

**VOR 25 JAHREN:**

# "WHISKEY ON THE ROCKS"

Ein international verständliches Handzeichen: „Bleibt weg!“ Sechs Tage lang weigerte sich der Kommandant des gestrandeten U-Bootes, jemanden an Bord kommen zu lassen



**M**ancherlei Begründungen gibt es für die Havarie des russischen U-Bootes U-137 vor 25 Jahren. Am 27. Oktober 1981 lief dieses U-Boot der „Whiskey-Klasse“ auf einen Felsen an der schwedischen Küste vor Karlskrona auf und kam aus eigener Kraft nicht wieder frei. Ein Ausfall der Navigationsinstrumente habe dazu geführt, dass dieses U-Boot versehentlich in schwedische Küstengewässer einlief und dort diesen „maritimen Blechschaden“ erlitt, so die offizielle Erklärung der sowjetischen Marine. Die Nachricht „Whiskey on the rocks“ ging damals weltweit durch die Medien und führten zu zahlreichem Spott über die russischen U-Boot-Fahrer. Nach einer anderen Theorie sei es den Amerikanern damals gelungen, die Positionsbestimmung der russischen U-Boote nachhaltig zu stören und ihnen eine falsche Tiefe unter dem Kiel vorzugaukeln. Als dritte Erklärung wurde genannt, dass lediglich die Wodkavorräte an Bord von U-137 die Ursache der Havarie waren.

Erst nach 10 Tagen und nach langen diplomatischen Verhandlungen wurde das U-Boot von den schwedischen Behörden wieder freigegeben. Für alle sowjetkritischen Medien war „Whiskey on the rocks“ ein gefundenes Fressen, denn seit 1980 hatten die Schweden schon mehrmals fremde U-Boote in ihren Hoheitsgewässern wahrgenommen, freilich ohne diese identifizieren zu können oder ihrer habhaft zu werden. Peinlich war der Vorfall allerdings auch für die schwedische Marine. Das Seegebiet vor Karlskrona ist wegen des dortigen Militärhafens Sperrgebiet. Wie ein fremdes U-Boot – übrigens ein Oldtimer Baujahr 1950 – unbemerkt darin eindringen konnte, war für schwedische Militärs sehr schwer zu beantworten. Nicht einmal das gestrandete U-Boot wurde von der Marine entdeckt, sondern von Fischern. Erst 18 Stunden nach der Havarie sei die Marineleitung darüber informiert gewesen, dass an ihrer Küste ein fremdes Kriegsschiff liegt.

Eine weitere Erklärung dafür, warum U-137 vor der schwedischen Küste auf Grund gelaufen ist, bringt der russische Dissident Edward Topol in seinem 1983 erschienenen Roman „U-137“. Danach habe die Sowjetunion in dieser Zeit seismische Waffen entwickelt und an den Küsten potentieller Feindstaaten angebracht. Schweden sei damals von den Russen trotz seiner Neutralität als gefährlicher Gegner angesehen worden, denn bedingt durch seine geographische Lage sei Schweden in der Lage gewesen, den Zugang der russischen Nordmeerflotte zur Nordsee zu blockieren. Die Besatzung von U-137 habe laut Edward Topol ihr Boot gezielt vor Schweden auf Grund laufen lassen und die Sowjetunion hätte die weltweite Belustigung über die Unfähigkeit ihrer U-Boot-Fahrer kalkuliert in Kauf genommen. Mit einem speziellen Bohrer hätte die U-Boot-Besatzung an diesem Felsen nahe der Marinebasis Karls-

