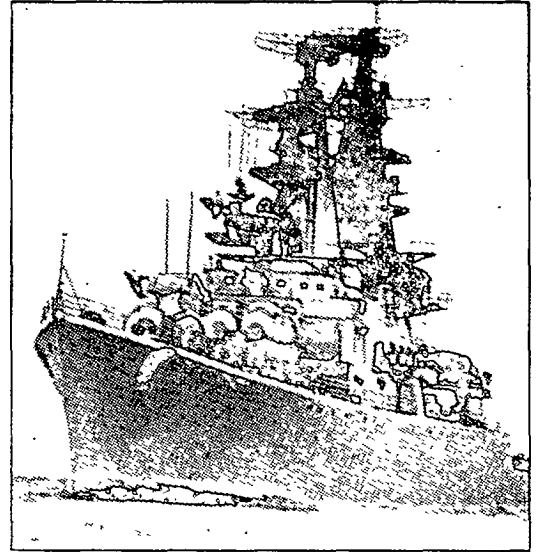
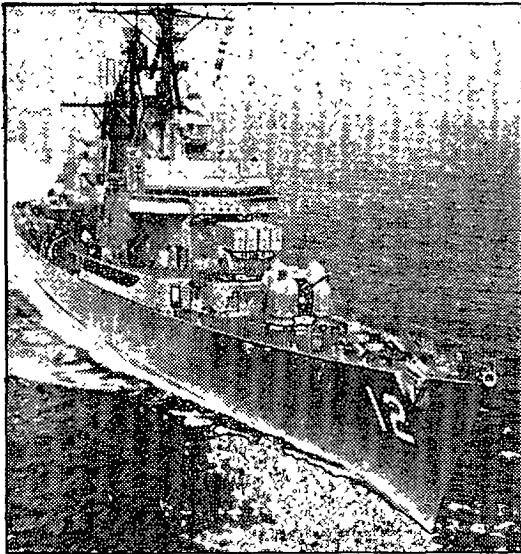




„Tartar“-Raketenzerstörer, Zerstörer-Strategie Zenker, Sowjet-Raketenzerstörer: „Der Marine wurde himmelangst“

BUNDESMARINE

RAKETENZERSTÖRER

à la Tartar

(siehe Titelbild)

Mehr als ein Jahr lang blieb das Gespenst unsichtbar. Dann erwischte es ein skandinavischer Frachtermatrose mit seiner Kamera.

Mit sprühender Bugsee rauschte es an einem Julitag des Jahres 1962 durch die Meeresenge zwischen Gotland und den schwedischen Schären. Es segelte unter dem sowjetischen Stern und bereitete der Nato ein marineblaues Wunder.

Denn als Geheimdienstler die unter Gotland belichteten Amateurphotos in der Pariser Nato-Zentrale und im Bonner Verteidigungsministerium ablieferen, sahen sich die Marine-Strategen einer neuen, prekären Lage gegenüber: Die Ostsee war zur sowjetischen Raketenbasis geworden.

Die Photos enthüllten zum erstenmal die Silhouette eines neuen sowjetischen Zerstörer-Typs. Das Kampfschiff, dem westliche Agenten ein Jahr lang wie einem Fliegenden Holländer nachgespürt hatten, übertraf alle Legenden, die ihm vorausgeeilt waren. Die fast 5000 Tonnen große „Kynda“ war gerüstet

- ▷ mit umfänglicher konventioneller Bewaffnung, unter anderem zwei Drillingsrohrsätzen für U-Jagdtorpedos, zwei Zwillings-Flaktürmen, zwei Rohrbündeln für den Abschuss von Wasserbomben;
- ▷ mit einem Doppelstarter für den Abschuss von Flugabwehrraketen;
- ▷ mit zwei Vierlingsrampen für den Abschuss von Mittelstreckenraketen (Reichweite 600 Kilometer) gegen Schiffs- und Landziele.

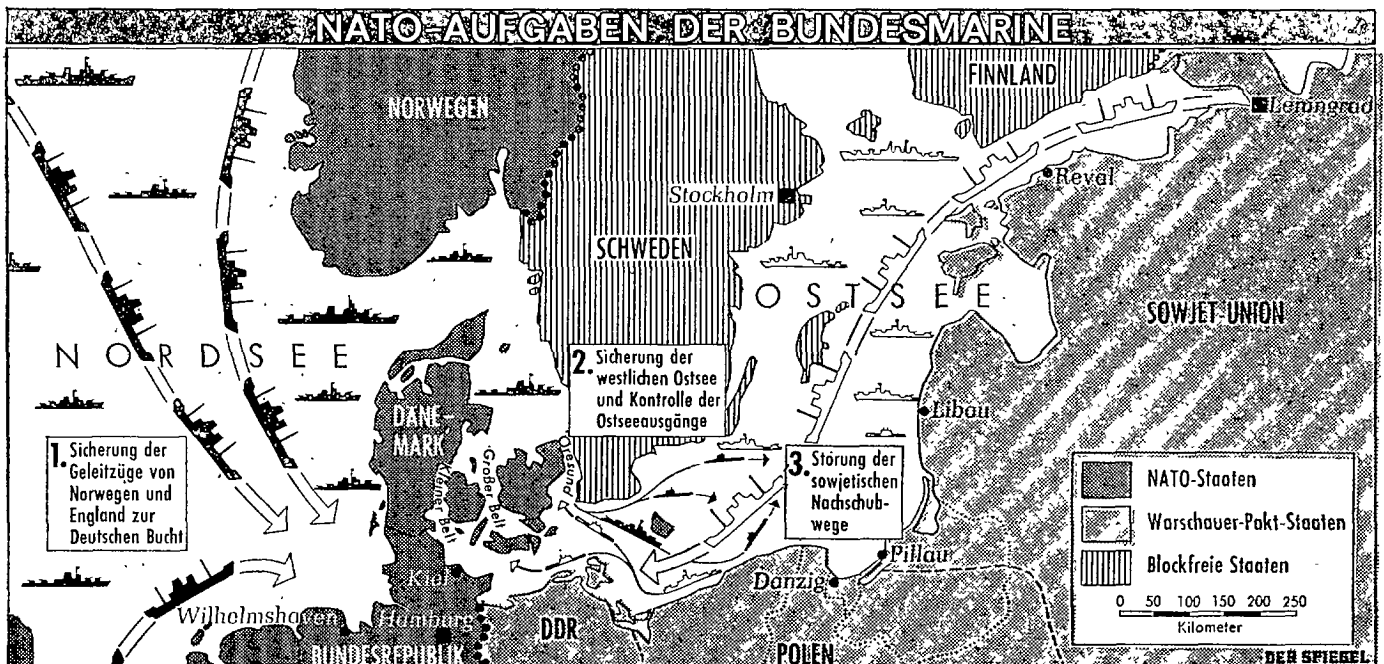
Diese Raketenbestückung, die bis dahin „für Überwasser-Kampfschiffe noch kein Beispiel hatte“ (so das Bundeswehr-Informationsblatt „Soldat und Technik“), brachte mit einem Schlag

Südkandinavien, alle deutschen Nordseehäfen, das Ruhrgebiet und sogar den Bonner Bundestag in die Reichweite roten Atomfeuers aus der westlichen Ostsee.

