und man selbst richtig an Bord ist, kommt schon die erste Frage aus der Tiefe an den Neuankömmling: Rauchst Du? Besteht doch die Möglichkeit die obligatorische Zigarettenration des neuen Besatzungsmitgliedes übernehmen zu können.



Schnellboot ILTIS P6058

Die Besatzung besteht aus 39 Mann, davon sind drei Offiziere. Die meisten Besatzungsangehörige sind Unteroffiziere, der Rest Mannschaftsdienstgrade. Nicht gerade viel Platz für den Einzelnen bei einer Bootslänge von nur 42,5 Metern und einer Breite von 7,20 Metern. Der Kommandant, Kapitänleutnant R., ist ein kriegsgedienter hoch dekoriertes Offizier, der im Zweiten Weltkrieg bei der 3. Schnellbootflottille im Mittelmeer eingesetzt war. Ein sehr zurückhaltender und ernster Charakter.

Als Bugwappen führen die Boote Raubtierköpfe entsprechend ihres Bootsnamens, Löwe, Tiger, Leopard usw. Iltis schmückt am Bug ein Orden, der Pour le Merite, der höchste preußische Verdienstorden (siehe Anhang).

Meine erste Reise führt mich mit dem Geschwader durch den NO-Kanal nach



Schleuse Brunsbüttel



Cuxhaven

Cuxhaven und der niederländischen Insel Texel über die Themse nach London in die



Chatham Dockyards am River Medway. Begleitet werden wir vom Kraftstofftanker Bodensee. Ich bin gerade mal drei Wochen an Bord. Es ist der erste offizielle Besuch der Bundesmarine in England nach dem Zweiten Weltkrieg. Die Engländer können mit unserer Uniform nicht viel anfangen, denn sie haben sie noch nie gesehen und fragen immer wieder: Dutch Navy? Als wir dann erwidern Deutsche zu sein, gibt es schon damals den Daumen nach oben. Von Ressentiments überhaupt keine Spur, ganz im Gegenteil. Während der Einladungen auf englischen Kriegsschiffen kommen wir auch in den Genuss von echtem Jamaikarum. Seit 1731 gehörte die Rumration zur offiziellen Bordverpflegung in der Royal Navy.

1970 wurde die Maßnahme zum Leidwesen der Besatzungen aber eingestellt. Unbeschwert durch London zu bummeln und die historischen Sehenswürdigkeiten dieser ehrwürdigen Stadt zu bestaunen ist für mich als 19-Jähriger schon ein großes Ereignis. Am 21. Oktober 1958 befinden wir uns zufällig auf dem Trafalger Square, dem Todestag Admiral Nelsons. Das berühmte Flaggensignal ist gesetzt: **England expects that every man will do his duty**. Der Platz ist aufwändig geschmückt. Eine Abordnung der Royal Navy ist zum Gedenken angetreten. Einer unserer Offiziere erfasst sofort die Situation und lässt uns ebenfalls antreten und meldet dem englischen kommandierenden Offizier, die Abordnung der Bundesmarine. Die Briten sind begeistert, es wird später darüber in der Zeitung berichtet.

Mein Arbeitsplatz, der Funkraum, ist natürlich sehr eng. Den meisten Platz nehmen die Gerätschaften ein. Durch ein schussfestes verschließbares Bulleye gelangt jedoch etwas Tageslicht in den Raum. Zu den Geräten gehören ein Siemens Allwellenempfänger E 566, ein Siemens Kurzwellenempfänger E 309, ein 100 Watt Sender der Firma Rhode & Schwarz, ein Notsender GRC9, der Firma Telefunken, im Hintergrund zu sehen, und ein Verschlüsselungsgerät. Das Rufzeichen des Bootes lautet **DBRM**. Im Einsatz sind die Boote untereinander über die FPB-Command verbunden (**F**ast **P**atrol **B**oat), einer Frequenz im Grenzwellenbereich. Die Geschwaderrufzeichen unterscheiden sich nur im letzten Buchstaben voneinander. Alle fangen mit **DBR** an. Das verleitet uns zu einer Art Steno-Funkverkehr, fernab von Q-Gruppen und NATO-Dienstvorschriften. Wir kommunizieren nur mit dem letzten Buchstaben unseres Rufzeichens. Das geht solange gut bis uns die Frequenzaufsicht der Marine aufspürt. Alle Funker des Geschwaders müssen zum Rapport zum Geschwaderfernmeldeoffizier und der ist ausgerechnet mein Kommandant! Toll.



