

# BUNDESMARINE

## „HAI“-UNGLÜCK

### Unter Verschuß

Vor 28 Monaten sank das deutsche Schul-U-Boot „Hai“ mit 19 von 20 Besatzungsmitgliedern bei der Doggerbank auf den Grund der Nordsee.

Vor 17 Monaten stellte die Staatsanwaltschaft in Lübeck ein U-„Hai“-Ermittlungsverfahren ein, weil keine „hinreichenden Verdachtsgründe für ein strafrechtliches Verschulden noch lebender Angehöriger der Bundesmarine“ gegeben seien.

Letzte Woche kam es doch zu Anklagen: gegen noch lebende Mariner der Bundesmarine- und U-Boot-Führung.

Die Mine war von eigenen Leuten gelegt worden. Indiskretion förderte zutage, daß ein Untersuchungsausschuß unter Vorsitz des Flottillenadmirals Otto Kretschmer, 56, der im Zuge eines marinen internen „Havarie-Verfahrens“\* eingesetzt worden war, als Hauptursachen des „Hai“-Unfalles ermittelte:

▷ Technische Mängel — unzumutbare Umbauten, die 1963 auf Wunsch der Marine und auf Geheiß des Bundesamtes für Wehrtechnik in der Hamburger Werft Blohm + Voss an U „Hai“, einem ehemaligen Kriegsmarine-Boot vom Typ XXIII, vorgenommen wurden;

▷ Führungsmängel — unzureichende Kenntnis und Unterrichtung der „Hai“-Besatzung und des „Hai“-Kommandanten Oberleutnant Joachim-Peter Wiedersheim über Konsequenzen, die sich durch die Umbauten bei Schlechtwetter für das Boot ergaben;

▷ Ausbildungsmängel — mangelhafte Qualifikation des „Hai“-Kommandanten, der von Vorgesetzten auf einen Posten beordert wurde, dem er nicht gewachsen war.

Die „aus dem Zusammenhang gerissenen Äußerungen eines einzelnen“ (so ein Sprecher des Verteidigungsministeriums) fachten erneut eine Affäre an, die längst ausgestanden schien.

Bundestagsabgeordnete wie der Sozialdemokrat Willi Berkhan forderten sofortige „Aufklärung“. Der Verteidigungsausschuß verlangte vom Verteidigungsministerium die Vorlage des Havarie-Ausschuß-Berichts — und das als Verschlussache deklarierte Gutachten wurde mittlerweile auch für das Frühjahr zugesagt.

Der Schleswiger Generalstaatsanwalt Dr. Eduard Nehm, der seinerzeit das U-„Hai“-Ermittlungsverfahren angeordnet und geleitet hatte, will

\* Nach der Marinedienstvorschrift (MDV) 400/1 — „Bestimmung für den Dienst an Bord“ — muß die Bundesmarine nach jedem Seeunfall ein Havarie-Verfahren einleiten, das etwa der zivilen Seeamtsuntersuchung entspricht. Bei schweren Unfällen wie dem „Hai“-Unglück setzt der Marine-Führungstab einen besonderen Havarie-Ausschuß ein. An Hand des Ausschuß-Gutachtens muß der Marine-Inspekteur dann beispielsweise entscheiden, ob gegen Unfallbeteiligte Disziplinarverfahren einzuleiten sind.

ebenfalls den Havarie-Bericht anfordern und prüfen, ob er „neue Tatsachen“ enthält, die eine „andere strafrechtliche Beurteilung“ erfordern.

Bundesmarine-Inspekteur Vizeadmiral Gert Jeschonnek freilich, dem das 600-Seiten-Papier bereits seit September vergangenen Jahres vorliegt, bekundete gelassen, der Bericht enthalte „keine schwerwiegenden Rügen oder Vorwürfe gegen die Marineführung“.

Ob das zutrifft, blieb bis Ende letzter Woche ungewiß. Denn Ausschußvorsitzender Kretschmer — im Zweiten Weltkrieg U-Boot-Kommandant, der 266 629 BRT versenkte und dafür das Ritterkreuz mit Eichenlaub und Schwertern bekam, heute Chef des Stabes beim Nato-Kommando zur Ver-

Ob Verschlussache oder Schweigeschwur — daß den U-„Hai“-Leuten letztlich eine Fehlleistung beim Umbau des Bootes im Jahre 1963 zum Verhängnis geworden war, hatte der SPIEGEL bereits im Februar 1967 detailliert berichtet, Monate vor Abschluß der staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen (SPIEGEL 9/1967).