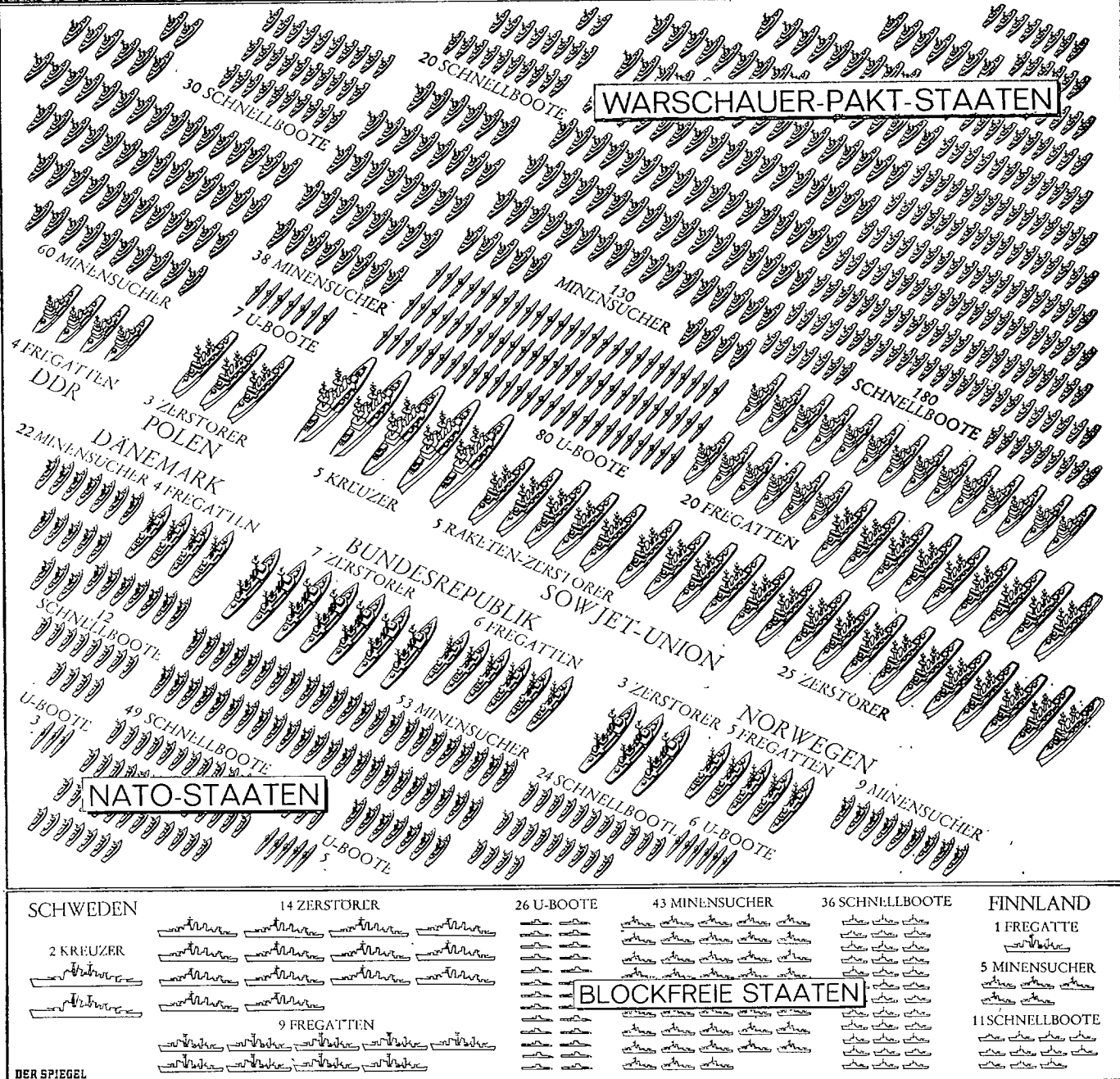
„Der Marine wurde himmelangst!“ erinnert sich Rembert van Delden, Marine-Experte der CDU/CSU-Bundestagsfraktion und ehemaliger aktiver U-Boot-Offizier. Mit gutem Grund: Von der Nato mit der Rolle des Ostsee-Türhüters betraut, sah sich die Bundesmarine in der Lage eines blinden Wachmannes, der mit einem lahmen Hund eine Gruppe schwerbewaffneter Safe-Knacker festnehmen soll.

Schwerstes Kaliber, das die Bonner Marine damals gegen die raketenstarenden Sowjetschiffe hätte richten können, waren 12,7-Zentimeter-Kanonen. Damit sind die sechs Zerstörer „Z 1“ bis „Z 6“ des Baujahres 1942/43 bestückt, die Deutschlands Marine sich von den USA ausgeliehen hat.

Fast zwei Jahre brauchte Marine-Befehlshaber Vizeadmiral Karl-Adolf Zenker, bis er sich über eine endgültige



SEEMACHT ZWISCHEN SKAGERRAK UND LENINGRAD



Antwort auf die „Bedrohung“ schlüssig war, „der wir nicht länger tatenlos zusehen können“. Er entschloß sich im Einvernehmen mit der Nato, den Teufel mit Beelzebub auszutreiben: mit west-deutschen Raketen-Zerstörern.

Mitte November 1963 präsentierte er dem Verteidigungsausschuß des Bundestages eine Wunschliste für den weiteren Ausbau und die Modernisierung der Bundesmarine.

Gegenwärtig umfaßt die Bonner Flotte: sechs amerikanische Leihzerstörer, einen Zerstörerneubau der „Hamburg“-Klasse, sechs Fregatten, fünf U-Boote, 53 Minensucher, 49 Schnellboote, sechs Landungsfahrzeuge und ein paar Dutzend kleinere Fahrzeuge und Hilfschiffe.

