

Des Todes eisige Hand

Eine Kurzgeschichte von Heinz Käsinger

Â

(Auszug aus dem Buch 'Requiem unter Palmen', Bestellung unter Service: BÄcher)

Â

Commander Sam Dillinger, 45 Jahre alt, geboren in Savannah, Georgia, ist ein erfahrener Kommandant. Wenn es so etwas wie eine Bilderbuchkarriere in der Hierarchie der US-Marine gibt, dann ist es seine. Seit 1980 dient er in Amerikas Nordatlantikflotte, seit 1983 auf einem Unterseeboot. 1985 vertraute man ihm das Kommando auf der Philadelphia, einem Unterseeboot der Los-Angeles-Klasse, an, 1994 wurde er Erster Offizier auf der America, dem modernsten Atom-Unterseeboot der Vereinigten Staaten. 1996 übernahm er dessen Kommando. Dillinger gilt bei seinen Untergebenen als Autorität. Nicht wegen seiner Strenge, im Gegenteil. Commander Dillinger ist seinen Matrosen und seinen Dienstgraden gegenüber eher milde. Streit schlichtet er gerecht und ohne Ansehen des Rangs. Kleine Vergehen ahndet er ohne Aufhebens. Große Vergehen und große Vergehen aber konsequent bis gnadenlos, jedoch ohne das Marinekommando zu informieren. Dies tut er erst bei wiederholten schweren Vergehen.

Der Kommandant des Atom-Unterseebootes verlangt nichts von seinen Soldaten, was er nicht selbst getan hätte. Deshalb, und nicht nur deshalb, bewundert ihn seine Crew. Darüber hinaus aber navigiert er sein Schiff bei dunkelster Nacht und im dichtestem Nebel scheinbar spielerisch nach Portsmouth/New Hampshire, dem Heimathafen. Und später zentimetergenau an den zugewiesenen Pier. Selbst um zwei Uhr Nachts: Commander Dillinger ist sich nicht zu fein, selbst Hand an eine zugeworfene Leine zu legen. Er verlässt, wie man es von ihm erwartet, als letzter das Boot. Und er ist der erste, der es jeden Tag wieder betritt. Kurz: Dillinger lebt seine Autorität. Und zwar dergestalt, dass nicht nur seine Untergebenen, sondern auch seine Vorgesetzten im Pentagon ihn schätzen.

Welche Schande, so einen fähigen und beliebten Mann vom aktiven Dienst auf See abzuziehen und in irgend eine Schreibstube an Land zu befördern in den Rang eines Flottenadmirals. Tatsächlich würde das bevorstehende Manöver im Nordmeer der letzte Einsatz Dillingers auf See sein. Beim Einlaufen in den Hafen von Portsmouth würde er seine Bordpantoffeln traditionsgemäß ins Meer werfen und die vollzählig angetretene Mannschaft würde ihre blauen Paradeuniformen tragen und applaudieren.

Die America, Dillingers Schiff, gehört der Virginia-Klasse an, wobei Kenner gerne von einer modifizierten Virginia-Klasse sprechen, denn die "America" war länger und dicker als die Schiffe der Norm. Wie auch immer, diese Klasse umfasst die größten Unterseeboote der Welt und im militärischen Sinne die gefährlichsten.

Das Unterseeboot läuft 1994 in Seattle/Washington vom Stapel. Und man kann sagen, dass die America nicht nur ein auf die Bedürfnisse des Militärs zugeschnittenes U-Boot ist, sondern, mehr noch, von seinen Offizieren und Mannschaften mit gebaut worden war.

Chief Snyder, Dillingers Vorgänger auf dem Kommandanten-Sitz des Schiffs, ist mit der damaligen Besatzung jeden Tag während der nur achtzehnmonatigen Bauzeit auf der Werft. Gibt Anweisungen, macht Verbesserungsvorschläge, diskutiert mit der Werftleitung und den Arbeitern Änderungen der Baupläne. Snyder und seine Crew kennen jeden Spanten, jedes Luk und jede Schraube ihres Bootes. Selbst der rangniedrigste Abschmierer im Turbinenraum darf Anweisung geben, wie er welches Bedienteil wo angeordnet haben will.

Am 15. Februar 1994 ist es soweit: Der Stapellauf der America wird mit viel amerikanischem Pathos in Szene gesetzt. Judy Nelson, die Frau des

damaligen Präsidenten, ist eigens aus Washington D.C. in den diagonal nordwestlich liegenden Staat Washington gereist, um den neuen Stolz der Marine zu taufen. Die Offiziere und Unteroffiziere haben ihre Familien zum festlichen Ereignis eingeflogen. Nur die Frau des Rudergängers ist zu Hause – sie erwartet ihr erstes Kind, das noch am Tag des Stapellaufs zur Welt kommt.

»Die America und meine Tochter Monica sind sozusagen Zwillinge«, erzählte der glückliche Seemann und Vater jedem, der es hören will. Er erzählt es aber auch allen, die es nicht hören wollen.

Dillinger legt damals, wie es der Brauch ist, eine Vierteldollarmünze auf die Schienen, auf denen der Koloss im Trockendock ruht. Als nach dem Stapellauf knapp 20.000 Tonnen Stahl und Elektronik die Münze platt gedrückt und blank geschleuert haben, hebt Dillinger sie auf – ein alter Glücksbringer unter U-Boot-Fahrern.

Und dann schwimmt die America im Eis (man musste vor dem Stapellauf das Meer mit Eisbrechern frei machen) der Juan de Fuca Straße. Bedrohlich ragt der Turm mit den drei Flugabwehrkanonen in den Himmel. Mit ihren 159 Metern Länge ist das Schiff länger als zwei hinter einander gestellte Jumbo-Jets. Ihr Rumpf misst 19 Meter Durchmesser.

Zwei Druckwasserreaktoren speisen die beiden Dampfturbinen, die wiederum die beiden Schrauben antreiben. Zwei mal 50 000 PS Leistung verleihen der America eine Geschwindigkeit von 32 Knoten (= ca. 59 km/h) unter und 16 Knoten (= ca. 29 km/h) über Wasser. Bis zu 600 Meter tief kann der Stahlkoloss tauchen – und das rund 150 Tage lang.

Am schrecklichsten an dieser lautlosen und unsichtbaren Waffe aber sind deren Waffen selbst. 24 hoch explosive und schnell laufende MK 48-Torpedos für Nahziele und 24 Tomahawk Marschflugkörper mit einer Reichweite von je mehr als 2000 Kilometern sollen den Feinden Amerikas das Frchten lehren.

Der Gigant ist in seinem Inneren in neun Sektionen aufgeteilt. Ganz vorne im Bug, in Sektion eins, sind das Sonar zum Orten fremder Schiffe, die sechs Torpedo-Rohre samt Bestückung und die Steuerelektronik für die Bewaffnung untergebracht. Gleich dahinter schließt sich mit der Sektion zwei sozusagen das Hirn des U-Bootes mit der Kommandobrücke, dem Kampfstand und der Rettungskapsel im Turm an.

Die Sektionen drei, vier und fünf bergen die Unterkante der Besatzung (insgesamt 110 Mann), die Kommandose und die Messe. Und, sehr ungewöhnlich und der pure Luxus auf Unterseebooten: Eine Küche, einen Fitness-Raum, einen Rauchersalon und ein Schwimmbad.

Die Sektionen dahinter sind den Reaktoren, den Turbinen, dem Getrieberaum, kurz: dem Antrieb des Bootes vorbehalten. In Sektion neun schließlich ist zusätzlich zur Rettungskapsel im Turm noch eine Notluk-Schleuse zum Ausstieg mit den Tauchrettern und zum Andocken von Rettungs-U-Booten installiert worden. Auch Taucher können hier von außen einsteigen. Dies alles umschließt eine 20 Zentimeter dicke innere Stahlwand und darüber haben die Konstrukteure noch eine zehn Zentimeter dicke äußere Hülle gestülpt, zusätzlich mit Gummi armiert.