krona einen Stollen gegraben und darin eine „Energimatrize“ angebracht. Mit diesem neuen Waffensystem sei die Sowjetunion in der Lage gewesen, per Funk-signal Erdbeben auszulösen und so Häfen und Raketenstellungen anderer Staaten zu zerstören. Laut dem Roman des 1978 in den Westen emigrierten Edward Topol hätten weitere sowjetische U-Boote noch viel mehr seismischen Waffen auf dem Meeresgrund angebracht. Dazu hätten sich sowjetische U-Boote vor der Küste der „Feindstaaten“ auf Grund sinken lassen, dann hätten Marinetaucher die U-Boote durch den Torpedoschacht verlassen, um solche Waffen am Meeresboden nahe der feindlichen Küste zu installieren. Ein Agent wollte laut Topols Roman diese geheimen Unterwasserarbeiten vor Schwedens Küste für seine Flucht aus dem Machtbereich Russlands nutzen. Beim freien Aufstieg aus 100 Metern Tiefe sei er jedoch an der Wasseroberfläche an der Caissonkrankheit gestorben. Edward Topol erklärt im Nachwort seines Buches, dass er 1978 vom stellvertretenden Leiter der Hauptabteilung für politische Angelegenheiten der Sowjetarmee über diese neuen Waffen informiert worden sei. Topol war damals Kinodramaturg und sollte im Auftrag der Sowjetarmee einen Film drehen, durch den junge Männer für eine militärische Laufbahn gewonnen werden sollten. Im selben Jahr gelang es ihm, Russland zu verlassen. Das gestrandete U-Boot U-137 sei laut Topols Roman nach seiner Rückkehr in die Sowjetunion in U-300 umbenannt worden und soll im folgenden Jahr ins schwedische Hoheitsgewässer zurückgekehrt sein. Beim Anbringen weiterer „Energimatrizen“ vor Schwedens

Küste habe U-300 am 8. Oktober 1982 an einer Minensperre eine Detonation verursacht, sei von der schwedischen Marine geortet worden und konnte doch noch entkommen.

Fest steht lediglich, dass U-137 vom 27. Oktober 1981 vor Karlskrona strandete. Erst nach sechs Tagen war Anatolij Michajlovič Gustjin, der 35-jährige Kommandant von U-137, bereit, von Bord zu gehen und mit den Behörden zu kooperieren. Crewmitglieder hielten anfangs – mit Maschinengewehren bewaffnet – auf Deck Wache und verhinderten so, dass Rettungskräfte oder schwedische Soldaten an Bord kommen konnten. Die Regierung in Moskau samt ihrer diplomatischen Vertretung in Stockholm war sofort über das „Missgeschick“ ihres U-Bootes unterrichtet. Auf der Ostsee, 12 Seemeilen vor Karlskrona, erschien bald eine sowjetische Einsatzgruppe, bestehend aus zwei Zerstörern und drei Hochseeschleppern. Sowjetische Diplomaten seien bei Ministerpräsidenten Olof Palme vorstellig geworden mit der Forderung, nur sowjetische Kräfte sollen U-137 bergen dürfen. Die Regierung lehnte dieses Ansinnen ab. Angeblich hätte der schwedische Premierminister Torbjörn Fälldin an die eigene Marine bereits den Befehl gegeben, auf die sowjetischen Zerstörer zu feuern, falls diese sich dem Verbot widersetzen sollten. Über den genauen Inhalt der Verhandlungen zwischen dem gestrandeten U-Boot, dem Kreml, der sowjetischen Botschaft in Stockholm und der schwedischen Regierung sind keine Einzelheiten bekannt. Behauptet wird, dass erst nach sechs Tagen der damalige sowjetische Außenminister Andrej Gromyko persönlich dem Kommandant Gustjin erlaubt hätte, sein

Schiff zu verlassen, um mit den schwedischen Behörden zu kooperieren. Gleich nachdem der Kommandant an Land gegangen war, bestimmten allerdings die Naturgewalten das weitere Geschehen: Es kam ein Sturm mit Windgeschwindigkeiten bis zu 160 km/h auf, und das festgefahrene U-Boot schlug mehrmals auf die Felsen auf und drohte zu kentern. Die Besatzung rief daraufhin per UKW-Funk um Hilfe und feuerte rote Leuchtraketen ab. Daraufhin erfolgte eine Rettungsaktion wie bei einem normalen Seenotfall. Vier schwedische Schlepper zogen das gestrandete U-Boot vom Felsen in den nächsten Hafen. Währenddessen wurde der Kommandant von den schwedischen Behörden befragt – immer in Anwesenheit sowjetischer Diplomaten. Er blieb bei seiner Aussage, dass sein Schiff aufgrund defekter Navigationsinstrumente den falschen Kurs gefahren sei. Im Hafen wurde das U-Boot von schwedischen Marinesoldaten inspiziert. Sie fanden keinen Fehler an den Instrumenten, stattdessen jedoch Seekarten vom Schärengebiet vor Karlskrona inklusive Hafenpläne der Marinestützpunkte. Mittels eines Geigenzählers wurde Uranium 238 gemessen, damit war klar, dass das dieselbetriebene Schiff Nuklearwaffen an Bord hatte. Am 6. November 1981 zog der schwedische Schlepper „Harry Stone“ U-137 ins offene Meer. Vom weiteren Schicksal des Bootes – auch von der weiteren beruflichen Karriere seines Kommandanten – ist ausser den Angaben und Spekulationen von Topol nichts bekannt. Für die Bergungsaktionen hätte die Sowjetunion 658.000 US-Dollar – Topol schreibt in seinem Buch nur von 170.000 US-Dollar Bergelohn – bezahlt. Auch nach der Havarie von U-137 wurden