Außerdem stehen drei Marinefliegergeschwader startbereit: ein Dienst- und Seenotgeschwader mit Hubschraubern und Verbindungsflugzeugen verschiedener Typen, ein Geschwader mit britischen „Sea Hawk“-Düsenkampfmaschinen (Höchstgeschwindigkeit: 935 Stun-

denkilometer) und ein U-Jagdgeschwader mit Propellermaschinen des ebenfalls britischen Fabrikats Fairey „Gannet“ (Höchstgeschwindigkeit: 497 Stundenkilometer).

Innerhalb seines Erneuerungsprogramms will Zenker nun bis 1974

- ▷ sechs Zerstörer anschaffen, die mit amerikanischen „Tartar“-Raketen gegen Luft-, Land- und Seeziele bestückt sind;
- ▷ zehn 2000 Tonnen große „Tartar“-Flugabwehr-Korvetten zum Preis von je 100 Millionen Mark bauen lassen; sie sollen sowjetischen Maschinen den Einflug in die westliche Ostsee sowie nach Danemark und Schleswig-Holstein verwehren;
- ▷ 20 Schnellboote vom Typ „Jaguar“ mit Raketen gegen Schiffsziele ausrusten; sie würden dann den russischen S-Booten ebenbürtig sein, auf denen bereits heute Schiff-Schiff-Raketen montiert werden;
- ▷ 24 weitere U-Boote in Dienst stellen;

▷ für 650 Millionen Mark 36 Troßschiffe zusammenschweißen lassen: zwölf Materialtransporter, neun Tanker, acht Schlepper, zwei Flugsicherungsfahrzeuge und fünf Munitionsfrachter;

▷ das „Gannet“-U-Jagdgeschwader auf die moderne „Atlantic“ und das „Sea Hawk“-Geschwader auf die Jagdbomber-Version des Superstarfighlers F 104 G (Höchstgeschwindigkeit: 2494 Stundenkilometer) umrüsten sowie

▷ ein viertes Marinefliegergeschwader aufstellen. Maschinentyp: ebenfalls die schnelle F 104 G.

In der entscheidenden Zerstörerfrage drängte Inspekteur Zenker auf rasche Entscheidung. Sie fiel am 21. und 22. April in den Gewässern um die danische Ostsee-Insel Bornholm: Zenker ließ 28 Mitglieder des Verteidigungs- und des Haushaltsausschusses unter Führung des Bundestags-Vizepräsidenten Richard Jaeger (CSU) auf den geliehenen US-Fahrzeugen des Dritten

Zerstörergeschwaders einschießen und an die nasse Nato-Front schaukeln.

„Das ist ja schlimmer als auf einem U-Boot“, stöhnte, CDU-Mariner van Delden, als die Parlamentarier der zusammengepferchten Matrosen gewahrt wurden, für die zwischen nachträglich eingebauten Ortungs- und Feuerleitanlagen auf den Weltkrieg-II-Schiffen in der Tat wenig Platz blieb.

In der Enge siegte die Weitsicht. Versehen mit eindringlichen Belehrungen über die Kampfkraft der russischen „Kynda“, strichen auch die letzten Zweifler unter den Abgeordneten vor Admiral Zenker die Flagge. Acht Tage nach dem Betriebsausflug stimmte der Verteidigungsausschuß geschlossen für die Anschaffung von zunächst drei Raketenzerstörern für die Bundesmarine. Am 6. Mai zog der Haushaltsausschuß nach.

Die Zerstörer sollen bis Ende dieses Jahres bei amerikanischen Werften in Auftrag gegeben werden — als 28., 29. und letztes Exemplar der 1959 aufgelegten Zerstörerserie des 3370-Tonnen-Typs „Charles F. Adams“. Kosten je Schiff einschließlich einer Erstausrüstung von 80 Flugkörpern für die beiden „Tartar“-Abschußrampen: 200 Millionen Mark. Liefertermin für das erste Schiff: etwa 50 Monate nach Auftragserteilung, für Nummer zwei und drei jeweils ein halbes Jahr später.

Die Indienststellung der anderen drei Lenkwaffenzerstörer wird der heute 56 Jahre alte Marine-Inspekteur Zenker wahrscheinlich erst als Pensionär erleben können. Zenker: „Wir haben sie auf die lange Bank geschoben, weil wir erst Erfahrungen sammeln wollen.“ Darüber durfte es 1971 werden. Dann erst sollen deutsche Werften die letzten drei Zerstörer zusammen-schweißen.

Angesichts dieser langfristigen Zeitvorstellungen der Marine-Planer bemerkte denn auch der Militär-Theoretiker der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“ und Oberstleutnant der Reserve Adalbert Weinstein besorgt, wenn die Nato bis 1970 den Russen in der Ostsee tatsächlich nichts entgegensetzen habe, dann forderten Nato und Bundesregierung „mit ihrem bisherigen Verhalten den Vorwurf heraus, unverantwortlich gehandelt zu haben“.

Dazu Marine-Praktiker Zenker: „Wir sind in einer Übergangsperiode und können unsere Aufgabe nur schlecht und recht erfüllen.“

Die schlecht und recht zu erfüllenden Aufgaben wurden gleichermaßen 29 000 deutschen Marinern und 7000 dänischen Waffenbrüdern gestellt. Vereinigt im Nato-Kommando „Seestreitkräfte Ostseezugänge“, das vom Bundesmarine-Vizeadmiral Edward Wegener in Kiel-Holtenau befehligt wird, sollen sie im Kriegsfall

- ▷ die Ostsee-Ausgänge kontrollieren und damit als verlängerte Faust der Seemächte USA und England auf die Nordflanke der Sowjet-Union drücken,
- ▷ den russischen Nachschubverkehr in der Ostsee behindern,
- ▷ die eigenen Nachschubgeleite von den norwegischen und schottischen Depots sowie den britischen Umschlagplätzen — Zielhäfen der At-



Seeschlacht im Skagerrak (1916): Deutsche blockiert

lantik-Konvois — sichern und neuerdings

- ▷ die sowjetischen Raketenzerstörer von günstigen Abschußpositionen in der westlichen Ostsee fernhalten.