S-ILTIS in Höchstfahrt

Die Arbeit an Bord ist sehr verantwortungsvoll. Ist es doch der Funker, der als Erster und Einziger die neuesten Informationen erhält. Dienstliches wie auch Privates wird offen oder verschlüsselt über Kurzwelle in Telegrafie übermittelt. Alle Funkprüche werden unmittelbar nach dem Empfang dem Kommandanten zur Gegenzeichnung vorgelegt und jeder erhaltene oder

gesendete Funkpruch wird in das Funktagebuch eingetragen. Hin und wieder platzt der IWO, OL z. See Erhardt, späterer Konteradmiral, in den Funkraum, hängt sich mit seinem nassen Parker über mich, um zu sehen was ich gerade empfangen bzw. schreiben. Früher, während der Ausbildung, hätte mich jede Störung bei der Aufnahme total aus dem Konzept gebracht, aber nun stört mich überhaupt nichts mehr.



Die Vorschriften für den Funkdienst sind nur in englischer Sprache abgefasst und es gibt unzählige davon. Alle beginnen mit dem Kürzel ACP (**A**llied **C**ommunication **P**ublication) gefolgt von einer dreistelligen Ziffer. Regelmäßige Funkübungen, noch vor der regulären Dienstzeit angesetzt, hält das Fernmeldepersonal auf einen hohen Ausbildungsstand. In See nimmt der Funker des jeweiligen einsatzbereiten Wachbootes pünktlich um 22 Uhr von der russischen Nachrichtenagentur TASS (**T**elegrafnoje **A**genstwo **S**owjetskowo **S**ojusa) die Presse auf, die in englischer Sprache gesendet wird und verteilt sie anschließend an die anderen Boote.



Im Heimathafen Flensburg



Torpedoübernahme



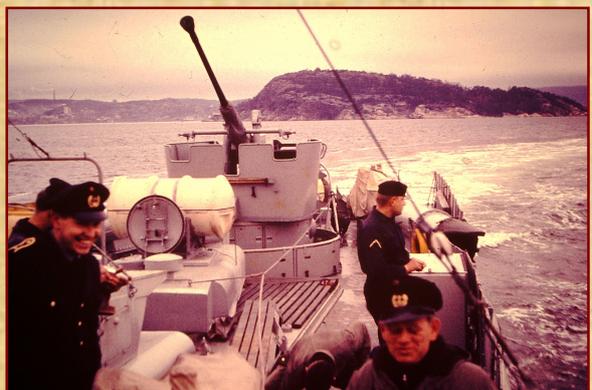
Seewasserdusche



Im Päckchen



In norwegischen Gewässern



Das Geschwader nimmt an zahlreichen NATO-Manövern teil, auch zusammen mit ausländischen Schnellbootgeschwadern. So sind wir die meiste Zeit im Jahr nicht im heimatlichen Stützpunkt, sondern in See oder in fremden Häfen. So lerne ich auch Oslo und andere skandinavische Häfen und Städte kennen, auch Visby auf



Auf Helgoland

Herausforderung und Verantwortung für die Gefechtsrudergänger, wenn das Geschwader oder die Rotte in Kiellinie oder etwas versetzt fährt. Einzige Markierung zum Vordermann sind zwei winzige blaue Lichter am Heck, jeweils an Backbord- und Steuerbordseite angebracht.



Gotland laufen wir an. Mich beeindruckt vor allem die imposanten norwegischen Fjorde und die großen Wassertiefen. Mit dem Echolot messen wir oft mehr als 800 Meter Wasser unter dem Kiel. Die Einsätze werden meistens nachts gefahren, unbeleuchtet! Eine große



Geschlafen wird tagsüber, oft sind wir auch auf Helgoland, dann holen wir unsere Matratzen nach oben und schlafen den ganzen Tag an Oberdeck.



Im Allgemeinen dauert das Seeklarmachen ungefähr eine Stunde. Jeder Stationsleiter meldet dem Kommandanten seinen Abschnitt Seeklar oder er meldet Einschränkungen. Widerlich und mit ungeheuerlichem Gestank verbunden ist die sog. Standprobe. Die Motoren zeigen in der Anlassphase eine erhebliche Abgas- und Rußentwicklung, So wird im Hafen zwischen die Boote mittels angeschlagener Schläuche Seewasser gesprüht, um Rußablagerung zu verhindern und die Rümpfe der daneben liegenden Boote vor der Hitze der Abgase zu schützen. Das Personal trägt oft ABC-Schutzmasken, um die ölgeschwängerte Luft nicht ungeschützt einatmen zu müssen.