Beim Einbau einer moderneren Dieselanlage, die auch eine Verlängerung des Kriegsveteranen U „Hai“ erforderlich machte, war damals vor allem wegen der Gewichtersparnis der sogenannte Dieselluftmast abgeschnitten und verflanscht worden. Das aber machte eine neue Zuluftschialtung für den Motor erforderlich. Denn bis zum Umbau nahm der Diesel von U „Hai“

die Luft je nach Schwimmzustand über zwei voneinander getrennte Systeme ins Boot:

▷ Bei Unterwasserfahrt über den Schnorchel; er läßt sich maximal bis sechs Meter über Deck ausfahren und leitet die Zuluft über den Schnorchelschacht, die Schnorchel-Schnellschlußklappe und das Dieselluft-Fußventil in den Motorenraum (siehe Graphik).

▷ Bei Überwasserfahrt über das Turmluk und den Zuluftmast; er leitet die Luft an der dann geschlossenen Schnorchel-Schnellschlußklappe vorbei und wiederum durch das Fußventil in den Dieserraum.

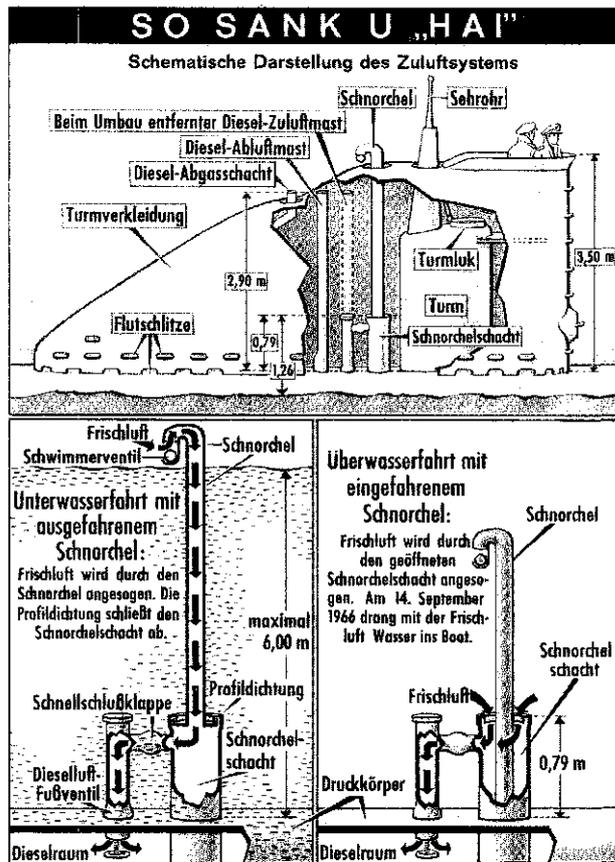
Beim Umbau jedoch wurden beide Systeme miteinander kombiniert.

Die Funktion des abgeschnittenen und zugeflanschten Dieselluftmastes über-

nahm nun der sogenannte Schnorchelschacht, ein vom tiefsten Punkt des Bootsrumpfes, der Bilge, über Deck geführtes Rohr, in dem der Schnorchel auf und nieder fährt wie ein Lift im Fahrstuhlschacht.

Bei ausgefahrenem Schnorchel schloß eine Profildichtung die Schachtöffnung über Deck ab; bei eingefahrenem Schnorchel konnte während der Überwasserfahrt aus dem dann oben offenen Schacht direkt über die Schnellschlußklappe und das Dieselluft-Fußventil Luft ins Boot genommen werden — allerdings auch Wasser.

Und das war der entscheidende Nachteil der neuen Zuluftschialtung für die Überwasserfahrt auf U „Hai“ — wie auch auf dem damals ebenfalls



Graphik aus SPIEGEL 9/1967: Fehler der Marine-Führung?

teidigung der Ostseezugänge in Kiel — hat sich freiwillig ein Schweigegeblüde auferlegt.