*

Die America avanciert schnell vom Stolz der Flotte zum Mythos. Sie schleicht, während des Balkan-Konfliktes, unbemerkt durch die Straße von Gibraltar und später durch die Adria. Hier spioniert sie die

russische Flotte aus, weil man nicht weiß, wie Jelzin sich zu Serbien stellt. Als man vom Sonar der gegnerischen Serben erfaßt zu werden droht, spielt Dillinger mit ihnen 19 Tage lang Katz und Maus. Schleicht sich unter den jugoslawischen U-Boot-Jägern durch, schlägt Haken, spielt toten Mann. Die Besatzung darf während dieser quälenden 19 Tage kein Wort sprechen, rasch entwickelt sich eine Art Zeichensprache. Wer auf den Bordtoiletten zu laute Geräusche von sich gibt, wird gerügt. Das Klappern mit Essbesteck umgeht man, indem die Köche das Essen auf Einweggeschirr aus Plastik servieren. Das Schwimmbad darf wegen der Planschgeräusche nicht benutzt werden, ebensowenig die Duschen.

Den Vorgesetzten von der Nordatlantik-Flotte wird es nicht nur unheimlich, sondern geradezu bange. Denn auch sie weiß nicht, wo die America abgeblieben ist. Als die Nato die See- und Lufthoheit in der Adria erobert hat, taucht das U-Boot auf. Selbstverständlich an einer ganz anderen Stelle, wie Freund und Feind vermuteten.

Eine ähnliche Aktion gelingt Dillinger im Golf von Aden. Als aus irgend einem Grund die Satellitenüberwachung des Nahen Ostens ausfällt, schleicht er sich durch die Straße von Hormus in den Persischen Golf ein. Und er liefert Tag für Tag und Nacht für Nacht präzise Berichte über die Bewegungen von Saddam Husseins Flotte. Schließlich erledigt er einen streng geheimen Spezialauftrag, der sich später für das Boot selbst tragisch auswirken soll.

*

Die America umrundet, als sie ihren Auftrag erfüllt hat, die Arabische Halbinsel und fährt ins Rote Meer ein. Als das U-Boot durch den Suez-Kanal fährt, was durch die natürlichen Gegebenheiten nur aufgetaucht möglich ist, stehen Hunderte von Ägyptern fassungslos als Zuschauer an Land. Kaum hat das Boot mehrere Faden (= ca. 1,90 m) Wasser unter sich, ist es auch schon wieder verschwunden. Überraschend taucht es in der Ägäis vor Athen auf.

Dort übergibt Dillinger das Kommando für kurze Zeit seinem ersten Offizier, Captain Philip Hughes. Dillinger selbst fliegt nach Washington, um im Pentagon Bericht über die abgelaufenen Wochen zu machen. Sein Empfang hätte nicht herzlicher ausfallen können. Der neue Präsident Stephen Haney eröffnet ihm, dass er ihn schnellstmöglich im Stab im Pentagon sehen will und eröffnet ihm, dass seine Beförderung in den Admiralsrang unmittelbar bevorsteht.

Auf Grund der Unberechenbarkeit Russlands und angesichts der Tatsache, dass der Nahe Osten noch immer ein Unruheherd dieser Welt ist, fasst Präsident Haney die Möglichkeit ins Auge, Ende August zusammen mit anderen Nato-Partnern ein groß angelegtes Flottenmanöver im Nordatlantik zu improvisieren, da der Westen unbedingt Geschlossenheit und Stärke demonstrieren müsse. Der Präsident vertraut Dillinger an, dass England und Deutschland bereits ihre Zustimmung zur Operation Deep Freeze gegeben hätten, von außerhalb der Nato sei auch Frankreich dabei. Der America hätte er im Manöverablauf eine ganz besondere Rolle zugeordnet: Sie würde auf der Seite des fiktiven Feindes stehen und die Verbände der Nato immer wieder überraschend torpedieren. Als krönenden Höhepunkt solle die America von der Grenze des Packeises am Nordpol einen Marschflugkörper Richtung London abschießen und dann unter der Polkappe verschwinden. Das Pentagon will auf diese Art und Weise die eigene Marine und die der verbündeten Nato-Partner auf eine Gefahr hinweisen, nämlich die Gefahr der russischen Atom-U-Boote. Denn mit der Kursk und der Woronesch verfährt die Großmacht im Osten über ähnlich tödliche Boote, wie es die America eines ist. Bei all dem Aufwand

würde die Einsatzzeit der America während des Manövers sieben Tage jedoch nicht übersteigen. Nach den anstrengenden Wochen im Golf will die Marineführung die Soldaten nicht überbeanspruchen und sofort danach für längere Zeit auf Heimaturlaub schicken.

Dillinger findet die Idee grundsätzlich gut, gibt jedoch zu bedenken, dass die Zeit für sie erst knapp werden würde, da sich die America ja noch in Athen befindet. Und so verbleiben der Präsident der Vereinigten Staaten und der zukünftige Admiral so: Philip Hughes, der Erste Offizier des Schiffs, wird es sofort nach Portsmouth zurückzuführen, während Commander Dillinger die Manövervorbereitungen in der Heimat in Angriff nimmt.

*

Während die America Griechenland verlässt und durch die Meerenge von Gibraltar dem offenen Atlantik zustrebt, gönnt sich Dillinger zunächst ein verlängertes Wochenende bei seiner Familie.

Dann wird er aktiv. Er lässt sich über Funk vom Schiffszahlmeister die Dienstzeiten und Sonderschichten der Mannschaften durchgeben, damit der Rechnungsführer der Flotte die Soldzahlung vorbereiten kann. Er lässt sich vom Küchenmeister die Lagerbestände der Lebensmittel mitteilen und eine Liste dessen, was aufgefüllt werden muss (auf der America darf die Besatzung zum Mittagessen ein Glas Wein und zum Dienstschluss eine Flasche Bier trinken). Der Chefingenieur gibt eine Liste von Ersatzteilen und Betriebsmitteln durch, die Dillinger besorgen muss.

Als die America Tage später in Portsmouth einläuft, hat der Kommandant bereits alles bestens vorbereitet und praktisch wieder bereit zum Auslaufen. Doch der Besatzung bleiben noch zwei Tage freie Zeit, bevor die America ins Manöver eingreifen soll, das bereits in vollem Gange ist.

Dillinger trifft sich mit seiner Familie. Sein Sohn ist, wie Dillinger früher, auf der Militärakademie in West Point. Dillinger lädt ihn ein, doch die paar Tage mit auf Manöver zu gehen. Aber Paul, der Sohn, interessiert sich nicht für U-Boote.

»Wenn ich schon bei der Marine bin, will ich wenigstens die Welt sehen« die Betonung liegt auf sehen und nicht tagelang in einem stillen Kasten eingesperrt sein«, sagt er zum Vorschlag seines Vaters.

Lieutenant zur See Chuck Connors, der Rudergänger, hat seine Familie nach Portsmouth bestellt und zeigt seiner Tochter ihre Zwillingsschwester. Doch auch das inzwischen sechs jährige Mädchen kann nichts mit einem U-Boot anfangen.