USS MACON

Der Dienst und das Leben auf einem Schnellboot ist kein Ponyhof. Während der NATO-Manöver befindet man sich zwischen 24 und 36 Stunden durchgehend im Funkraum. Das ist oft die Regel und nicht die Ausnahme, bei schwerem Seegang, seekrank oder nicht. Manchmal schafft man es nicht einmal sein Mittagessen einzunehmen. Der taktische Einsatz wie auch die Technik der Boote stellt hohe Anforderungen an den

Ausbildungsstand der Besatzung, die fast zur Hälfte aus Offizieren und längerdienenden Unteroffizieren besteht. Bis Anfang der 1960er Jahre waren die Mannschaftsdienstgrade ebenfalls ausschließlich Soldaten auf Zeit.

Die Schnellboote sind als sog. Einwachenboote konzipiert, darum gibt es anders als auf größeren Schiffen für den Betrieb keine wechselnden Schichten. Bei Einsatzfahrten unter Gefechtsbedingungen wird fast die gesamte Besatzung benötigt und es besteht keine Möglichkeit einer Ablösung. Bei ununterbrochenem Einsatz von bis zu 72 Stunden ist die psychische und körperliche Belastung damit oft an der Grenze des Zumutbaren. Der Kommandant bleibt meistens vom Ablegen bis zum Anlegen auf der Brücke, trotz Regen, Gischt und Wind. Im Winter wird das Boot durch die Nässe oft mit einem durchgehenden dicken Eispanzer überzogen, wodurch es mit der Zeit immer schwerer wird und schwieriger zu manövrieren ist.



Wir Funktionspersonal bedauern immer wieder unsere Heizerkameraden. Nach dem Einlaufen ist für sie noch lange kein Feierabend. So muss Dieselkraftstoff übernommen und teilweise noch Ölwechsel oder Reparaturen durchgeführt werden. Der Geschwaderkommandeur Kapitän zur See H.-H. Klose, der spätere



Befehlshaber der Flotte, äußerte sich während eines Interviews gegenüber dem SPIEGEL: Im Maschinenraum liegt der Lärmpegel mit 120 Phon weit über der Schmerzgrenze, nur besondere Ohrschützer, die Mickeymäuse, bewahren vor vorzeitiger Taubheit. Die vier je 3000 PS starken Mercedesmotoren erzeugen eine hohe Vibration. Kapitän Klose: "Deshalb gibt es kein Ungeziefer an Bord, keine Fliegen, keine Kakerlaken, keine Ratten, Das einzige Tier, das hier gerade

noch existieren kann, ist das aufrecht laufende Säugetier mit roten Backen". Die Besatzung erweckt in See eher den Eindruck einer Fischtrawlercrew als einer Kriegsschiffbesatzung: in Zivilpullovern in verschiedener Farben, Offiziere oft ohne Dienstgradabzeichen, mit Kopfbedeckungen von der Pudelmütze hin bis zum Südwester und immer ein Handtuch zum Wechseln um den Hals, so der SPIEGEL über uns.

Nebenbei erwähnt: Jedes Besatzungsmitglied hat es gelernt und ist in der Lage im Notfall die Motoren anzulassen.



Manchmal gibt es aber auch angenehme Momente. Im Skagerrak stoppt das Geschwader und alle sollen sich an Oberdeck einfänden, um die Mitternachts-sonne zu genießen.

Wenn nach anstrengenden Wochen endlich das Signal **November November Three** (diese Übung ist beendet) gesendet wird, haben wir Schnellbootfahrer einen entscheidenden Vorteil:

Unseren 12.000 PS starken Motoren bringen uns mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 36 Knoten relativ schnell wieder auf Heimatkurs. Den anderen größeren Einheiten schicken wir mit dem Signalscheinwerfer noch ein gehässiges „und Tschüss“ hinterher; werden sie doch auf jeden Fall sehr viel länger als wir unterwegs sein. Nach einer Viertelstunde sind sie aus unserem Blickfeld verschwunden.