Zum erstenmal in ihrer Geschichte hat die deutsche Marine damit einen festumrissenen und lokal eng begrenzten Operationsauftrag. Bonns erster Marine-Inspekteur, Vizeadmiral Friedrich Ruge, bereits 1955: „Hieraus ergibt sich für den Aufbau der Flotte der große Vorteil, daß man genau weiß, welchem Zweck sie dienen soll.“

Das wußten weder Kaiser Wilhelms Kulis noch Adolf Hitlers Kriegsmariner. Des Kaisers Marine-Staatssekretär, Großadmiral von Tirpitz, stellte zwar eine beachtliche Flotte aufwendiger Dickschiffe auf, aber der Generalstab hatte England, das durch Kaiser Wilhelms maritime „Großmannssucht“ am meisten provoziert wurde, niemals als möglichen Kriegsgegner einkalkuliert.

Resultat: Nur einmal standen sich die deutsche und die britische Hochseeflotte während des Ersten Weltkrieges gegenüber, am 31. Mai 1916 in der Schlacht

vor dem Skagerrak. Die übrige Zeit waren die deutschen Dickschiffe in ihren Heimathäfen blockiert.

An dem einzigen Kriegswerkzeug, das die englische Blockadefessel vielleicht hätte sprengen können, begann die Berliner Marineleitung erst nach Kriegsausbruch — und damit zu spät — zu schmieden: an der Unterseeboot-Waffe. Sie war von Marinechef Tirpitz jahrelang als „Spielerei“ disqualifiziert worden. 1914 fuhren erst 29 U-Boote unter der deutschen Flagge.

1939 wiederholte sich das Desaster. Noch ein Jahr zuvor hatte sich Hitlers Großadmiral Erich Raeder nicht einmal in Planspielen mit einem möglichen Gegner England beschäftigen mögen. Der Zenker-Vorgänger und Seekriegshistoriker Ruge in einer Analyse des Zweiten Weltkrieges*: „Ein Krieg, in dem Großbritannien auf der anderen Seite stand, (erschien) völlig aussichtslos und sinnlos. Großadmiral Raeder

* Friedrich Ruge: „Der Seekrieg 1939 — 1945“. K. F. Koehler Verlag, Stuttgart; 324 Seiten; 20 Mark.



Seeschlacht bei Tsushima (1905): Russen ruiniert

lehnte es daher strikte ab, daß die Marine sich auf diesen Fall vorbereitete.“

Das heute der Bundesmarine zugewiesene Operationsgebiet, aber auch ihr jetziger Planspiel-Gegner hatten weder für die kaiserlichen noch für die großdeutschen Blaujacken in Kriegszeiten eine nennenswerte Rolle gespielt. Die Ostsee galt als Neben-Kampffplatz, die russischen Marine-Muschiks wurden nicht ernst genommen.

Ruge in einer weiteren Studie*: „Die Leistungen der Russen auf See sind selten erstklassig und häufig recht mäßig gewesen.“ Und: „Bemerkenswert ist, daß große Kaltblütigkeit und völlige Köpfllosigkeit, zähes Durchhalten und plötzliches Aufgeben ganz dicht beieinander liegen können.“

Peter der Große, der im 17. Jahrhundert auf holländischen Werften das Schiffbauer-Handwerk erlernte und später in Lortzings Oper als „Zar und Zimmermann“ besungen wurde, machte Rußland zwar zur Großmacht im Ostseeraum. Aber an Schiffsplanken mochten sich seine Landsleute nicht recht gewöhnen.

Im Krimkrieg 1853 bis 1856 gegen England und Frankreich bohrten die zaristischen Matrosen vor Sewastopol ihre eigenen Schiffe an und kämpften zu Lande als Infanteristen, „was nicht der Sinn einer Flotte ist“ (Ruge).

Im russisch-japanischen Krieg 1904 bis 1905 dampfte die russische Flotte aus der Ostsee etwa 18 000 Seemeilen rund um das Kap der Guten Hoffnung bis ins Ostchinesische Meer; nach achtmonatiger Reise wurde sie im Mai 1905 von den Japanern bei Tsushima in 38 Stunden vernichtet. 22 Schiffe gingen unter, sechs kapitulierten, sechs flüchteten in neutrale Häfen, drei entkamen in den russischen Pazifik-Stützpunkt Wladiwostok. Die Japaner verloren drei Torpedoboote.

Im Ersten Weltkrieg konnte das deutsche Reich mit einigen in der östlichen Ostsee stationierten Schiffsveteranen die gesamte baltische Flotte des Zaren in Schach halten.

Im Zweiten Weltkrieg gaben die deutschen Schwere Kreuzer „Lützow“ und „Admiral Scheer“ noch Ende 1944 den auf der Ostsee-Insel Ösel schwer bedrängten Landtruppen in einer überraschenden Operation Feuerschutz, ohne von russischen Seestreitkräften behelligt zu werden: Der Kommandierende Admiral hatte sich an die aus dreijähriger Russen-Erfahrung gewonnene Faustregel gehalten, daß die Sowjet-Taktiker gewöhnlich vier Tage benötigten, um sich auf eine neue Lage einzustellen.

Dank solchen Zauderns durfte sich die deutsche Marine laut Ruge „auf See gegen die Russen laufend Dinge leisten, die ihr den Engländern gegenüber (und sicher auch bei den Amerikanern und Japanern) teuer zu stehen gekommen wären“ — etwa kaum gesicherte Rückzüge von der Krim und aus dem Kurland-Kessel, dem Anfang 1945 rund 1,5 Millionen Zivilisten und vier Divisionen über See entkommen konnten.

Mit der deutschen Kapitulation avancierte Sowjetrußland von einem der schwächsten zum mächtigsten Ostsee-Anrainer. Statt weniger Kilometer

* Friedrich Ruge: „Seemacht und Sicherheit“, Verlag Fritz Schlichtenmayer, Tübingen; 78 Seiten; 3,80 Mark.

SIR

ELECT

Rasierwasser

Die unentbehrliche Vorbereitung
auf die tadellose Elektro-Rasur.

· strafft · erfrischt · pflegt



»SIR: ELECT Rasierwasser »Pre Shave: 3.25 · 5.50 »SIR: Rasierwasser · After Shave 2.40 · 4.40
Rasierseife 1.50 · 2.25 · Rasiercreme 1.50

Küstenlinie im hintersten Winkel des Finnenbusens wie im Jahre 1939 kontrollierten sie nun mehr als 1500 Kilometer Ostseestrand von Finnland bis zum Priwall in der Lübecker Bucht.

Sie bespiketen die gesamte Küste mit Radar-Geräten, so daß sich heute kaum ein Fahrzeug — ob es nun auf dem Meeresgrund schleicht oder in der Stratosphäre schwebt — den roten Gestaden auf 100 Kilometer unentdeckt nähern kann. Und wie sich die Ostsee derart zum scharf kontrollierten „Friedensmeer“ (so Chruschtschows Vize Anastas Mikojan) wandelte, mauserte sich die UdSSR nach 1945 zur zweitgrößten Seemacht der Welt.