Einer aber hat keinen Sinn für den allgemeinen Müdigang. Es ist Rodney Miller, der Schiffszahlmeister. Kommandant Dillinger hat ihm versprochen, dass er nicht mit aufs Manöver muss und sofort frei nehmen kann, wenn er während der beiden freien Tage die Lohnabrechnungen der Besatzung fertig bekommt. Miller brütet Tag und Nacht darüber. Zwei Stunden bevor die America auslaufen muss, ist er fertig. Er überspielt seine Abrechnungen über den Computer ans Flottenkommando, dann legt er sich in seine Kojen und gönnt sich zwei Stunden Schlaf. Die Schiffssirene, die »Fertig zum Auslaufen« signalisiert, weckt Miller. Der richtet notdürftig seine Kojen, schnappt sich seinen Seesack und verabschiedet sich von seinen Kameraden. Kurz bevor die Gangway weggezogen wird, geht Miller von Bord. Er bleibt auf dem Pier stehen und die Offiziere auf dem Turm winken ihm beim Auslaufmanöver lange zu.

»Als die America so langsam den Pier verließ, hatte ich ein saukomisches Gefühl im Magen. Mir war zum Heulen zumute, ich weiß nicht, warum«, sagt er später aus.

Noch einer wird ein »sau komisches Gefühl« im Magen gehabt haben, als die America auslief: Commander Sam Dillinger. Was war geschehen?

Da der vorhergehende Einsatz als Kampfeinsatz deklariert war, hatte die America die im Soldatenmund »dicken Torpedos« oder einfach »die Dicken« genannten scharfen Torpedos an Bord. Das aber ist im Manöver strikt verboten. Hier darf nur bungsmunition mitgeführt werden. In Portsmouth aber ist während der Liegezeit des Atom-U-Bootes kein einziger der drei Spezialkrne zum Löschen der brisanten Fracht einsatzbereit. Da keiner auf ein so kurzfristig angesetztes Manöver geführt war, wurden in jeder Zeit die Kräne gerade ausfhlich gewartet. So erhielt Dillinger vom Flottenkommando den Befehl, mit den »dicken Torpedos« â€“ und einer anderen, streng geheimen Fracht, die ebenfalls wegen fehlender Spezialkrne nicht gelöscht werden konnte â€“ auszulaufen.

*

Der Wetterbericht hat sowohl kurzfristig als auch langfristig sonniges und ruhiges Herbstwetter in jenen letzten Augusttagen vorhergesagt. Und deshalb gönnt Dillinger seiner Besatzung auf dem Weg ins Manvergebiet noch etwas Sonne. Wer keinen Dienst hat, der hält sich, sofern es die Platzsituation erlaubt, auf der Turmplattform und auf dem Deck auf.

Für einen ist dies alles ganz neu. Der Funkmaat Charly Petrisi, bislang Funker auf einem Kreuzer, hatte einen Spezialkurs absolviert und darf jetzt auf einem U-Boot fahren. Während seines ersten Tauchganges würde er einen Krug mit Salzwasser austrinken müssen, danach schrecklich kotzen und danach vom Kommandanten eine Urkunde ausgehändigt bekommen. Dann würden zur Feier des Tages alle eine Flasche Bier trinken und Petrisi würde sich U-Boot-Fahrer nennen dürfen.

Noch steht Dillinger mit seinem Dritten Offizier (wie auf einem zivilen Schiff ist auch auf den Schiffen der Militärs die Wache des Dritten die Kapitnswache) auf der Plattform des Turmes und beobachtet den Himmel und die See durch ein starkes Fernglas. Plötzlich macht er nahe dem Horizont etwas aus, drei, vier nein fünf kleine Punkte, die rasch näher kommen. Flugzeuge!

Es gibt wohl keine Gefahr, die U-Boot-Fahrer mehr fürchten, als einen Flugzeugangriff. Und die kleine Armada, die hier angefliegen kam, war geradezu dazu angetan, Angst zu machen: Fünf Brguet Atlantic des Deutsch-Englischen Gegners nähern sich der America. Dillinger überlegt, ob er Alarmtauchen befehlen oder eine Schiebung anberaumen soll. Er entscheidet sich für die Schiebung, als er durch sein Fernglas sieht, dass die angreifenden Flugzeuge sogenannte Drohnen hinter sich herziehen. Das sind sackhnliche Gebilde, die an einer etwa 50 Meter langen Leine am Flugzeug hängen. Sie werden bei Übungen mit scharfer Munition beschossen. Dillinger bespricht sich kurz mit seinem Dritten und gibt dann Fliegeralarm und den Befehl, scharfe Monition in die drei Flak auf dem Turm zu laden.

Die Bordschtzen fluchen und schwitzen, Dillinger grinst. Doch die Übung mit scharfer Munition erfordert die ganze Sorgfalt der Schtzen, schließlich gehen die Piloten der Marineflieger ein erhebliches Risiko ein. Dillinger lobt die Schtzen, um sie etwas zu beruhigen. Die

Flieger achten darauf, dass sie sich gegenseitig nicht in die Schusslinien kommen. Einer der Bordkanoniere landet einen Volltreffer, die Drohne zerfleddert es in hundert Stücke. Der Pilot wackelt mit den Tragflächen und die Staffel zieht ab.

Wer auf dem Turm war, hat sich während der Übung an seinen Platz gestellt, weil allgemein damit gerechnet wurde, dass nach dem »Fliegerangriff« getaucht wird. Doch Dillinger gibt Entwarnung und die Kameraden kommen und klopfen dem erfolgreichen Schützen auf die Schulter. Man ist sich einig, der »Killer« würde einen ausgeben müssen, wenn das Manöver zu Ende ist.

Dillinger bleibt weiter auf der Brücke und beobachtet die See und den Himmel. Es ist schon gegen Abend, da sieht er durch das starke Glas einen Schiffsverband. Es sind die Deutschen, also der »Feind«. Dillinger zählt vier Schiffe. Da ist zum einen ein Versorger, da sind zwei Fregatten und da ist ein wahrer Leckerbissen, die Graf Luckner, ein Zerstörer der Sachsen-Klasse.

Der Kommandant schätzt seine Möglichkeiten ab. Aus dem freundlichen, jovialen Chef, der seinen Männern noch ein paar Sonnenstrahlen gegönnt hat, wird in Sekundenschnelle ein gefährliches Raubtier mit Killerinstinkt.

Er ist mit seinem Boot westlich des Schiffsverbandes relativ flach im Wasser unterwegs. Die Sonne steht tief im Westen und wirft heftige Reflexionen auf die Wellen. Es besteht die Möglichkeit, dass ihn die Deutschen noch gar nicht gesehen haben. Dillinger gibt den Befehl, auf Seehöhe zu gehen.

Der Neue, Charly Petrisi, holt tief Luft. Jetzt geht es also los. Die anderen lachen ihn aus und schimpfen ihn einen Feigling. Aber manche machen ihm auch Mut. Einer der Kameraden reicht ihm ein Bonbon.

Dillinger sitzt am Sehrohr und dirigiert den Rudergänger. Dieser hat zwar selbst ein Sehrohr, doch Dillinger wird kein zweites ausfahren, da er so unauffällig wie möglich anschleichen will. Er fragt den Gefechtsstand, ob alles klar sei zum Angriff. Die Feuerleitstelle gibt ihr Okay, vier Torpedorohre sind mit Übungstorpedos geladen.

Die Entfernung zum Schiffsverband beträgt jetzt weniger als 600 Meter. Die America kann ihr Ziel nicht verfehlen, sie hat aber auch wenig Zeit zu fliehen, wenn die Fregatten die Verfolgung aufnehmen.

