



Rund 50 m Länge, 4,50 m Durchmesser, 450 Tonnen Wasserverdrängung – das sind die Dimensionen der „Röhre“ U 1 – Arbeitsplatz von Oberleutnant zur See Harald Mandt (25). Aus der Horchheimer Landratte ist längst ein erfahrener „Mariner“ mit Ambitionen auf einen Kommandantenposten geworden.

Hans Jürgen Leichum berichtet.

Fotos: Privat

In der

Röhre durch die Meere

„Angströhre“ heißen die 24 Unterseeboote der Bundesmarine im lässigen Fachjargon der rund 500 Besatzungsmitglieder, die mit Beklemmungsgefühlen dieser Art im Normalfall natürlich nichts an der Mütze haben. Ganze 2,5 cm Stahlhaut halten dem Wasserdruck stand – bis zu welcher Tauchtiefe, darüber schweigt sich H. Mandt aus – militärisches Geheimnis. Aber das verrät er: Bei Brassfahrt (mit voller Kraft) macht das Schiff über Wasser 12 Knoten – das sind ca. 22 km/h, unter Wasser 16 Kn = 30 km/h.

Viel Technik, wenig Platz

Als Bootsoperationsoffizier ist der junge Horchheimer der 2. Mann an Bord von U 1, direkt hinter dem Kommandanten. Aber Titel und Rang spielen in diesen „blauen“ Kreisen keine große Rolle. Kameradschaft wird unter den 23 Mann Besatzung groß geschrieben, Teamgeist geht vor. In der engen Röhre, die vollgestopft ist mit Technik und Elektronik, bleibt schon rein äußerlich kaum Platz für individuelle Bereiche. Die einzige Tür an Bord ist die Toilettentür. „Der Lokus ist der einzige Ort, an dem du für dich allein bist“, meint Wachleiter Mandt.

Harter Rhythmus

Während seiner Wachzeit hat

er die Aufgabe, „den Dampfer zu fahren“. Das bedeutet Überwachung der Navigation, Festlegung der Fahrtstufen, Einhaltung der Seefahrtsregeln u.ä. – vier Stunden, die ein großes Maß an Anspannung und Konzentrationsfähigkeit erfordern. Körperliche Arbeit fällt kaum an, aber der Vier-Stunden-Takt wird in See zum Streß. Wenn Harald Mandt während der Freiwache nach dem Essen schlafen will, muß er seine 75 kg Körpergewicht und 1,75 m Länge in die Koje von 1,60 m x 0,50 m zwängen. Bei den Seetörns, die meist zwei - drei Wochen dauern, kommt der Schlaf zu kurz. Dabei ist das im Grunde die einzige Freizeitbeschäftigung. Rund 80 - 90 Seetage absolviert Harald Mandt im Jahr im Operationsgebiet Ostsee (bis Bornholm), Nordsee Kanal, Biskaya. Der letzte große Törn von U 1 führte im April '83 vom Heimathafen Kiel über Lerwick auf den Shetland-Inseln bis nach Kristiansand in Norwegen. Zu solchen „Seereisen“ laufen mehrere Boote im Verband mit einem Tender (Versorgungsschiff) aus, der gleichzeitig als Zielschiff für „trockene“ und „nasse“ Schüsse dient. Trockene

Schüsse werden nur auf dem Papier ausgeführt, bei der nassen Version fauchen Übungstorpedos aus den 8 Rohren. Nur vier Tage Landgang mit Besuchsprogramm unterbrechen die tauchtechnische Gefechtsausbildung auf hoher See. Nach der Rückkehr kam das Schiff zum „Check“ ins Marinearsenal, während die Besatzung wieder mal ausschlafen konnte.

Feuer im Skagerrak

Zweimal in seiner bisherigen Dienstzeit mußte Harald Mandt erleben, daß auch für Profis die Röhre zur Angströhre werden kann. Der erste ernste Zwischenfall ereignete sich auf U 10, „seinem“ ersten Boot. Unter dem 6. Juli 1981 hieß es im Logbuch: Position rund 30 Seemeilen nördlich Skagen Leuchtturm, Überwasserfahrt, 01.17 Uhr mittlereuropäische Sommerzeit „Feuer im Schiff“. 23 Minuten später ist das Feuer am Hauptaggregat gelöscht, der Antrieb außer Gefecht. Das Versorgungsschiff „Tegern-

see“ nimmt U 10 auf den Haken und schleppt das Boot aus dem Skagerrak ins dänische Friederichshaven. Als seinen „zweiten Geburtstag“ stuft Oberleutnant Mandt den 17. 9. 82 ein. Bei dichtem Nebel überläuft das Oberleutnant zur See Harald Mandt (25). Mit 28 Jahren möchte er als Kommandant sein eigenes Boot fahren.