Im dänischen Naskov kann das ausgemusterte sowjetische U-Boot U-359 besichtigt werden. Dieses Museums-U-Boot ist baugleich mit U-137, das im Oktober 1981 vor der schwedischen Küste strandete. Auch das Innere von U 359 ist für Besucher zugänglich





vor Schwedens Küste weitere U-Schiffe beobachtet. Die schwedische Marine rief sogar die eigene Bevölkerung um Mithilfe bei der Suche nach fremden U-Booten auf. Gemeldet wurden viele, wobei sich nie feststellen liess, ob diese Wahrnehmungen Resultate der allgemeinen U-Boot-Paranoia oder tatsächliche Beobachtungen waren. Sogar fremde Froschmänner seien an der Küste entdeckt worden – falls dies tatsächlich so war, wäre es ein weiteres Indiz für die Richtigkeit von Topols Roman. Ein Mini-U-Boot wurde sogar direkt vor der „Gamla Stan“ (Altstadt) Stockholms gesichtet. Ein Jahr nach diesem Zwischenfall, am 8. Oktober 1982, löste ein unbekanntes U-Boot die Explosion einer 600-Kilogramm-Mine an einer Minensperre aus. Damit war die Anwesenheit wenigstens eines fremden U-Bootes in Schwedens Hoheitsgewässern tatsächlich bewiesen. Unklar blieb allerdings, woher dieses U-Boot kam und aus welchem Grund es vor Schwedens Küste unterwegs war. Edward Topol behauptet in seinem Roman, dass dies zweifellos wieder ein sowjetisches U-Boote gewesen sei. Die Sowjetunion hatte das damals vehement dementiert. Moskau hätte den Schweden sogar vorgeschlagen, eine gemeinsame Marineeinheit zu bilden, die unbekannte U-Boote vor Schwedens Küste angreifen sollte – dieses Angebot wurde abgelehnt. Erst später, lange nach dem Erscheinen von Topols Roman, wurde bekannt, dass die schwedische Marineleitung im Oktober 1982 dem Kommandanten der Küstenartillerie Brigadegeneral Lars Hansson verboten hatte, das unbekannte U-Boot mit Wasserbomben zum Auftauchen zu zwingen. So hält sich das Gerücht, dass die Marineleitung entgegen öffentlicher Beteuerungen gar kein Interesse daran hatte, die Identität des U-Bootes festzustellen. Es wird vermutet, dass es sich dabei um ein amerikanisches U-Boot handelte, das mit Billigung der Marineleitung, aber ohne Wissen und gegen den Willen der sozialdemokratischen Regierung von Olof Palme in Schwedens Küstenbereich unterwegs war. Angeblich hätte die schwedische Marineleitung bewusst die Angst vor den Russen gefördert, um die Neutralitätspolitik Palmes zu untergraben. Palme war Befürworter einer nuklearwaffenfreien Zone im Baltikum und setzte sich für eine Entspannung des

Verhältnisses zur Sowjetunion ein – gegen den Willen der damaligen amerikanischen Regierung unter Reagan. Möglicherweise agierten hohe schwedische Militärs im kalten Krieg gegen die eigene Regierung und wurden dabei von den USA unterstützt. Diese Einschätzung wurde durch eine Äusserung des US-Verteidigungsminister Caspar Weinberger im Jahr 2000 bestätigt (passenderweise in der Fernsehsendung „Striptease“), der erklärte, es seien in den 80er Jahren häufiger amerikanische U-Boote vor Schwedens Küste mit Billigung der Marineleitung aktiv gewesen.