Dillinger gibt Feuerbefehl auf den Zerstörer. Der Gefechtsstand quittiert und setzt einen Übungstorpedo in Marsch. Sekunden später ist der Zerstörer »getroffen«, die Offiziere der America lachen und gratulieren sich. Dillinger aber beobachtet die Deutschen weiter durch sein Sehrohr. Die Kommandanten der Fregatten reagieren schulbuchmäßig. Es würde hart werden, zu entkommen. Dillinger gibt den Befehl zu tauchen und das Ruder hart steuerbord einzuschlagen. Der Gefechtsstand gibt bekannt, dass sie noch nicht vom Sonar des Feindes erfasst sind. Dillinger sieht seine Chance und befiehlt volle Kraft voraus. Mit 41 Knoten Höchstgeschwindigkeit sind die Fregatten nur unwesentlich schneller als die America. Wenn er sich so weit wie möglich vom Tatort weg katapultieren kann, ehe die Fregatten ihn erfassen, würde er ihnen entkommen können. Und Dillinger schafft es!

Später wurde bekannt, dass der Einsatz der America das einzige erfolgreiche für die Amerikaner an jenem Manöver war. Der schwere Kreuzer Abraham Lincoln sollte eine Rakete auf einen Flugzeugträger der Engländer abfeuern – sie explodierte nur 100 Meter nach dem Abschuss. Das gab den Begleitschiffen der Queen Mum ausreichend Gelegenheit, Abraham Lincoln ihrerseits unter Beschuss zu nehmen und zu »versenken«.

Am darauf folgenden Tag tauchte die America in ihrem vom Flottenkommando zugewiesenen Manöverabschnitt wieder auf. Der Oberbefehlshaber der Nordatlantikflotte, Vize-Admiral Ashley Speaks, gratuliert Dillinger über Funk.

»Gute Arbeit, Sam«, lobt er. Und: »Heute werden unsere Schiffe Ihnen einige Gegner zutreiben, die sie nur noch abzuknipsen brauchen. Viel Erfolg weiterhin.«

Gegen Mittag ist es tatsächlich so weit. Die Graf Luckner darf wieder mitspielen, sie geht zu den Schiffen, die sich nähern. Zusätzlich hat der Gegner diesmal aber vorgesorgt. Mit der Dörsdorf befindet sich auch ein schneller U-Boot-Jäger im Verband.

Stich der America stehen drei Schiffe, die nicht mit spielen dürfen. Es sind russische Manöverbeobachter, offiziell angemeldet, den vorgeschriebenen Sicherheitsabstand von fünf Meilen (rund acht Kilometer) einhaltend. Wieder schießt die America ihre Übungstorpedos ab, diesmal aus einer Entfernung von mehr als drei Kilometern. So hat das Boot genügend Zeit, mehrere Schiffe anzuvisieren und dann doch noch zu verschwinden, sollten nicht alle getroffen werden.

Diese Szene spielt sich schon knapp an der Packeisgrenze ab, hinter die die America nach erfolgreicher Jagd verschwinden soll, nicht, ohne vorher noch den angekündigten Marschflugkörper Richtung London auf den Weg zu bringen.

»Wir sind bereit zum Einsatz«, meldet Dillinger nach Portsmouth. Dies ist offiziell der letzte Funkkontakt, den das Flottenkommando mit der America hat, bevor das Drama seinen Lauf nimmt.

Doch zunächst ist Dillinger mit seiner Crew wieder erfolgreich. Er »zerstört« die Graf Luckner und zwei Fregatten. Doch der U-Boot-Jäger folgt dem U-Boot mit Höchstgeschwindigkeit. Dillinger will dem gegnerischen Kommandanten eine Falle stellen. Seine hoch präzisen Karten dieses Gebietes zeigen eine große Bucht im Packeis in wenigen hundert Metern Entfernung. Darin will er verschwinden und wenn der U-Boot-Jäger um die Ecke biegt, wird er ihn unter Feuer nehmen. Dillinger vertraut darauf, dass ihm dank der amerikanischen Satellitentechnik das neueste Kartenmaterial zur Verfügung steht, während die Deutschen auf dieses Know How verzichten müssen. Auf Sehrohrtiefe eilt Dillingers Schiff auf die Bucht im Eis zu. Ja, die Karte hat ihn nicht betrogen. Da ist sie!

Er wendet die America hart Backbord und verschwindet in der Bucht, dreht das Schiff um 180 Grad, so dass die Torpedorohre dem Feind entgegen starren. Als der »Gegner« tatsächlich nichts ahnend um die Eiszunge gebogen kommt, gibt Dillinger Feuerbefehl.

*

Wenige Augenblicke später, um 12 Uhr 08 Minuten Mitteleuropäischer Zeit registrieren einige seismologische Stationen um den Nordatlantik herum eine schwache Explosion in der Grönlandsee.

Der zu jener Zeit diensthabende Funkmaat der amerikanischen Nordseeflotte in Portsmouth wird später zu Protokoll geben, dass er fast im selben Moment einen mehr als alarmierten Kommandanten Dillinger am Ohr hatte, der Probleme mit einem defekten »Dicken« meldete und um Instruktionen bat. Dillinger befahl, dass ihnen die hochbrisante

Mischung des Flüssigantreibs des Torpedos aus Kerosin und Wasserstoffperoxid um die Ohren fliegen wird. Das Flottenkommando bestreitet diese Aussage bis heute. Der Funkmaat kann nicht mehr als Zeuge heran gezogen werden, er verunglückt einige Tage nach den Vorfällen tödlich dem Auto.

Zwei Minuten und zwei Sekunden nach der ersten, kleinen, Explosion messen die seismologischen Institute von St. Johns, Kanada und Karasjok, Norwegen eine gigantische Detonation im Gebiet, wo die America liegt. Experten vermuten, dass ein Gefechts-Torpedo explodiert sein muss. Erstaunlicherweise sagt die Besatzung des deutschen U-Boot-Jägers Düsseldorf übereinstimmend aus, dass keine Seebewegung stattgefunden habe. Eine Explosion diesen Ausmaßes (zwei Tonnen Sprengstoff werden gezündet) aber hätte eine riesige Wasserfontäne empor geschleudert haben.

Der Kommandant der Düsseldorf, Kapitänleutnant Knut Tietje, sagt außerdem aus, dass er der America voll in die von ihr gelegte Falle getappt war; in dem Moment, in dem er um die Ecke der Bucht gebogen war, sah er wie der Übungstorpedo gegen ihn abgeschossen worden war und er sah auch, wie das Sehrohr verschwand. Seine Horchposten hätten danach zuerst eine kleine und dann eine gewaltige Explosion registriert. Darauf hin hat er sofort die Manöverleitung verständigt, die wiederum das Flottenkommando der amerikanischen Nordatlantikflotte verständigt hat.

Dieses registriert die Meldungen und tut â€“ nichts. Man ist sich zunächst sicher, dass die Explosionen andere Gründe haben als einen Unfall.

*

Charly Petrisi liegt in seiner Koje, als sich die Explosionen ereignen, er hat dienstfrei. Das U-Boot neigt sich zunächst nach vorne, stabilisiert sich dann jedoch wieder in waagrechter Lage. Doch es geht abwärts, rasend schnell. Warum wird nicht gegen gesteuert?

Doch die beiden Atomreaktoren haben sich selbständig abgeschaltet. Die Batterien, die für den Notantrieb sorgen sollen, sind in der vordersten Sektion im Torpedoraum untergebracht und längst zerstört. Die Schotten zwischen den Sektionen sind geschlossen, das ist Befehl bei einem Torpedoabschuss. Irgend wie scheint das ganze Boot verzogen zu sein. In 203 Metern tiefe schlägt die America auf den felsigen Boden auf.