weiter auf Seite 59

niederländische Motorschiff „Warlenburgh“ in der Kieler Förde („Eine Viertelstunde vor der Haustür“) U 1. Die hintere Tauchzelle wird auf-



gerissen, Wassereintrich, Grundberührung. „Das war knapp“, meint der 25jährige Horchheimer.

Eine heikle Frage

Irgendwo habe ich mal den Satz gelesen, U-Boote seien die „grauen Wölfe des Meeres“ – im Ernstfall, versteht sich. Warten, Lauern, Jagen, Zuschlagen – der Vergleich hat etwas für sich. U-Boot-Fahrer Mandt, seit dem 1.7.76 bei der Bundesmarine, hält nicht viel von dramatisierender Veranschaulichung. Er sieht seinen Dienst an Bord als reizvolle Aufgabe, als Beruf wie viele andere auch. Und im Ernstfall, für den er ständig trainiert wird, wenn es heißt „den Gegner treffen, ausschalten, töten“? Harald Mandt räumt ein, daß solche Gedanken aufkommen und verarbeitet werden müssen, letztlich aber verdrängt werden. „Außerdem besteht unsere Aufgabe ja gerade darin, diesen Ernstfall zu verhindern.“

Der Traum von der Seefahrt

Wie er zur Marine kam? Nach dem Abitur mit Notendurchschnitt 2,5 am Johanesgymnasium Lahnstein meldete er sich freiwillig, und zwar gezielt zur U-Bootwaffe. Den Traum vom Abenteuer Seefahrt hatte er als Junge schon oft geträumt, zum Schlüsselerlebnis wurde ein Marinewochenende in Koblenz mit Informationsveranstaltungen auf dem Plan. „Ich wollte hier mal raus, wollte unabhängig werden und etwas von der Welt sehen.“ Mit diesen (wie er zugeibt) klischeehaften Vorstellungen verpflichtete er sich zunächst auf 8 Jahre. Von Seefahrtromantik bleibt auf

einem U-Boot nicht viel, das erfuhr er sehr schnell. „Aber bei der Marine ist man in erster Linie Seemann und dann erst Soldat.“ Hinzu kommt, daß die U-Boot-Leute als Elitetruppe gelten, einen hohen Ausbildungsstand erreichen und daß an Bord – anders als auf Fregatten oder Zerstörern – keine „Kasernenatmosphäre“ herrscht.

Berufsziel: Kommandant

Nach dem Einrücken in die Marineschule Flensburg ging es zunächst ziemlich marinefremd zu: Drei Monate grüne Grundausbildung wie bei jedem Rekruten. Dann aber



Kein feudaler Freizeitraum. Die „Messe“ von U 1.

folgte doch ein Stück Seefahrerherrlichkeit während der drei Monate auf der „Gorch Fock“, dem 90 m langen Segelschulschiff der Marine. Hier lernen alle Seeoffiziersanwärter ihr Metier von Grund auf. Von dieser Zeit schwärmt Harald Mandt noch heute, auch wenn es Knochenarbeit war. Es schlossen sich vier Monate auf dem Schulschiff „Deutschland“ an mit einem großen Törn durchs Mittelmeer in arabische Gewässer. Stationen dieser Reise waren Palermo, Piräus, Kairo, Oman. Im Anschluß an diese Grundschule der Seefahrt lernte Harald Mandt das Kleine und Große Einmaleins des U-Boot-Fahrens in Flensburg, Neustadt/Holstein, Bremerhaven und List auf Sylt. Am 1. Januar diesen Jahres wurde der Horchheimer zum Oberleutnant befördert. Zur Zeit läuft ein Antrag auf Übernahme als Berufssoldat. Die Seefahrt läßt ihn nicht mehr los. Sein großes Ziel: Ein eigenes Boot fahren, Kommandant werden. Doch das ist erst mit 28 Jahren möglich.

