

## Einleitung

Als ich seinerzeit von meinem ersten Bordkommando auf dem Schnellboot ‚Häher‘ vom 5. Schnellbootgeschwader in Neustadt auf das eher behäbig wirkende Küstenminensuchboot ‚Niobe‘, damals Sperrwaffenversuchsstelle in Kiel, versetzt wurde, war meine Gefühlswelt eher zwiespältig. Das raue, anstrengende Fahren auf den Jaguar-Schnellbooten schien mir doch eher meinen Vorstellungen von Seefahrt zu entsprechen, als das ruhigere Dahindampfen auf dem kleinen Minensucher.

Entschädigt wurde ich aber bald durch eine ausgesprochen gute Schiffsführung, ganz hervorragende Kameraden im Deck, einen riesengroßen Funkraum ganz für mich alleine – mit Kombüse direkt gegenüber, was sich bald auf mein Körpergewicht auswirken sollte – und eine äußerst interessante Phase des Testens von Hohlstaplenbooten, den Vorläufern des heute noch eingesetzten Troika-Systems.

Die ‚Seekuh‘ war ein kleines Boot mit viel geheimer Technik, die es auszuprobieren galt. Zwar war die ‚Niobe‘ nicht so schnell wie der ‚Häher‘, aber an Seetüchtigkeit konnte sie es ohne weiteres mit ihm aufnehmen. Fahrten in den im Herbst stürmischen Fehmarn-Belt und vor allem die Nordsee um Helgoland sind mir da noch in guter Erinnerung.

Lästig war nur das ewige Wachegehen als Einzelfahrer, vor allem auf der zugigen Pier im Kieler Winter. Als ich neulich Weihnachten zum Empfang der ‚Gorch Fock‘ wieder einmal im Winter an gleicher Stelle stand, wünschte ich mir diese schöne Zeit dennoch wieder zurück. ‚Hansa‘ und ‚Niobe‘ können als Vorläufer unserer Binnenminensuchboote gelten. Die guten Seeigenschaften haben sie übernommen, die Decks zeigen in etwa den gleichen Komfort. Kiel als Heimathafen zeigte sich von seiner besten Seite und so konnte ich den kleinen ‚Karriereknick‘ mangels zeitgerecht stattfindendem F1 gut verkraften.

Aus heutiger Sicht war die Zeit viel zu schnell vorbei und immer, wenn ich in Kiel bin, versuche ich, Einzelheiten aus dem Gedächtnis zu rekonstruieren und muss so manches mal heimlich schmunzeln, wenn es um angenehme Erinnerungen geht.

## Auf der Niobe



Nach dem recht tristen Abschied vom ‚Häher‘ machte ich mich mit gemischten Gefühlen auf den Weg zu meinem neuen Kommando, dem Binnenminensuchboot ‚Niobe‘. Bisher war es so gewesen, dass ich als ‚knallharter‘ Jaguar-Klasse Fahrer etwas naserümpfend auf die beschaulich wirkenden Binnenminensucher herabgeblickt habe.

Es lag bei der Sperrwaffenversuchsstelle in Kiel, also schon mal zumindest eine etwas größere Stadt im Hintergrund, was mehr Abwechslung in der Freizeit versprach. Die ‚Niobe‘ war einer der ersten neu entwickelten Minensucher nach dem Krieg. Ein kleines, gemütliches Boot, wie es schien – das Deck war auf jeden Fall recht einladend und fast komfortabel eingerichtet – alles beste Edelhölzer in warmen, gemütlichen Farben. Mein eigener Abschnittsleiter sollte ich hier sein und das war allerdings schon mal zufrieden stellend, nach dem doch meist recht fachrichtungsfremden Einsatz auf dem ‚Häher‘. Mit dem Koch teilte ich mir die erforderlichen dienstlichen Landgänge, wie ich auch stets seine Errungenschaften testen musste. Es dauerte nicht lange, bis sich das an leichtem Übergewicht bemerkbar machte. Auch hier war Bier keine Mangelware. Der Kommandant war ein streng wirkender alter Haudegen, von dem man behauptete, er wäre als junger Mann als Boxer Teilnehmer an der Olympiade von 1936 gewesen. Da kam kaum Zweifel auf, denn sportlich war er. In aller Frühe machte er auf dem Achterdeck täglich und bei jedem Wetter seine Freiübungen. Der jeweiligen Pierwache wurde das Meldungmachen meist erlassen. Geduldig war er selbst bei unseren Versuchen, per Liederbuch Seemannslieder einzuüben. Seine Kammer lag direkt neben dem Mannschaftsdeck, eine harte Geduldsprobe für ihn, dachte ich manchmal. Ein nautischer Köhner, das bewies er bei einer recht unruhigen Fahrt durch den Fehmarnsund. Der WO fuhr und brachte das Boot nicht unter Kontrolle. Überall flogen schon die Teile durch die Gegend, bis er nach kurzem unwirschem Kommando die Fahrt selbst übernahm und das Boot nach wenigen Anweisungen ruhig und sicher weiter fahren ließ. Die Kameradschaft im Deck war ausgezeichnet, der Dienst erträglich bis erfreulich. Einerseits dem Geschwaderzwang entzogen, kostete es doch manche Wache mehr, waren wir doch ganz allein auf uns gestellt. Die Fahrten haben durchweg viel Freude bereitet, vor allem, wenn die ‚Seekuh‘ sich verselbständigte und wir mit ‚AK‘ hinterher mussten, um sie wieder einzufangen. Die Übungen waren erste Tests für das später als ‚Troika‘ bekannt gewordene Minensuchsystem.