Petrisi und seine Kameraden haben zwar Angst, doch ihre Reaktion läuft ab wie bei einer Übung. Zuerst ziehen sich die Matrosen die warme Kamelhaar-Kleidung an, denn schlagartig ist es kalt im Schiff geworden. Dann tasten sie sich nach hinten zur Sektion neun, wo die Notausstiegsschleuse liegt. Es herrscht die totale Finsternis, doch einer der Kameraden hat eine Taschenlampe ertastet, in deren Schein man sich auf den Weg begibt. Es ist ein Weg durch die Hölle. Die Wucht der Explosion hat Röhren und Leitungen selbst im hinteren Teil des Schiffes bersten lassen. Geräte und Armaturen hängen jetzt wie Eingeweide aus ihren Verkleidungen.

Die Empfindungen der Matrosen sind zwiespältig. Sie haben Angst, Todesangst. Aber die Männer sind zu gut trainiert, als dass diese die Oberhand gewinnen könnten. Im Geiste gehen sie die Vorschriften durch: So wenig wie möglich bewegen, das spart Sauerstoff. Nicht an die Kameraden im Vorschiff denken, wahrscheinlich sind diese bei der Explosion ums Leben gekommen. Positiv denken! Die Düsseldorf war in

unmittelbarer Nähe und wird längst Rettungsmaßnahmen eingeleitet haben. Und sie werden gleich in ihre U-Boot-Retter steigen und durch das Notluk aufsteigen. 203 Meter sind ein Wort, doch sie werden es schaffen, das haben sie gehört.

In Sektion neun treffen die nur 38 Überlebenden der America auf Nr. 39: Theo Flinn, einen Ingenieur im Rang eines Lieutenants zur See, zuständig für die Wartung der Wellen und Lager in dieser Sektion. Auch Theo ist bereits in seiner Kamelhaar-Kluft und fertig für den Ausstieg.

Theo gehört zum Inventar der America, jeder Handgriff sitzt bei ihm. Er befiehlt »Klar zum Ausstieg« und versucht, das Notluk zu öffnen. Doch es rührt sich keinen Millimeter. Es strotzt gar der gewaltigen Kraftanstrengung von Nicholas Baldwin und Jasper Whitacker gemeinsam, die beiden stärksten der Gruppe. Die einzigen Überlebenden der America sind in einem stählernen Grab gefangen.

*

Vize-Admiral Ashley Speaks sitzt beim Mittagessen in der Offiziersmesse des Stützpunktes, als ihm ein Adjutant die Vorfälle und die Funksprache der Düsseldorf meldet. Er befiehlt, so der Adjutant, Schlimmstes.

Doch Speaks bleibt gelassen. Er reiht sogar Witze, dass Dillinger, »der alte Fuchs«, wohl zu einem Kniff gegen die »dilettantischen Deutschen« gegriffen habe. Speaks gibt den Befehl, bis abends um 19.30 Uhr mit der Einleitung möglicher Rettungsaktionen zu warten, da sich Dillinger um jene Zeit plangemäß über Funk melden würde.

Rund sechseinhalb Stunden später, um 19.30 Uhr verschiebt Speaks noch einmal Rettungsmaßnahmen, da er davon ausgeht, dass sich die America in einem Funkloch oder gar unter dem Packeis befinde und deshalb nicht funken kann. Doch die Besatzung der Düsseldorf, die noch immer in unmittelbarer Nähe kreuzt und vor Ort bleibt, ist davon überzeugt, dass eine Tragödie geschehen ist. Sie hat die America mit ihrem Sonar längst geortet und hört Klopfzeichen. Auch dies gibt Kapitänleutnant Tietje an die Amerikaner durch.

Es ist schon nach 20 Uhr, als diese ein Flugzeug losschicken, eine S3 B-Viking, ein U-Boot-Jäger, der das betreffende Gebiet nach der America absuchen soll. Kapitänleutnant Tietje zweifelt in diesem Moment an der Zurechnungsfähigkeit der US-Navy-Führung.

Er informiert noch einmal in aller Deutlichkeit alle Beteiligten, auch die Manöverleitung, dass er die America in rund 200 Metern Tiefe geortet hat und regelmäßig Klopfgeräusche hört. Und er erlaubt sich die bittere Bemerkung, dass eine Suche oder gar ein Bergungsversuch per Flugzeug »fürs Ärsch« sei.

Die Manöverleitung, ein Team aus Stabs-Offizieren der beteiligten Staaten, befiehlt der Düsseldorf darauf hin, aus dem Seegebiet abzuziehen, die Amerikaner hätten »die Sache im Griff«. Die Düsseldorf gibt noch einmal an alle Verantwortlichen die genauen Koordinaten der America durch und verlässt den Übungssektor.

*

Es ist 23. 15 Uhr washingtoner Zeit, als Speaks endlich reagiert. In Washington wird ein ranghoher diensthabender Offizier aus dem Pentagon alarmiert, der seinerseits eine Art Krisenstab zusammenruft. Dieser besteht aus weiteren hohen Offizieren des Heeres, der Luftwaffe und der Marine. Sie alle treffen sich in einem kleinen Sitzungssaal des fÄ¼nfteckigen Gebäudes. Für 24.15 Uhr hat Speaks eine telefonische Stellungnahme zum Vorfall angekündigt und vorher will der Krisenstab nicht aktiv werden. Punkt 24.15 Uhr wird die Leitung für den Admiral freigeschaltet.

Speaks unterrichtet die Männer des Krisenstabes davon, dass die America höchstwahrscheinlich gesunken sei. Dürfte man den Berichten der deutschen Verbände im Operationsgebieten glauben, dann hätten an Bord zwei Explosionen stattgefunden, die letzte davon von zerstörerischer Schwere. Die Männer im Pentagon sind entsetzt. Denn jeder weiß, was das bedeutet: Das U-Boot hat nicht nur scharfe Torpedos an Bord, sondern es hatte im persischen Golf auch den Auftrag, vier kleinere Marschflugkörper mit biologisch bestückten Köpfen unter dem gegnerischen Radar hindurch Richtung Irak zu Versuchszwecken abzufeuern. Aus technischen Gründen konnten damals nur zwei Raketen abgegeben werden. Die beiden anderen blieben, zusammen mit den »Dicken«, auf dem Schiff. Die Wirkung der Waffen war nur im Laborversuch getestet worden, wie sich die Bakterienkulturen im Freiland verhalten würden, war völlig ungewiss. Sicher waren sich die Wissenschaftler jedoch darüber, dass die Bakterien im Wasser nur etwa 36 Stunden überleben könnten.

Der Krisenstab vereinbart mit der Leitung der Nordatlantikflotte, die Angelegenheit zu verzögern und zu verschleiern. Rettungsmaßnahmen sollten frühestens nach 36 Stunden eingeleitet werden, die Regierung und die Angehörigen sollten erst zu jenem Zeitpunkt unterrichtet werden.

*

An Bord der America hat sich Todesstille ausgebreitet. Sie kriecht in jeden Winkel, fällt das U-Boot geradzuphysisch aus. Die Atemluft ist schon lange derart verbraucht, dass die Männer rasende Kopfschmerzen haben. Sie liegen mehr oder weniger bequem in ihrem eisigen Gefängnis.

Theo Flinn hat das Kommando an sich genommen. Nachdem der Notausstieg nicht zu öffnen war, hat er der Mannschaft klar gemacht, dass man nun auf Hilfe von Außen zurückgreifen müsse. Und Flinn ist optimistisch, dass diese in den nächsten Stunden eintreffen wird, schließlich hat die Düsselndorf den Untergang ja unmittelbar erlebt. Theo ordnet an, dass jeder der Männer reihum für jeweils eine halbe Stunde Klopfzeichen mit einem schweren Hammer geben soll. Diese Klopfzeichen heißt die Düsselndorf kurz bevor sie aus dem Seegebiet weg beordert wird.