Nahezu ein Viertel ihrer schwimmenden Rüstung stationierte sie nach Schätzungen westlicher Experten in der Ostsee, der Unterstützung durch die Marine-Verbände der Satelliten Polen und Sowjetzone gewiß (siehe Graphik Seite 27).

Daß die Sowjets beim Aufbau ihrer Flotte technisch kühne Konzeptionen verwirklicht, wurden westliche Militärs beim Stapellauf des sowjetischen Atom-Eisbrechers „Lenin“, spätestens aber beim Studium der „Kynda“-Photos gewahr. Das rote Raketenschiff, das als Zerstörer größer ist als der legendäre Weltkrieg-I-Kreuzer „Emden“, schockierte die Kenner gefährlicher Waffen und entzückte die Liebhaber gefälliger Formen.

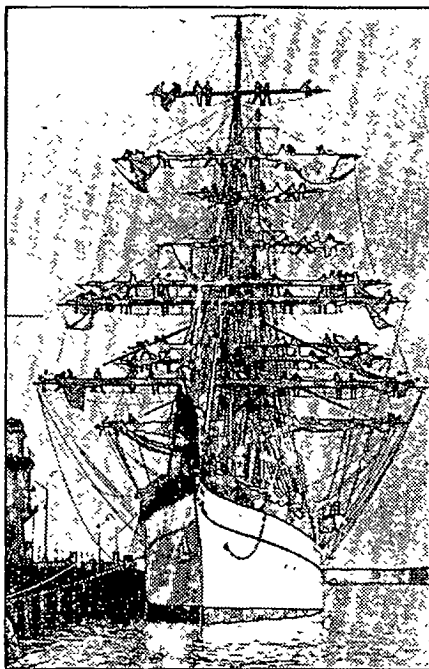
Der Kriegsschiff-Experte Siegfried Breyer, Verfasser eines Standardwerks über die Sowjetmarine, lobte die schnittige, von zwei pyramidenförmigen Masten beherrschte Silhouette der „Kynda“: „Die Aufbauten ... zeigen den Beginn eines neuen Zeitabschnitts in der sowjetischen Marine hinsichtlich der Architektur.“

Ihr in vier Kriegen lädiertes seemannisches Renommee hatten die Russen schon 1953 zumindest in den Augen westlicher Reporter wieder etwas aufgeputzt, als der Sowjet-Kreuzer „Swerdlow“ im britischen Flottenstützpunkt Portsmouth vor Anker ging —

* Siegfried Breyer: „Die Seerüstung der Sowjetunion“, J. F. Lehmanns Verlag, München; 288 Seiten; 40 Mark.



Zenker-Vorgesetzter Zenker senior
Warnung an den Sohn



Zenker-Schulschiff „Gorch Fock“ (1933)
Towarischtsch bei den Sowjets

Rußlands Reverenz vor der frischgekrönten Königin Elizabeth II. Kommandant Rudakow lehnte für die Einfahrt in das fremde, schwierige Fahrwasser jede Lotsenberatung ab und bugsierte den 15 450-Tonner in einem Knopfdruck-Manöver auf seinen Liegeplatz. Der Pariser „Monde“: „Eine brillante Demonstration.“

Auch nach dem Urteil der deutschen Bundesmariner gaben sich die roten Nautiker in den letzten Jahren keinerlei Blöße. Kapitän zur See Berthold Jung, Kommandore des Ersten Marinefliegergeschwaders: „In den Ostsee-Ausgängen zeigen sie, daß sie gut navigieren können.“ Kapitän zur See Günter Kuhnke, Kommandeur der Zerstörer: „Von Kollisionen oder Strandungen sowjetischer Kriegsschiffe hat man nie etwas gehört.“

Wohl aber hörten die Bundesmariner, daß im vergangenen Jahr das Parade-Segelschulschiff „Towarischtsch“ („Genosse“) mit roten Kadetten an Bord beachtliche 27 000 Seemeilen unter Segel zurücklegte (das Segelschulschiff der Bundesmarine: 15 000 Seemeilen). Es war die gleiche „Towarischtsch“, auf der Westdeutschlands Marine-Befehlshaber Zenker Anfang der dreißiger Jahre gedient hatte. Damals trug sie freilich den Namen des Finkenwerder Marine-Poeten Gorch Fock.

Trotz väterlicher Warnung („Man muß als Seemann Dinge auf sich nehmen, die anderen Berufen erspart bleiben“) war der gebürtige Berliner Karl-Adolf Zenker 1926 als 19-jähriger Abiturient in die Reichsmarine eingetreten. Vaters Rat kam aus kompetentem Munde. Hans Zenker, seinerseits Sohn eines kaiserlichen Flaggoftiziers, war von 1924 bis 1928 Chef der Marineleitung und damit ranghöchster Vorgesetzter seines auf See strebenden Sohnes.

Zenker junior durchlief in der damals vorwiegend mit Resten der kaiserlichen Hochseeflotte manövrierenden Marine die übliche Ochsentour eines Karriere-Offiziers: drei Monate Grundausbildung an Land, drei Monate

Segelschiffsausbildung an Bord der „Niobe“ (die 1932 vor Fehmarn in einer Gewitterbö kenterte), anderthalb Jahre Auslandsreise auf dem Schulkreuzer „Emden“, 1928 Fähnrichsprüfung, Lehrgänge im Torpedo-, Nachrichten- und Artilleriewesen, 1930 Beförderung zum Leutnant an Bord des Leichten Kreuzers „Königsberg“, 1933 Ausbildungs- und später 1. Offizier auf dem Windjammer „Gorch Fock“ (der 1945 vor Stralsund sank und von den Sowjets wieder seetüchtig gemacht wurde).

Der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges unterbrach Zenkers Ausbildung zum Admiralstabsoffizier. Vom Hörsaal der Kieler Marineakademie wurde der Kapitanleutnant zum Gruppenkommando West, nach dem Frankreich-Feldzug zum Gruppenkommando Nord versetzt. Sein Auftrag: Minenkriegsplanung.

Im Herbst 1941 vertauschte er die Schreibtischarbeit mit dem Frontposten als 1. Offizier auf dem für Geleitsicherung und zum Minenlegen in der Nordsee und unter Norwegen eingesetzten Zerstörer „Z 10“, dessen Kommando er später übernahm. Dann wechselte er auf „Z 28“ und ging ein Jahr später, im Februar 1944, als Minenreferent der Seekriegsleitung wieder an Land.