„Whiskey“ entstammt lediglich der Zählung aus dem NATO-Buchstabieralphabet und bezeichnet die sowjetische Baureihe 613) waren Weiterentwicklungen der deutschen U-Boot-Klasse XXI. Vier deutsche U-Boote der Klasse XXI gingen nach dem 2. Weltkrieg in russischen Besitz über und wurden mit minimalen Veränderungen kopiert. Die Klasse XXI war von der deutschen Kriegsmarine gegen Ende des zweiten Weltkrieges gebaut worden. Nur 10 dieser „Einundzwanziger“ kamen noch zum Einsatz. Die Baureihe XXI war 76 Meter lang, hatte 57 Mann Besatzung und war mit Schnorchel ausge-

### DIE WISKEY-KLASSE, EINE WEITERENTWICKLUNG DER LETZTEN U-BOOTE DER DEUTSCHEN KRIEGSMARINE

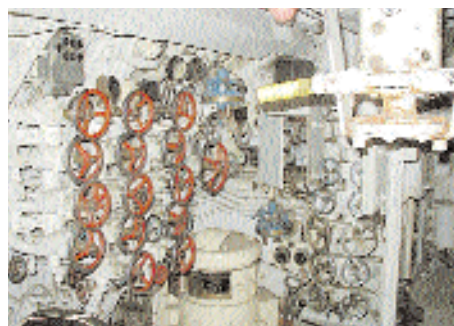
U-137 wurde im Jahr 1950 gebaut. Die sowjetischen U-Boote der Whiskey-Klasse (der von der NATO verwendete Begriff

rüstet, um die für ein U-Schiff höchst gefährliche Aufenthaltszeit an der Wasseroberfläche zu minimieren. Grund dafür

Das Festmachen schwedischer Marineschiffe konnte die Besatzung von U-137 nicht verhindern. Sechs Tage später zogen schwedische Schlepper das gestrandete U-Boot von seinem unfreiwilligen Liegeplatz weg. Nach sehr langen diplomatischen Verhandlungen wurde U-137 von den Schweden wieder „freigelassen“



war die effektive U-Boot-Jagd der mit Radar ausgerüsteten feindlichen Aufklärungsflugzeuge. Der Schnorchel der Klasse XXI-U-Boote wurde ab Anfang 1945 mit einer Verkleidung ausgerüstet, die ihn für das Radar unsichtbar machte. Die Höchstgeschwindigkeit der Klasse XXI-Boote lag bei Tauchfahrt bei 18 Knoten, also wesentlich schneller als bei anderen U-Booten. Zudem war eine sehr leise Schleichfahrt möglich. Dadurch konnten die U-Boote dieses Typs unerkannt nahe feindlicher Schiffe verweilen oder mit hoher Geschwindigkeit fliehen. Die maximale Tauchzeit ohne Schnorchelfahrt betrug 100 Stunden. Aufgrund ihres Nibelung-Sonars konnten diese Boote Kurs, Geschwindigkeit und Entfernung feindlicher Schiffe berechnen und somit angreifen, ohne das Sehrohr auszufahren und sich damit verwundbar zu machen. Zudem konnten sie ihre Torpedos schnell-



ler nachladen und somit wesentlich mehr Torpedoschüsse auf ein bestimmtes Ziel abgeben. Die Klasse-XXI war die leistungsfähigste U-Boot-Serie im zweiten Weltkrieg insgesamt. Wären sie früher einsatzbereit gewesen, hätte die deutsche Kriegsführung zu Wasser wesentlich erfolgreicher sein können. Die Sowjetunion baute zwischen 1949 und 1958 insgesamt 236 Exemplare dieses Typs, viele davon wurden exportiert. Die sowjetischen Boote waren als Küstenpatrouille-Boote eingesetzt, später wurden einige von ihnen zu Lenkwaffenträgern umgerüstet.

### U-BOOT-WRACKS SIND KRIEGSGRÄBER

U-Boot-Wracks müsste es im Prinzip sehr viele geben, denn allein von 863 im zweiten Weltkrieg eingesetzten deutschen U-Booten wurden 754 versenkt. Jeder Taucher möge allerdings bedenken, dass Wracks nicht nur attraktive Tauchziele, sondern in den allermeisten Fällen auch