Im Innern der America ist es eiskalt geworden. Glücklicherweise befindet sich hier hinten, direkt unter dem Notluk noch jede Menge Notfallmaterial. Es gibt Süßwasser und Hartkekse, Dauerwurst und eine Flasche Whiskey. Dazu Decken, um die die Besatzung besonders froh ist. Denn längst ist die Temperatur im Wrack auf die des Wassers gesunken – knapp über dem Gefrierpunkt. Die Ausatemluft legt sich auf die Wände und Rohrleitungen und kondensiert. An manchen Stellen bilden sich große Tropfen aus. Hier in Sektion neun gibt es auch die sogenannten Regenerationskisten. Sie enthalten Patronen mit einer chemischen Masse gefüllt. Gießt man etwas Wasser darüber, produzieren sie Sauerstoff und die Luft verbessert sich. Doch Flinn hat den Einsatz der Regenerationskisten noch nicht frei gegeben. Dies wird er erst tun, wenn sie tatsächlich alle zu ersticken drohen. Flinn will mit den

wenigen Ressourcen, die ihm zur Verfügung stehen, eisern haushalten. Dazu kommt, dass das Ausfließen reinen Sauerstoffs nicht ungefährlich ist. Verbindet er sich mit den Dämpfen des Äthers und des Fetts der Lager, kann er sich leicht entzünden. Einige der Männer beten.

*

Um diese Zeit erhält die amerikanische Marine ein Hilfsangebot. Ein Bergungsschiff der Deutschen ist in der Nähe, es ist ein kleines Rettungs-U-Boot an Bord, ebenso Taucher, ausgerüstet für Abstiege bis 350 Meter. Das Bergungsschiff sollte eigentlich einen Einsatz an einer weit nördlich gelegenen Ätherplattform ausführen, wird aber an die Unglücksstelle umgelenkt. Doch die amerikanische Marine lehnt das Hilfsangebot ab. Später wird Vize-Admiral Ashley Speaks dies so begründen:

»Es bestand zu jener Zeit in keinster Weise die Notwendigkeit, unsere bereits eingeleiteten und bis ins kleinste durchkonzipierten Rettungsmaßnahmen durch fremde Kräfte durcheinander bringen zu lassen. Schließlich verfügt Amerika über die beste Rettungstechnologie weltweit.«

Doch nicht nur die zufällig anwesenden Deutschen bieten ihre Hilfe an. Auch die mit U-Booten am Manöver vertretenen Deutschen haben Rettungsschiffe im Gebiet. Angesichts dem auf dem kleinen Dienstweg ergangenen "und abgelehnten" Hilfsangebot der Deutschen entschließen sie sich, große Kaliber zu fahren: Der deutsche Manöverleiter, Konter-Admiral Hans-Jürgen Beiner, informiert seinen Stab in Kiel, der wiederum den deutschen Verteidigungsminister informiert.

Der amerikanische Verteidigungsminister hört vom Vorfall zum ersten Mal von seinem deutschen Kollegen. Während ruft er das Flottenkommando der Nordatlantik-Flotte an. Admiral Speaks besetzt ihn. Er nennt das ganz nicht Unfall sondern Betriebsstörung. Immerhin befiehlt ihm der Verteidigungsminister, die Familien der Besatzung zu verständigen, bevor diese durch die Medien von der Betriebsstörung des U-Bootes erfahren.

*

Des Todes eisige Hand greift derweil im Heck der America nach den Überlebenden. Theo Flinn hat zwar einige Bissen der Notfallration an die Besatzung verteilt, jeder bekommt einen Fingerhut voll Whiskey, doch die Luft im Boot wird immer schlechter. Die 39 Männer haben jetzt schon mehr als einen Tag durchgehalten. Doch in den nächsten Stunden muss die Rettung kommen, sonst sind sie verloren. Einige von Ihnen schreiben letzte Briefe an die Familien oder machen ihr Testament.

Die Männer ahnen, dass jede Rettung zu spät kommen wird. Zwar sind sie zuversichtlich, dass sowohl der Sauerstoff als auch die Verpflegung reichen, aber die Struktur des Bootes ist schwer beschädigt. Die Männer an Bord hören das Schmatzen des näher kommenden Wassers aus dem Bug und ab und zu das Krachen von Spanten und Schotten.

*

Nach dem Anruf des Verteidigungsministers beordert Speaks die Grapple, ein Bergeschiff, das gerade im Seegebiet an der amerikanisch-kanadischen Grenze operiert, ins Nordmeer. An Bord der Grapple befindet sich die *Mystik*, ein Deep Submerge and Rescue Vehicle (DSRV), ein zigarrenhähnliches, rund 15 Meter langes Rettungs-U-Boot. Dieses würde in der Lage sein, an der Notfallschleuse der *America* anzudocken. Allein, die Fahrt von der Südgrenze Kanadas bis zum Packeis wird mehrere Tage in Anspruch nehmen.

Angesichts dieser Tatsache bieten sowohl Dänemark als auch Deutschland noch einmal ausdrücklich ihre Hilfe an. Sie unterrichten die Amerikaner darüber hinaus über knackende Gerüchte an Bord der *America* und äußern ihre Befürchtung, dass das Wrack den enormen Belastungen des Wasserdrucks nicht mehr lange standhalten wird.

*

Der amerikanische Verteidigungsminister Carl Atkins gibt eine Pressekonferenz im großen Saal des Pentagon. Außerdem sind die gesamten Mitglieder des Krisenstabes anwesend, der Präsident der Vereinigten Staaten ist per Video zugeschaltet.

Atkins spricht, wie es ihm Vize-Admiral Speaks berichtet hat, von einer Betriebsstörung an Bord der *America*. Er behauptet außerdem, dass es keine Verluste gegeben habe. Man hätte die Presse und die Angehörigen der Besatzung wegen des unbedeutenden Vorfalls erst so spät informiert.

Das ist alles, was Atkins zu sagen hat. Auf die drängenden Nachfragen der Journalisten welcher Art die Störung an Bord sei, kann er keine Antwort geben. Ebenso bleibt er die Antwort darauf schuldig, wie lange die Männer an Bord am Leben bleiben können, bis die Atemluft erschöpft sei.

Die Journalisten wissen, dass Atkins schlecht, sehr schlecht, vorbereitet und/oder vom Militär informiert ist. Sie wollen ihm Gelegenheit geben, die volle Wahrheit zu sagen. Doch, das sagen die erfahrenen Berichterstatter, er weiß nicht mehr. Und dann lassen sie die Bombe platzen:

Selbstverständlich sind die Journalisten längst über ihre Agenturen und Korrespondenten in Europa über den Vorfall informiert – in der Alten Welt aber stellte sich die »Betriebsstörung« viel schlimmer dar. Die deutschen, englischen, französischen und dänischen Kollegen berichteten wahrheitsgemäß von zwei Detonationen an Bord der *America*, letztere hätte sogar der Kraft von zwei Tonnen Sprengstoff entsprochen, also etwa der Menge, mit der ein MK 48-Torpedo geladen ist. Die seismologischen Stationen jener Länder würden die Korrespondenten- und Agenturberichte bestätigen. Die Journalisten haben darüber hinaus Kenntnis davon, dass sowohl ein dänisches als auch ein deutsches Bergungsschiff mit modernster Technik vor Ort seien, die jedoch nicht eingreifen dürften. Während sich die Grapple irgendwo vor Kanada herumtreiben würde.

Atkins war auf dem kalten Fuß erwischt. Da hatte ihn Speaks doch ins offene Messer laufen lassen. Nach ein paar abschließenden Worthäuschen beendete der Verteidigungsminister die Pressekonferenz. Atkins weiß noch etwas nicht: Dass biologische Waffen an Bord der *America* sind. Bei der Aktion handelte es sich um einen streng geheimen Alleingang der

Mititär.