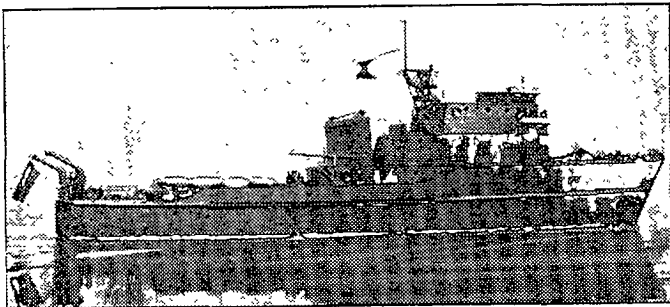
Lohn für den Land-Mariner, der sich als Zerstörerfahrer EK I, EK II und das Zerstörer-Kriegsabzeichen verdient hatte, war 1944 das Kriegsverdienstkreuz II. Klasse mit Schwertern. Lohn für den Minen-Experten, der die Verlegung von rund 30 000 Minen geplant hatte, war 1945 ein Hiwi-Job bei den siegreichen Briten.

Sie nahmen den gefangenen Admiralstabsoffizier in die Dienste der Royal Navy und ließen ihn die vernichteten deutschen Minenkarten rekonstruieren. Unter Zenkers Regie fischten dann ehemalige Kriegsmariner die zuvor von ihnen selbst ausgelegten TNT-Eier wieder aus Nord- und Ostsee.

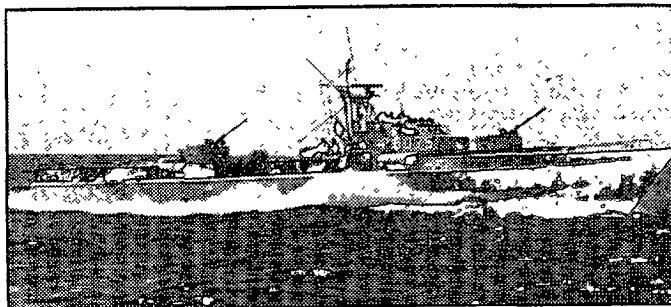
Nicht minder brisant war Zenkers zweite Nachkriegsaufgabe. Im Auftrag der Briten mußte er den Sowjets zugesprochene deutsche Beuteschiffe nach Swinemünde überführen und verhindern, daß die siegestrunkenen Russen die deutschen Besatzungen gleich mitkassierten.



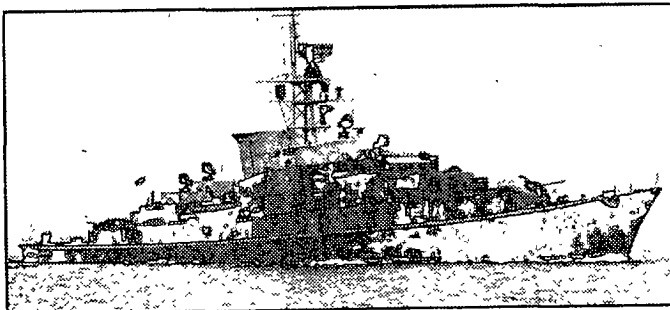
- Zenker-Vorgänger Ruge
Erfahrung im flachen Wasser



Minensucher der „Lindau“-Klasse



Schnellboot der „Jaguar“-Klasse



Geleit-Fregatte „Köln“



U-Boot „U 6“

Kriegsschiffe der Bundesmarine: „Der erste Treffer muß beim Gegner landen“

Erinnert sich Zenker: „Wenn auch nur eine Hilfsmaschine ausfiel, schrien die Russen gleich ‚Sabotage‘ und hielten die Leute fest. Per Funkspruch mußte ich den englischen Admiral Baillie-Grohman alarmieren, der dann die Leute bei seinem sowjetischen Kollegen wieder loseiste.“

Auch als die Briten seine Dienste nicht mehr benötigten, blieb der Deutsche der Branche treu. Für das Wasser- und Schiffsamt in Koblenz zog der TOA-III-Angestellte Zenker tagsüber Wracks und Brückentrümmer aus dem Rhein, abends spielte er Cello und malte Aquarelle.

1951 bewog ihn Theodor Blank, der damalige Sicherheitsbeauftragte der Bundesrepublik, rheinabwärts nach Bonn zu verholen. Anfängliche Bedenken gegen eine Rückkehr ins alte Metier schob Wrackräumer Zenker mit der Erkenntnis beiseite: „Den Kameraden in Gefangenschaft kann man auch nicht helfen, wenn man nur ‚Ohne mich‘ sagt.“ Zenker wurde Blanks Marine-Referent.

Bis zum Schiffbruch der Europäischen Verteidigungsgemeinschaft (EVG) bereitete er den Aufbau des deutschen Kontingents einer vollintegrierten Europa-Marine vor. Als Zenker dann gradlinig auf die Kommandobrücke einer nunmehr in eigener Bonner Regie entstehenden Marine zuzusteuern schien, havarierte er selbst.

Am Sohn wiederholte sich, was fast drei Jahrzehnte zuvor dem Vater widerfahren war: Beide Zenkers stolperten über das politische Strandgut eines verlorenen Krieges.

Während der Amtszeit des „roten Admirals“ Hans Zenker, der seinen Eid auf die Fahne der Republik gegenüber monarchistischen Kameraden mit dem Bekenntnis zu verteidigen pflegte, das Wohl des Volkes gehe

über die Staatsform, platzte 1928 die sogenannte Lohmann-Affäre.

Teils mit Billigung seiner Vorgesetzten, teils aus eigener Initiative hatte der Kapitän zur See Lohmann, Chef der Seetransportabteilung in der Marineleitung, aus einem Geheimfonds Aufrüstungsprojekte finanziert, die den Bestimmungen des Versailler Vertrags zuwiderliefen.

Lohmann-Chef Zenker nahm den Abschied, weil er, so der Zenker-Nachfolger und spätere Großadmiral Erich Raeder, „bei seiner vornehm-strengen Dienstauffassung in seinem weiteren Verbleiben eine für die Marine untragbare Belastung sah“.