In guter Erinnerung ist mir noch eine spektakuläre Aktion vor Helgoland. Zwar war über Funk eine Übung angemeldet worden, dennoch waren wir überrascht plötzlich im Seegang eine unbemannte Tonne zu finden, die irgendwie nicht dahin gehörte, wo wir sie fanden. Als dankbares Ausbildungsobjekt angesehen, fischten wir Minensucher das Gerät flott aus dem Wasser. Per Funk durfte ich den seltenen Fund melden und war recht stolz, dass alles so gut klappte. Später hieß es allerdings, dass wir damit die schon unter Dampf gegangenen Fletscher-Zerstörer in W’haven um ihren geplanten Einsatz zur Suche des Geräts gebracht hatten.

Ich kann nicht sagen, dass es mir sehr Leid um deren verpatzten Einsatz getan hat.

Die mit ‚Niobe‘ und ‚Hansa‘ gemachten Erfahrungen flossen in die Entwicklung der neuen Binnenminensuchboote des 7. Minensuchgeschwaders in Neustadt /Holstein mit ein.



Wie schnelllebig unsere Zeit ist, sieht man unter anderem daran, dass eine der Minensucherneubauten, der im Auftrag der Siegermächte des II. Weltkriegs neu gegründeten Bundesmarine, heute so gut wie vergessen ist. Als ich damals (1965) als FU21 auf das Boot versetzt wurde, interessierte mich Hintergrund und Geschichte von Boot und Namen herzlich wenig.

**Niobe** bezeichnet in der griechischen Mythologie die Tochter von Tantalos und Dione, Königin von Theben. Mit ihrem Mann König Amphion hatte sie 12 Kinder, andere Quellen sprechen von 14 Kindern. Wegen ihrer reichen Mutterschaft verhöhnte sie Leto, die nur zwei Kinder besaß. Daraufhin töteten die Kinder von Leto, Apoll und Artemis, die Kinder von Niobe, um die Schmach zu rächen. Einsam und alleine saß Niobe unbeweglich zwischen den Leichen aller ihrer Kinder und verwandelte sich in Stein. Leto zeigte sich nun gnädig und trug sie mit einem kräftigen Wind zurück in ihr Vaterland

**Niobe** war später der Name eines Segelschulschiffes der deutschen Reichsmarine. Der im Jahre 1913 auf einer dänischen Werft vom Stapel gelaufene Viermastgaffelschoner trug ursprünglich den Namen *Morton Jensen* und stand zunächst im Dienst der Reederei L. F. Knackergaard in Nyköbing. Im ersten Weltkrieg wurde das nunmehr *Tyholm* genannte Schiff mit Grubenholz nach England an Bord von einem deutschen Unterseeboot aufgebracht und prisengerichtlich eingezogen. Nach einer Zwischenstation als Charterschiff einer Filmgesellschaft wurde es 1922 von der deutschen Marine übernommen, auf den Namen *Niobe* getauft, zu einer dreimastigen Schonerbark umgebaut und als Segelschulschiff eingesetzt.

Am 26. Juli 1932 kenterte die Niobe im Fehmarnbelt in einer Gewitterbö und sank in wenigen Minuten. 69 Menschen kamen bei dem Unglück zu Tode, 40 wurden gerettet. Im August 1932 wurde das Schiff gehoben und am 18. September 1933 wurde das Wrack schließlich nordöstlich der Stolpe-Bank im Beisein fast der ganzen Flotte von einem Torpedo versenkt. Am Nordstrand der Insel Fehmarn befindet sich das Niobe-Denkmal, das auf den Untergang der Niobe hinweist.