Als er den Raum verlassen hatte, bekam er zuerst seinen gefährlichen Tobsuchtsanfall und ließ sich dann Speaks ans Telefon holen. Er vergattert ihn dazu, sofort die europäischen Spezialisten mit der Rettung der Besatzung der America zu beauftragen. Dann weist er seinen persönlichen Referenten an, die Angehörigen der Besatzung sofort und auf komfortabelste Art und Weise zum Flottenstützpunkt nach Portsmouth zu bringen. Er rät dem Präsidenten, seinen Urlaub abzubrechen und sofort nach Portsmouth zu fliegen, um den Angehörigen Rede und Antwort zu stehen.

*

Mit der Baden verfügte die deutsche Bundesmarine über eine ähnlich ausgefeilte Rettungstechnik wie die Amerikaner. Der Kommandant, Kapitän zur See Fritz Bächner, steuert auf Aufforderung (nicht Bitte) der Amerikaner sein Schiff an den Pulk der über der Unfallstelle liegenden amerikanischen Schiffe heran. Einige amerikanische Spezialisten kommen an Bord, um Bächner und seiner Besatzung zu erklären, wie die Rettungsaktion auszusehen hätte. Die Navysoldaten erklären, dass die America etwa 40 Grad nach Steuerbord geneigt und ohne Schäden auf dem Grund liegen würde. Man stellte mit der Besatzung in Funkkontakt. Und am besten wäre es sowieso, wenn man den Spezialisten der Amerikaner die ganze Sache überließe, in dieser Angelegenheit baten sie um Überlassung des Bergeschiffes und des DSRV.

Im Kommandoraum der Baden entspinnt sich eine heftige Diskussion, da Bächner die Befehlsgewalt über sein Schiff nicht abgeben wird. Die Diskussion endet damit, dass der Zweite Offizier der Baden, Kapitänleutnant Wolfgang Peters, die Amerikaner vom Schiff weist. Als sie von Bord gehen, stellt ihnen Kapitän Bächner ein Ultimatum:

»Wenn Sie uns nach Ablauf von einer Stunde nicht unsere Arbeit tun lassen, werden wir ungeachtet der Situation abreisen.«

Die Amerikaner gehen von Bord. Sie hoffen darauf, dass die Deutschen gefügiger sein werden, doch an Bord der Oeresund spielt sich eine ähnliche Szene ab, die Forderung der Amerikaner wird abgelehnt. Darauf hin beschließen diese zornig, die Rettungsaktion von den Europäern durchführen zu lassen.

*

39 Stunden nach dem Untergang der America taucht die Seehase zum Wrack der America hinunter. Das speziell für Rettungszwecke gebaute Klein-U-Boot ist rund 15 Meter lang und vier Besatzungsmitglieder bedienen es. Es kann an die Notschleusen von großen Booten andocken und während einer Fahrt 24 Passagiere mitnehmen. Dabei ist das von Silber-Zink-Batterien angetriebene DSRV zuerst beweglich: 16 Elektromotoren, rings um das Schiff angebracht, können es in nahezu jede gewünschte Position bringen.

Ein Kran der Baden bringt das U-Boot, das aussieht wie eine Zigarre, ins Wasser. Taucher springen hinterher und lassen die Leinen. Der Pilot wechselt durch die großartig bemessenen Bullaugen das Okay-Zeichen mit den Tauchern, dann geht es abwärts.

Oben, in der bewegten Schicht des Nordmeers, ist die Sicht relativ schlecht. Drei, vier Meter dÄ¼rften es sein. Doch je tiefer die Seehase kommt, um so klarer wird das Wasser. Um Batterien zu sparen, hat der Pilot keinen AuÄenscheinwerfer angeschaltet. Bei 50 Metern Tiefe ist es bereits stockdunkel. Das DSRV gleitet in einem flachen Winkel auf die Position der America in 203 Metern Tiefe zu, der Pilot steuert das DSRV nach Instrumenten. Als der Pilot auf diesen sieht, dass die 180-Meter-Marke unterschritten ist, schaltet er den Scheinwerfer an. Gleiches Licht flutet durchs Wasser und erfaÄt kurz darauf das Wrack der America.

Die MÄ¼nner im Rettungs-U-Boot erschrecken. Der Funker auf der Baden hÄrt ihre entsetzten Bemerkungen und ihr StÄhnen. Dann der erste Augenzeugenbericht nach dem Untergang der America:

Ä»Seehase an Baden. Wir haben die America gefunden. Sie liegt auf ebenem Kiel, keine Neigung wie ursprÄ¼nglich berichtet! Der Bug bis zum Turm ist total zerstÄ¼rt und vom Rest des Bootes abgebrochen. Der Turm ist stark beschÄ¼digt, der Bootsrumf scheint unnatÄ¼rlich verzogen. Achtung, wir umrunden jetzt die Hecksektion. Diese scheint Ä¼uÄ¼rlich in Takt. Wenn es noch Ä¼eberlebende gibt, dann finden wir sie nur hier. Ich nÄ¼here mich jetzt dem Notluk und werde andocken. Ende.Ä«

Der Funkverkehr, der wÄ¼hrend der Rettungsaktion zwischen den Schiffen, den U-Booten und spÄ¼ter auch den Tauchern stattfindet, geht ungesiebt und ungekÄ¼rzt an die amerikanische Nordatlantikflotte.

*

Im Sitzungssaal der Nordatlantikflotte Amerikas in Norfolk herrscht das schiere Chaos. MÄ¼nner und Frauen schreien wild durcheinander. Die Familienmitglieder der Besatzung verlangen volle AufklÄ¼rung. Admiral Speaks wiegelt weiterhin ab. Die Lage sei im Griff, man hÄ¼tte Funkkontakt mit der U-Boot-Besatzung. In wenigen Stunden werde ein Rettungs-U-Boot der Deutschen oder der DÄ¼nen die ersten Besatzungsmitglieder heraufholen. Es bestÄ¼nde weiterhin kein Grund zur Besorgnis.

*

Der Pilot des DSRV Seehase setzt das Boot auf den Bajonettverschluss des Notluks der America. Die Kamera ist eingeschaltet, er steuert das Boot nach Monitor. Doch der Andockversuch misslingt. Er versucht es ein zweites, ein drittes Mal. Doch immer wieder gleitet die Seehase ab. Das Luk wurde durch das starke Verziehen der America bei der Explosion ebenfalls beschÄ¼digt. Mit einem DSRV wÄ¼rde man jedenfalls nichts ausrichten kÄ¼nnen. Die einzige Chance die MÄ¼nner zu retten, wÄ¼rden die Taucher sein. Der Pilot gibt Ä¼ber Funk durch, dass er jetzt mit einem Greifarm vier Mal, das ist unter U-Boot-Fahrern und Tauchern ein gÄ¼ngiges Signal, gegen den Rumpf hÄ¼mmern werde. Er bittet den Mann am Sonar der Baden darum, auf Antwort zu lauschen. Dieser gibt sein Okay und konzentriert sich. Laut und deutlich hÄrt er die vier SchlÄ¼ge der Seehase, deren Pilot, um den Mann am Sonar nicht zu behindern, alle seine Antriebe abgeschaltet hat. Gespannt lauscht der Horcher in die Tiefe. Doch es bleibt totenstill. Das Klopfzeichen des DSRV wird nicht beantwortet.

»Wie können Sie nur behaupten, dass Sie im Funkkontakt mit Männern da unten stehen!«, herrscht der Mann im Range eines Bootsmannes einen hohen Offizier der Amerikaner an. Dieser ist nicht in der Lage zu antworten. Er senkt die Augen und verläßt den Horchposten der Baden.