stählerne Särge sind. Etwa 30.000 der 40.000 deutschen U-Boot-Fahrer im zweiten Weltkrieg starben in ihren Booten. „Auf einem Seemannsgrab blühen keine Rosen...“ heisst es in einem Seemannslied. Die Realität des Krieges hatte mit solch sentimentaler Verklärung nichts mehr zu tun. Keine andere Waffengattung hatte so viele Verluste wie die U-Boot-Waffe. Die meisten dieser Seeleute (übrigens lag gegen Ende des zweiten Weltkrieges das Durchschnittsalter der U-Boot-Besatzungen bei 22 Jahren!) konnten niemals regulär bestattet werden, sondern ihre Leichen blieben in den versenkten Booten. Bedauerlicherweise scheint dies für viele Taucher eher einen Reiz auszuüben, anstatt sie zu respektvollem Umgang anzuhalten. So wurde im Juni 1996 das im April 1942 versenkte deutsche U-Boot U-85 nordöstliche von Oregon / North Carolina in nur 30 Metern Tiefe entdeckt und faktisch geplündert – samt der Skelette der U-Boot-Fahrer. Gesunkene Kriegsschiffe gelten nach der Genfer Konvention weltweit als Kriegsgräber und dürfen nur mit Erlaubnis des Staates betreten werden, unter deren Flagge das Schiff fuhr. Nur wenige U-Boot-Wracks wie das vor der dänischen Insel Anholt versenkte U-251 sowie die „Rubis“ vor St. Tropez ruhen in einer Tiefe, die für Sporttaucher erreichbar ist, vielleicht ist das auch gut so. Dass das Eindringen in ein gesunkenes U-Boot ausserdem höchst gefährlich sein kann, zeigen die Unglücksfälle am Wrack des als „U-Who“ bekannten deutschen U-Bootes. Dort starben seit 1991 mindestens drei Wracktaucher. Meistens werden U-Boote, die in erreichbarer Meerestiefe gesunken sind, von den Besitzerstaaten wieder gehoben – unter anderem deshalb, damit sie nicht zum Ziel von Souvenirjägern werden. Einige Wracks konnten nach ihrer Hebung sogar wieder flott gemacht werden. So wurde das deutsche U-Boot U 2540 (ebenfalls ein Fabrikat der Baureihe XXI), das am 4. Mai 1945 von der eigenen Besatzung versenkt wurde, im Herbst 1957 von der Bundesmarine wieder gehoben und 1960 als „Wilhelm Bauer“ wieder in Dienst gestellt. Seit 1984 kann dieses Boot im Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven besichtigt werden. Gleich zweimal versenkt und zweimal gehoben wurde das erste



U-Boot der neuentstandenen Bundesmarine. Die „Hai“ – der ursprüngliche Name des Bootes lautete U-2365 – sank am 8. Mai 1945 im Kattegatt. Im Juni 1956 wurde es aus 50 Metern Tiefe wieder gehoben, restauriert und im August 1957 für die Bundesmarine in Dienst gestellt. Am 14. September 1966 sank das Boot während der Überwasserfahrt zum zweiten Mal und riss 19 Bundeswehrsoldaten mit in den Tod. Am 19. September 1966 wurde das Wrack der „Hai“ aus 47 Metern Tiefe erneut gehoben und anschliessend verschrottet. Ihre Bootsglocke wurde in der Weihehalle des Marineehrenmals in Laboe aufgestellt. Im dänischen Nakskov auf Lolland ist ein sowjetisches U-Boot der Whiskey-Klasse zu besichtigen. Dieses U-Boot U-359, baugleich mit U-137, wurde 1953 gebaut, war bis 1989 in Betrieb (ohne zu sinken oder auf einen Felsen aufzulaufen) und wurde im Jahr 1991 von Gorbatschow an Dänemark geschenkt.

*Text: Dietrich Hub,  
Fotos: Hans G. Friberg*

Weiteres dazu: [www.U359.com](http://www.U359.com). Auch zwischen der Sowjetunion und Schweden gab es Staatsbesuche hochrangiger Politiker. Ein sowjetisches U-Boot nach Schweden als Gastgeschenk mitzubringen wären vermutlich als höchst unpassend angesehen worden.

Bild oben:  
Zehn Tage lang dauerte der (aufgetauchte) Aufenthalt von U-137 an Schwedens Küste. Wie lange U-137 sich zuvor abgetaucht im schwedischen Hoheitsgebiet aufgehalten hatte ist nicht bekannt

Bild links:  
Das Innere und die Technik der Whiskey-Klasse (hier ein Foto aus dem baugleichen Museums-U-Boot U-359) blieben nahezu unverändert im Vergleich zu den letzten deutschen U-Booten im zweiten Weltkrieg