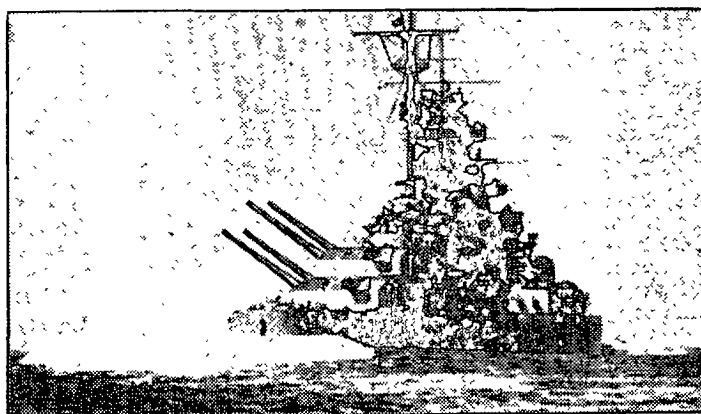
In Raeder wiederum sah Zenker junior keine Belastung für das neudeutsche Marine-Image, als der Kapitän zur See am 16. Januar 1956 vor der ersten Marine-Lehrkompanie in Wilhelmshaven erklärte: „Jeder von uns alten Marineleuten, die unter der Führung der beiden Großadmirale (Raeder und Dönitz) Dienst getan haben, weiß, daß die Marine sauber, anständig und ehrenhaft geführt worden ist und daß kein Makel an der Person unserer ehemaligen Oberbefehlshaber haftet.“

Was für den Vater die Lohmann-Affäre, wurde für den Sohn die Großadmiralsfrage. Die Bonner Opposition entdeckte an Zenker junior Makel. SPD-Bundestagsvizepräsident Carlo Schmid: „Wer sich für Dönitz als möglichen Traditionsträger der Marine entscheidet, entscheidet sich gegen den 20. Juli.“

Kapitän zur See Zenker verschwand aus der Bonner Schußlinie. Er übernahm den Befehl über die Nordseestreitkräfte und später die Ausbildung der Mariner. Erst fünf Jahre später kam er von den Klippen seiner mißglückten Ehrenrettung für die Großadmirale wieder frei.

Als Vizeadmiral Friedrich Ruge, seit 1957 der erste Marine-Inspekteur Bundesdeutschlands, am 1. Oktober 1961 aufs Altenteil überwechselte, durfte Karl-Adolf Zenker das abgeschragte Chefzimmer im Haus 20 des Bundesverteidigungsministeriums auf der Bonner Hardthöhe beziehen — mit Billigung der Sozialdemokraten. Zenker heute: „Ich habe damals schlecht formuliert. Ich wollte weder die politische Einstellung der beiden Herren decken noch ihre mangelnde politische Kritik.“

Der spröde und unauffällige Marinefachmann Zenker — Vater einer Tochter und zweier Söhne, inzwischen Eigenheimer in Röttgen bei Bonn — übernahm sein Amt in einer Zeit militärtechnischen Umbruchs. Unter den Eismassen des Nordpols kreisten Atom-U-Boote, die mit Fernraketen für Unterwasserstart ausgerüstet waren. Auf den Weltmeeren schwammen amerikanische Flugzeugträger, von denen jeweils einer fast so groß war wie die Gesamttonnage der Bundesmarine. Auf sowjetischen Werften wurden Raketen-



Weltkrieg-II-Schlachtschiff „Tirpitz“: Dicke Haut im Gefecht

zerstörer der „Kynda“-Klasse gebaut, auf amerikanischen Werften U-Boot-Jagdunterseeboote vom Typ „Thresher“, die so manövrierfähig ausgelegt wurden, daß sie unter Wasser Haken schlagen konnten.

Und die Nato ließ das U-Jagd- und U-Aufklärungsflugzeug „Atlantic“ entwickeln, das unter Fachleuten als ein Nonplusultra kombinierter schwimmender und fliegender Marinekampfkraft gilt. Grund: der dicke Bauch der nur 615 Stundenkilometer schnellen Propeller-Maschine. Die Konstrukteure legten ihn so aus, daß er gefüllt werden kann mit

- ▷ Raketen und Bomben gegen Überwasser-Schiffsziele,
- ▷ Wasserbomben gegen U-Boote,
- ▷ Torpedos, die an Fallschirmen ins Wasser gleiten und ihr Ziel automatisch ansteuern, oder aber
- ▷ 14 Sonarbojen, die — eine hinter der anderen auf dem Meer abgesetzt — in einem mehr als hundert Kilometer breiten Seegebiet jedes einschleichende U-Boot ausmachen können.

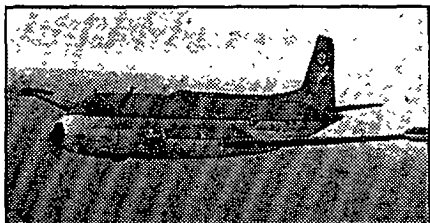
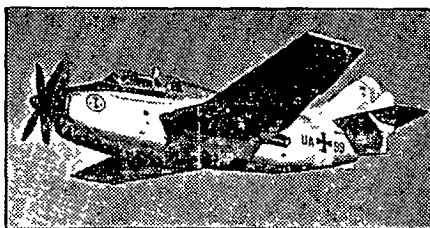
Bis zu 24 Stunden lang funken die Sonarbojen ihre Unterwasser-Recherchen ans Mutterflugzeug, dessen zwölfköpfige Besatzung wechselschichtig Dienst macht: Die „Atlantic“ hat eine Kombüse, in der die Freiwache Steaks braten kann, während die andere Wache navigiert, steuert und die Sonar-Ergebnisse auswertet. „Zwei „Atlantic“, schwärmte Zenkers Marineflieger-Chef, der ehemalige Luftwaffen-Brigadegeneral Helmut Mahlke (Spitzname: „Generaladmiral“), „sind in der Lage, die gesamte südliche Nordsee gegen U-Boote abzudecken.“

Eine neue Generation von Seekriegern zog auf die Kriegsschiffe: Reaktor-Physiker und Raketen-Ingenieure, Radar-Techniker und Sonar-Spezialisten. Zu den salzwassergegerbten Seebären, die mit wiegendem Gang und scharfen Augen Kriege zu führen gewohnt waren, gesellten sich die Eierköpfe der Technologie.