*

Die amerikanische Experten-Crew weist am Nachmittag die deutschen und die dänischen Taucher ein. Direkt neben der Notschleuse gibt es ein Ventilrad, das unter einer Klappe, ähnlich dem Tankdeckel eines Autos, untergebracht ist. Dieses Ventil würde das Schleusenrohr unter den Umgebungsdruck setzen und so ein Öffnen ermöglichen. Die Spezialisten bläuen den Tauchern ein, dieses Ventil, entgegen der herkömmlichen Bauweise an U-Booten, gegen den Uhrzeigersinn zu drehen.

Danach steigen drei dänische Taucher als erste Schicht in einer Taucherglocke ab. Sofort strebt einer der Taucher nach dem Ausstieg aus der Glocke dem Schleusenventil zu. Die Sicht ist hervorragend für diese Breiten, sie liegt bei gut 20 Metern. Die starken Scheinwerfer der Taucherglocke schaffen für die Taucher angenehme Arbeitsbedingungen. Der Däne versucht, das Ventil zu öffnen – nichts! Er winkt seine beiden Kameraden zu ihm her. Zu dritt versuchen Sie, das Ventil zu drehen. Es muss aber durch die Explosion verzogen worden sein. Die Taucher haben Angst, es abzureißen, dann wäre alles umsonst gewesen. Sie verständigen sich kurz und gehen in die Taucherglocke zurück.

Einer der Taucher hatte schon einmal ein ähnliches Problem. Der Bordmechaniker des Bergeschiffes hatte damals in aller Eile ein Spezialwerkzeug angefertigt. Der Taucher macht eine kurze Skizze des Werkzeugs und gibt diese nach oben durch. An Bord der Oeresund ist eine kleine Schlosserwerkstatt. Dort schweißte der Mechaniker nach den Angaben des Tauchers den Spezialschlüssel zurecht. Wieder ist eine Stunde vergangen.

Die Taucher versuchen es erneut. Doch auch mit dem Schlüssel lässt sich das Ventil nicht bewegen. Einer der Taucher, einer Eingebung folgend, legt noch einmal Hand an das massige Rad und dreht es in die herkömmliche Richtung. Ohne Probleme lässt es sich leicht öffnen. Die drei Taucher sind fassungslos. Einer der Dreien hat für den Fall, dass das Ventil geöffnet werden kann eine Tüte Milch mit nach unten genommen. Diese öffnet er jetzt mit seinem Tauchermesser und prät damit das Wasser. So sehen die drei Taucher, dass das Wasser tatsächlich in den Schleusenraum einströmt und das Luk flutet. Das Team hat Angst, dass sich im Innern der Schleuse schon Matrosen befinden könnten, die jetzt zwangsläufig ertrinken. Schnell öffnen sie das äußere Schott, doch die Schleusenkammer ist leer. Ein Taucher schwimmt hinein und klopft an die innere Tür. Er bekommt keine Antwort.

Das war die vorläufig letzte Aktion dieses Teams, das jetzt durch ein neues abgelöst wird.

*

Admiral Speaks hat in aller Eile wieder die Angehörigen zusammengerufen. Er teilt ihnen mit, dass das dänische Taucherteam die Notschleuse öffnen konnte und Klopfkontakt mit der Mannschaft im U-Boot hatte. Alle seien wohl auf, die Spezialisten würden alsbald alle

Soldaten der America lebend bergen.

Speaks strahlt und hebt seine Hände zum bekannten Victory-Zeichen, die Angehörigen klatschen Beifall, einige weinen und andere richten Dankgebete zum Himmel.

*

Die Deutschen unterrichten das nächste Taucherteam, das aus Deutschen besteht, ausführlich über die Situation an der America. Der Funkmaat der Baden gibt die Informationen an die Amerikaner in Portsmouth weiter.

Speaks dringen die Deutschen ins U-Boot ein. Es bietet sich ihnen ein schrecklicher Anblick. Das Schott zur nächsten vorderen Sektion ist gebrochen, Wasser drang mit furchterlicher Gewalt in die letzte, die neunte Sektion, ein und tötete 39 Männer, die hier auf ihre Rettung geharrt hatten. Dass die Männer noch bis einige Stunden vor Beginn der europäischen Rettungsaktion lebten, beweisen die Briefe, die die erschütterten Taucher bei den Kameraden finden. Das Team beschließt, die Briefe zu sichern und nicht den offiziellen Stellen zu übergeben. Baden und Oeresund berichten der amerikanischen Nordatlantikflotte von der Tragödie.

*

Vizeadmiral Ashley Speaks ist kreidebleich, als er vor die Angehörigen tritt. Er informiert sie, dass auf Grund eines eklatanten Fehlers der europäischen Rettungskräfte alle Soldaten der America ums Leben kamen. Er betont weiter, dass die eigenen Streitkräfte noch Minuten vorher im Funkkontakt mit der Besatzung gestanden hätten. Speaks macht die Europäer für das Drama verantwortlich. Als Unglücksursache nennt er den Zusammenstoß der America mit einem Schiff der russischen Manöverbeobachter, die den vorgeschriebenen Sicherheitsabstand nicht eingehalten hätten. Entsprechende Pressemeldungen seien bereits seitens der PR-Abteilung der US-Navy lanciert worden. Das Pentagon wird Speaks später in seiner Darstellung unterstützen. Die Angehörigen sind fassungslos. Sie werden von einem Stab von Psychologen betreut.

*

Die Deutschen und die Deutschen geben ihre eigene Version der Geschehnisse an die Presse heraus. Sie stützt sich vor allem auf die Zeugenaussagen der Besatzung der Deutschland, der Baden und der Oeresund. Das Presseecho in Europa ist eindeutig auf Seiten der europäischen Seestreitkräfte, die an der Bergung beteiligt waren. Die Zeitungen und Rundfunk- und Fernsehsender in Amerika zweifeln zumindest an der Darstellung der Navy. Trotzdem wird Vize-Admiral Ashley Speaks »aufgrund seiner hervorragenden Leistungen für die Navy« und »insbesondere für seinen Einsatz für die Rettung der Schiffbrüchigen der America« zum Admiral ernannt. Wenige Tage bezieht er triumphal sein Büro im Pentagon.

Seine erste Anweisung lautet:

»Die Gefallenen der America werden nicht geborgen. Es wird eine Beton-Hölle um das Wrack gegossen und der Seeabschnitt zum nationalen Monument erklärt. Zum Zeichen der Trauer und der Wertschätzung Amerikas für seine Soldaten wird eine Leuchtboje am Wrack befestigt. Der Jahrestag des Unfalls wird zum Volkstrauertag erklärt und die Angehörigen per Schiff zur Unfallstelle transportiert. Zu diesem Zeitpunkt wird in jeder Navy-Kaserne und auf jedem Navy-Schiff für fünf Minuten jeglicher Dienst ruhen.«

Weder die Regierung noch der Kongress verlangen die Einsetzung eines Untersuchungsausschusses.

Die wenige Tage später veröffentlichten Briefe und Testamente der 39 Matrosen werden als »plumpe Fälschungen und unverschämter Rechtfertigungsversuch für schlampige Arbeit der Europäer« diskreditiert.

Nur wenige der Angehörigen stellen sich den offiziellen Stellen entgegen und strengen auf Grund der Briefe der 39 Gerichtsverfahren an. Nach langen Jahren zermürbender Rechtsstreite werden die Verfahren eingestellt. Über die Aktion mit den biologischen Waffen erfahren weder der Präsident noch die Regierung noch das Volk. Das bleibt Navy-Geheimnis.