„Tonband-Orchester“ anpassen – sorgte nicht gerade für eine Beruhigung der schon eh stark strapazierten Nerven. Es blieb also nichts anderes übrig, als in der Burghalle Mayen noch bis kurz vor dem Auftritt zusammen mit dem Orchester zu proben. So kam es, daß die Horchheimer Sänger und auch ihr Dirigent

100 JAHRE

mit ziemlich wackligen Beinen in Mayen ihren Auftritt absolvierten. Zwei zusätzliche Proben ließen den Chor dann doch gut vorbereitet in das Jubiläumskonzert gehen. Der Kritiker Arnd Brauch empfand die Darbietungen als „Ohrenfreude“ und schrieb dazu in der Rhein-Zeitung:

„Zum 100. Geburtstag des Männerchores hatten Vorstand und Sänger ein Konzertprogramm zusammengestellt, das die Besucher in der gut besetzten Rhein-Mosel-Halle weit ab von den üblichen Pfaden des Chorgesanges führte. Dieses Konzert zum Auftakt der 100-Jahr-Feierlichkeiten war sicherlich die Ernte einer vor vielen Jahren ausgelegten Saat, die Sänger und Chorleiter Adolf Wirz (FDB) gemeinsam einbringen konnten.“

Anerkannte Kulturpflege

Am 15. Mai erhielt der Männerchor bei einer Feierstunde in Zell die Zelterplakette, die als äußeres Zeichen öffentlicher Anerkennung der Arbeit von Männerchören vom Bundespräsidenten verliehen und in Rheinland-Pfalz durch den Kultusminister übergeben wird. Die Plakette ist nach Friedrich Zelter (1758-1832) benannt, dem Gründer der ersten Liedertafel in Berlin im Jahr 1809. Voraussetzung für ihre Verleihung ist die Leistung von Kulturarbeit über Generationen hinweg, über einen Zeitraum von 100 oder mehr Jahren.

Eigentlicher Höhepunkt des Jubiläums wird dann das große musikalische Wochenende vom 23.-25. September sein, für das bereits zahlreiche Vereine aus nah und fern ihre Zusage gegeben haben. Die Vorbereitungsarbeiten laufen auch hier bereits seit Monaten auf vollen Touren.

Sängernachwuchs – Problem mit Hoffnungsschimmer

Der Männerchor 1983 – ein alter Jubilar und doch immer noch jung? Hier ist sicherlich auch der Wunsch der Vater des Gedankens! Die Tatsache, daß im vergangenen Jahr 8 Jugendliche als Sänger gewonnen werden konnten, ist sicher als Erfolg und erster

Schritt auf dem Weg zur Senkung des Altersdurchschnitts zu werten. Auch wenn es sich bei diesen jungen Herren bis auf eine Ausnahme um Söhne aktiver Sänger handelt, mindert das nicht die hoffnungsvolle Stimmung auf „Sängernachwuchs“.

Das Problem, Jugendliche für einen Männerchor zu gewinnen, bereitet aber sicherlich nicht nur dem Horchheimer Chor Kopfzerbrechen.

Denn da existiert doch eine Menge von Vorurteilen (aus Tradition oder durch eigenes Verschulden der Vereine?). „Büffet- und Heimsänger“, „spießbürgerliches Gehabe“, veraltetes Liedgut von vorgestern, musikalische Fossilie aus dem vorigen Jahrhundert etc.“

Es liegt auf der Hand, daß ein Männerchor bei Jugendlichen nicht in Konkurrenz treten kann und will zu Pop, Rock, Reggae, Punk und Funk oder was es sonst noch alles geben mag. Der Zahn der Zeit nagt sicherlich an eingefahrenen Traditionen. Gesellschaftliche Umstrukturierungen und die durch die Medien stark beeinflussten Veränderungen im zwischenmenschlichen Bereich stellen eine Herausforderung an die Chöre dar. Will man aber der Statistik glauben, wonach in Rheinland-Pfalz jeder 10. Bürger sich in einem Musik- oder Gesangsverein bzw. Chor engagiert, so gibt dies auf der anderen Seite wiederum Anlaß zur Hoffnung. Vielleicht ist auch die Tatsache, daß der Männerchor Horchheim bei seinem Jubiläumskonzert im Jahr 1983 zum ersten Male nach einer langen „Durststrecke“ wieder mit 63 aktiven Sängern auf der Bühne stand, ein Beweis dafür, daß die Talsohle bereits durchschritten ist.