Zu weiteren verpflichtenden Aufgaben eines Geschwaders gehören u.a. Torpedoschießabschnitte und Artillerieschießen. An Bord befinden sich dafür 3.168 Schuss Munition. Beim Luftzielschießen wird auf einen Luftsack geschossen, der von



einem roten Flugzeug gezogen wird. Die Pilotin wird deshalb von uns die rote Baronin genannt. Dank unseres treffsicheren Gefechtspersonals hat sie ihre Einsätze Gott sei Dank überlebt. Minenlegen ist eine Nebenaufgabe der Boote. Mit geringem



Stützpunkt Kiel, U-Boot Hai, 1966 gesunken



Im Plottraum

Aufwand können die hinteren Torpedorohre entfernt und gegen zwei Schienen ausgetauscht werden, auf denen je nach Minentyp bis zu 36 Grundminen oder bis zu 34 Ankertauminen mitgeführt werden können. Außerdem gibt es Übungen, die der Sicherheit des Bootes dienen. Dann werden für die Besatzung Situationen jeglicher Art angesagt: Von „Mann über Bord“, „Feuer im Schiff“ bis hin zum „Wassereintritt im Maschinenraum“. Dieser Drill wird bei der Marine Rollenschwof genannt. Er ist bei der Besatzung nicht sonderlich beliebt, wird aber durchaus als wichtig und notwendig verstanden.

Wenn man sich nicht auf seiner Station befindet, lebt und schläft man im Plottraum, der sich im Vorschiff befindet und für die Unteroffiziere vorgesehen ist, wie hier bei einer kleinen Adventsfeier zu sehen.

Er ist mit sechs festen Kojen und vier Schlafgelegenheiten zum Aufhängen ausgestattet. Außerdem gibt es einen Toilettenraum mit dem Yachtpumpklosett IDUNA. Ein Wunder der Technik! Nach dem Geschäft ging es erst richtig los. Man musste nun versuchen alles außenbords zu pumpen, was manchmal bei hoher Fahrt



S-PANTHER



S-ILTIS im NO-Kanal

nicht immer gelang. Wollte man duschen war das nur an Oberdeck möglich, mit Salzwasser. Dafür gab es an Bord eigens salzwasserlösliche Seife. Eigentlich war für 39 Mann Besatzung an Bord, überhaupt kein Platz. Es gab keine Offiziersmesse, keinen Speiseraum, niemand konnte sich verstecken. Jeder kannte jeden. Disziplin und gegenseitige Rücksichtnahme gehörten zum gemeinsamen Leben an Bord. Im Plottraum gibt noch zwei weitere kleine Kammern mit je zwei Kojen, die eine für den I WO und die andere für den Leitenden Maschinisten. Der Kommandant bewohnt eine eigene Kammer, die mit einem Waschbecken, Schreibtisch und einer Doppelkoje ausgestattet ist.



In der Steuerbord-Brückenkammer (hinter mir) befindet sich eine schmale Koje, direkt neben dem Funkraum gelegen. Dort schlafe ich ab und zu, wenn ich allein sein oder meine Ruhe haben möchte. Diesen Luxus kann sich nur noch der Kommandant mit mir leisten. Im Bug ist noch eine Mannschaftsunterkunft, die mit zwölf Kojen ausgestattet ist, Heldenkeller genannt. Der Aufenthalt ist dort während der Fahrt wegen möglicher Kollisionsgefahr nicht gestattet. Im Heck befinden sich weitere Schlafplätze, eine kleine Kombüse und ein weiterer kleiner Toilettenraum.

Im Hafen oder wenn das Geschwader auf Reede liegt ist der Tagesablauf mit Frühstück, Mittagessen und dem Abendbrot gänzlich unaufgeregt geregelt. Dazu gibt es donnerstags noch zusätzlich den sog. Seemannssonntag, es handelt sich dabei immer um ein Stück Kuchen. Im nächtlichen Seebetrieb

kommt zu den normalen Mahlzeiten um Mitternacht noch der so genannte Mittelwächter hinzu, meistens eine heiße legierte Hühnerbrühe mit Ei und Nudeln.



Während der Werftliegezeiten wird das Funkpersonal oft auf verschiedene Landfunkstellen verteilt, wo es dann im Schichtdienst eingesetzt ist oder es wird manchmal mit anderen Arbeiten beschäftigt, z.B bei der Bootspflege oder man schiebt Wache.

Zu den Aufgaben an denen sich fast alle beteiligen müssen, gehört unter anderem die Übernahme von Proviant, zollfreier Waren und natürlich auch Bier, das sicher an Bord verstaut werden muss. Das unbeliebte Kartoffelschälen, im Marinejargon Potacken drehen genannt, gehört natürlich auch dazu. Der Funker drückt sich oft davor, ob seines Tastgefühls wegen.