Noch am Dienstag hatte Kretschmer auf dem Münchner Hauptbahnhof mit einem „Welt“-Reporter gesprochen, von dem er sich nun mißverstanden fühlt („Welt“-Schlagzeile: „Scharfe Kritik an Marineführung wegen der U-„Hai“-Katastrophe“). „Nachdem ich die ‚Welt‘ gelesen hatte“, so klagte der Mariner, „habe ich Jeschonnek angerufen und gefragt: ‚Was soll ich jetzt machen?‘“ Der Nato-Admiral und der Marine-Inspekteur kamen überein, Auskünfte zum Kommissions-Gutachten solle künftig nur noch das Informations- und Pressezentrum des Bundesverteidigungsministeriums erteilen.

## HOCHSCHULEN

## UNRUHEN

## Magnum facere

umgebauten und nach dem „Hai“-Unfall ausgemusterten Schwesterboot „Hecht“. Der frühere Zuluftmast endete 2,90 Meter, der offene Schnorchelschacht dagegen nur 79 Zentimeter über Deck. Bereits bei mäßiger See aber tauchen kleine Boote wie die nur 232 Tonnen verdrängende „Hai“ so tief ein, daß die Wellen ihr Deck überspülen und die teilweise offene Turmverkleidung durchfluten.

So nahm U „Hai“, die am 14. September 1966 bei schwerem Wetter über Wasser von der Elbe Kurs Schottland steuerte, durch den zeitweise überfluteten Schnorchelschacht nicht nur Luft für den Diesel, sondern auch Nordseewasser ins Boot — und zwar so viel, daß es schließlich über das Heck wegsackte und durch das Turmluk endgültig vollief.

Daß solche Wassermengen unemerkt ins Boot laufen könnten, hatte bereits die Lübecker Staatsanwaltschaft im Einstellungsbeschuß zum U-„Hai“-Ermittlungsverfahren als eine Fehlleistung der — mit dem Boot untergegangenen — Maschinenraumwache gerügt. Laut Marinedienstvorschrift (MDV) 485/1 — „Tauch- und Betriebsvorschrift für U-Boote“ — sind die „Bilgen ... trocken zu halten“ und durch sogenanntes Peilen regelmäßig zu kontrollieren. Das aber war offensichtlich unterblieben.

Sicher ist auch, daß sich U-„Hai“-Besatzung und „Hai“-Kommandant Wiedersheim am 14. September 1966 mit der Zuluftschtaltung über den Schnorchelschacht unnötig in Gefahr begaben; sei es aus Fahrlässigkeit oder weil Kommandant und Besatzung — wie nun kolportiert wird — über die Nachteile der Schnorchelschachtschaltung bei schlechtem Wetter nicht ausreichend instruiert worden waren. Angesichts der hohen Seen hätte U „Hai“ — so, als sei das Boot getaucht — auch mit dem Schnorchel fahren oder aber die Luft für den Diesel durch das Turmluk nehmen können.

Zweifel an der Erfahrung und Eignung des Kommandanten Wiedersheim wies die Bonner Marineführung unverzüglich zurück: „Seine Qualifikation als Kommandant war ... gegeben.“

Formell war sie das gewiß: Bereits die Seeoffiziers-Hauptprüfung berechnete Wiedersheim de jure zur Führung eines Schiffes, und den Nachweis seiner Qualifikation als Kommandant hatte er in dem Augenblick erbracht, als er auf Vorschlag seiner Vorgesetzten den Befehl über U „Hai“ erhielt.

Freilich: Als die Marine-Personalabteilung zu Bonn im Juni 1966 den damaligen „Hai“-Kommandanten Rehe ablösen und auf einen Landposten versetzen wollte, hatte der Kommandeur der U-Boote gemahnt, die Personalabteilung möge doch mit der Versetzung noch bis Oktober warten. Denn: Bis dahin könne er den erfahrenen Mann als Kommandant des Schulbootes nicht entbehren.

Doch die Bonner Bürokraten ließen den Einwand außer acht.