Die Zeiten ändern sich, die Technik schreitet unaufhaltsam voran. Die Marine benötigt für die Zukunft Elektronikpersonal für die Wartung und Instandsetzung ihrer Gerätschaften, welches vorzugsweise aus der Fernmeldelaufbahn gesucht wird. Für mich die einmalige Chance die Laufbahn zu wechseln und in Richtung des evtl. zukünftigen Berufes zu schielen. Ich habe Glück und werde berücksichtigt.

Der Abschied von meinen Kameraden ist herzlich und schmerzlich zugleich. Man wünscht mir viel Glück und Erfolg für den vor mir vorliegenden einjährigen Lehrgang. Einen Tag zuvor werde ich noch zum Obermaat befördert. Es waren zwei anstrengende aber auch interessante Jahre an Bord, die mich auch persönlich bereichert und weitergebracht haben. Ein Militärtransport bringt mich am nächsten Tag mit vielen anderen Soldaten zu meiner weiteren Verwendung zur Marine-Ordnungsschule nach Bremerhaven.

Vom Marinemaler Jochen Sachse besitze ich eine Darstellung, die das 3. Schnellbootgeschwader im Einsatz in der Nordsee zeigt.



Anhang:

Das Kaiserliche Kanonenboot S.M.S. ILTIS war maßgeblich an der Eroberung des Takuforts während des Boxeraufstandes in China am 17. Juni 1900 beteiligt. Der schwer verwundete Korvettenkapitän Lans erhielt dafür im Juni 1900 vom Kaiser Wilhelm II den Orden "Pour Le Merite" verliehen. Das Kanonenboot durfte den Orden ab dem 27.01.1903 am Flaggenstock der Gösch führen. Es war das einzige Schiff der Kaiserlichen Marine das diese Auszeichnung erhielt. Bei Ausbruch des Ersten Weltkrieges wurde ILTIS am 28.09.1914, vor dem Einmarsch der Japaner in Tsingtau, vom Werftpersonal versenkt.

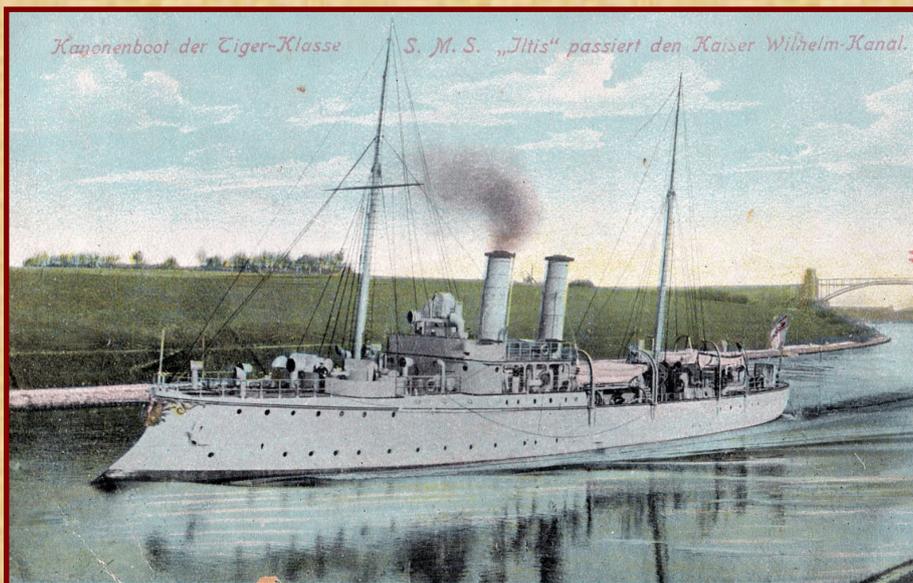


Foto: Medalnet.net



Die Niederkämpfung der Takou-Forts durch S.M.S. „Iltis“ am 17. Juni 1900.
Explosion des Süd-Forts.

Gemälde von Willy Stöwer



**Admiral Seymour giebt bei dem Rückzuge auf Tientsin den Befehl:
„The Germans to the front!“**

Der Druck von C. Röchling befindet sich in meinem Besitz und ist vom Kommandanten seiner Majestät Yacht Hohenzollern **K.z.See von Ingenohl** unterschrieben.

Einige Textpassagen wurden von Wikipedia.org übernommen.