Professor Klemens Pleyer, 47, Juradekan der Freien Universität (FU) zu Berlin, sah sich bedrängt: „Bewaffnete Schlägertrupps dringen in das Fakultätsgebäude ein und sprengen Lehrveranstaltungen ... Zunehmend kommt es zu Prügeleien.“ Am Mittwoch vergangener Woche machte die Fakultät zu.

In Heidelberg drohte Rektor Kurt Baldinger die vorübergehende Stilllegung der gesamten Universität an — doch vorerst wurde, am Donnerstag, nur das Institut für Politische Wissenschaft geschlossen. In Frankfurt stellte Rektor Walter Rüegg Studenten den „Verlust eines Semesters“ in Aussicht, falls die „absichtlichen Störungen“ anhielten.

Verbarrikadierte Seminare, besetzte Institute, ausgesperrte Professoren, Polizisten auf dem Campus — die letzte Woche war wie fast jede andere in diesem Wintersemester. Nur: noch unruhiger. Immer weiter drifteten Lernende und Lehrende, Rebellen und Establishment auseinander.

Den „direkten Kampf“ gegen die „herrschenden Institutionen“ forderten die drei Vize-Vorsitzenden des Verbandes Deutscher Studentenschaften (VDS), als sie aus Protest gegen angeordnete Hochschulschließungen und Polizeieinsätze zurücktraten.

„Kein Geld für Feinde des Staates“, forderte der CDU-Pressedienst. Und Bundesminister Benda ersuchte die Kultusminister, jedem Studenten das Stipendium zu sperren, der „gezielt und bewußt die freiheitliche demokratische Grundordnung bekämpft“.

Kein Zweifel: Im Wintersemester 1968/69 haben die studentischen Rebellen, in der letzten Woche vielerorts so aktiv wie kaum zuvor, die deutsche Universität so weit gebracht, daß sie kaum mehr ein noch aus weiß. Schließt sie ihre Pforten, droht Massensturm der zum Aufruhr freigesetzten

Scholaren; schließt sie nicht, wird sie durch studentischen Inflight zunehmend traktiert.

Der SDS ist immer dabei. Die studentischen Linksausleger, die längst in ihrem Bemühen gescheitert sind, außerhalb der Studentenschaft Anhänger zu gewinnen und Revolution zu machen, haben sich wieder zurückbegeben zum Ansatzpunkt der ersehnten gesellschaftlichen Umwälzungen: an die Hochschulen. Der Studentenbund, der nach dem gescheiterten Vorstoß in das Lager der lohnabhängigen Massen seine politische wie organisatorische Einheit verlor, entfaltet im Lager der vom väterlichen Wechsel oder vom Stipendium abhängigen Massen der Studenten immer neuen Aktivismus.

Aber nicht mehr als „Kerntrupp der Revolution“, wie er sich einst fühlte, eher als Katalysator wirkt der SDS an den Hochschulen heute: immer wieder den Prozeß der Rebellion ermöglichend, in dem sich Anarchisten und Reformer, Verdrossene und Besonnene, Pragmatiker und Utopisten finden — und verlieren.

Keine Woche, in der nicht Scheiben zerklüften und Illusionen verfliegen, daß alles bald vorüber sei. Die „Süddeutsche Zeitung“ sah an den Hochschulen eine „Phase der Handgreiflichkeiten“ anbrechen. Die „Welt“ klagte: „Die Alma mater zerfällt.“

In Berlin wählte der Philosophie-Ordinarius Michael Landmann an seinem Institut „offenen Bürgerkrieg“. In Stuttgart stellte Ministerpräsident Hans Filbinger resignierend fest, die Gemeinschaft der Lehrenden und Lernenden werde „immer mehr zu einer Kampfstätte aller gegen alle“.

Tatsache ist, daß die Unruhe im Laufe des Wintersemesters die meisten Hochschulen erfaßt hat — obwohl es auch noch stimmt, daß an den meisten Hochschulen die weitaus meisten Professoren ungestört lehren und die weitaus meisten Studenten die weitaus meiste Zeit ungestört lernen; doch wurden die Ruhe-Pausen kürzer, die Ruhe-Stätten rarer.

Als Schwerpunkte studentischer Aktivität erwiesen sich fast überall die



Studentische Besatzer, Parole, Streikversammlung