Herzog Philip von Edinburgh, englischer Prinzgemahl und Weltkrieg-II-Kapitänleutnant der Royal Navy, beschrieb die Entwicklung nach einem Flottenbesuch so: „Ich bin nun schon eine Reihe von Jahren von der Marine fort. Jedesmal wenn ich ein Schiff besichtige, brauche ich lange Zeit, um zu erraten, was an Bord vorgeht, und um vorzugeben, daß ich es weiß.“

In der heraufdämmernden neuen Ära zeichneten sich Möglichkeiten des Seekriegs ab, wie sie einst nur in Zukunftsromanen ausgemalt worden waren. Es wurde klar, daß nur von der Brückennock aus kein Kommandant mehr würde ausmachen können, ob sein Schiff Feindberührung hat oder nicht. Die Entscheidungen würden vor den Radarschirmen fallen, auf denen kreisende Lichtbalken den Gegner zu Stecknadelkopfgröße schrumpfen lassen, und vor den Mattscheiben der Sonar-Geräte, auf denen Licht-Eruptionen den Schallwellenkontakt mit einem Unterwasserfahrzeug signalisieren.

In dieser strategisch, soziologisch und technisch komplexen Entwicklung den rechten Kurs abzustecken, war für die kleine deutsche Marine zwangsläufig



Veraltete Gannet, neue Atlantic
Lückenlose Verteidigung...

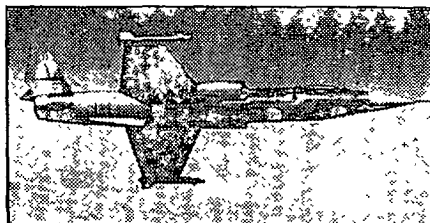
ein schwieriges Unterfangen — um so mehr, als sie in den Augen einiger Militärtheoretiker überhaupt überflüssig war.

Als Sprachrohr einer ausschließlich auf trockenen bundesdeutschen Wehrbeitrag eingeschworenen Gruppe meinte „FAZ“-Weinstein schon 1955 in seiner



Marineflieger-Chef Mahlke
...durch Kombination...

Broschüre „Keiner kann den Krieg gewinnen — Strategie oder Sicherheit?“, den damals für die Marine vorgesehenen 20 000 Mann solle das Verteidigungsministerium lieber Infanteriewaffen in die Hand drücken: „Wozu 20 000 Mann für die Seestreitkräfte, deren kommende Aufgabe lediglich auf die Sicherung der



Veraltete Sea Hawk, neue F 104 G
...von Schiff und Flugzeug

Ostküste von Schleswig-Holstein beschränkt bliebe?“

Bis heute wurde der Frankfurter Marine-Schreck nicht müde, Salven ähnlichen Kalibers zu verballern. Im Februar 1964 verriß er Zenkers Raketenzerstörer-Pläne: „Wir sind dabei, Aufgaben zu übernehmen, für die andere Seemächte schon gerüstet sind und die eigentlich ... zu den Aufträgen gehören, die von den großen Seemächten zu lösen sind.“ Und: „Den Frieden erhalten nicht Raketenzerstörer, sondern Divisionen.“

Bonn's Marinestrategen schätzten die Fähigkeit ihrer großen Alliierten freilich nicht so hoch ein. „Wenn wir diese Aufgaben nicht übernehmen“, verteidigte Zenker die Existenzberechtigung seiner Mannschaft, „dann tut es keiner.“ Begründung:

- ▷ Die Tiefwassermarinern der großen Seemächte, vor allem der USA, verfügen nicht über nennenswerte Verbände, die sich für den Einsatz in den flachen Gewässern der Nord- und Ostsee eignen; solche Einheiten müßten erst aufgestellt werden.

- ▷ Die Blaujacks des Nato-Riesen USA haben nur geringe Flachwasser-Erfahrung sammeln können — und wenn, dann vornehmlich schlechte: So mußten sie 1950 in Korea bei einem Landungsversuch vor Wonsan eine Schlappe hinnehmen, weil sie die von nordkoreanischen und sowjetischen Flachwasser-Spezialisten ausgelegten Minensperren nur mühselig bewältigen konnten.

Die deutsche Flachwasser-Erfahrung war aber auch, wie landverbundene Militärs spöttelten, zunächst das wertvollste Rüstzeug der jungen Marine, die ihre ersten Blauen Jungs mit Bettzeug aus den Reservebeständen des Gefängnisses Aurich versehen mußte. Die schwimmende Wehr schimmerte nicht.

Die Prunkstücke der schwarzrotgoldenen Flotte, die Ruge seinem Nachfolger Zenker hinterließ, lagen bei dessen Amtsantritt noch auf den Helgen oder an den Ausrüstungspiers der Hamburger Stülckenwerft — vier 1955 konstruierte, 1956 mit dem ersten Schiffbauprogramm vom Bundestag bewilligte Zerstörer der „Hamburg“-Klasse.

Laut Plan hätte Zenker das Typschiff und das zweite Schiff der Serie bereits ein halbes Jahr nach seinem Einzug auf der Hardthöhe, im Frühjahr 1962, in Dienst stellen sollen. Er mußte bis zum 23. März 1964 auf die „Hamburg“ warten; an den drei Schwester-Schiffen arbeiten die Stülcken-Männer noch heute.

Die Verzögerung war die Folge von Bemühungen, die Schiffe nach dem jeweils letzten Stand der Waffentechnik auszurüsten. Doch die Wehr-Techniker des Bonner Verteidigungsministeriums machten ihre Experimente am untauglichen Objekt: Als die Amerikaner ihre Zerstörer-Neubauten 1959 mit Flugabwehrraketen zu bestücken begannen, wurden die Bonner von der Entwicklung überrollt.

Zu einer Zeit konzipiert, als die Bundesrepublik laut Verdikt der Westeuropäischen Union nur Überwasser-Kriegsschiffe bis zu einer Größe von 3000 Tonnen bauen durfte (das Limit wurde erst im Sommer 1961 auf 6000 Tonnen ange-

hoben), erwiesen sich die Zerstörer-Rümpfe für die Aufnahme der Raketen-Apparatur als zu schwächlich.

Als „Vertreter einer überholten Generation“, wie die „FAZ“ kurz vor der Indienststellung der „Hamburg“ kritisierte, tragen die Schiffe außer U-Abwehrwaffen lediglich fünf Torpedorohre und vollautomatische Schnellfeuergeschütze vom Kaliber vier Zentimeter und zehn Zentimeter.

Spiegelte das „Hamburg“-Dilemma die rapide Entwicklung der Waffentechnik wider, so ergaben sich andere Schwierigkeiten aus schlichten Pannen:

- ▷ Die deutschen U-Boot-Neubauten — als erste Unterwasserschiffe der Welt zum Schutz gegen Magnetminen aus amagnetischem Stahl gefertigt — mußten aus dem Verkehr gezogen werden; der Wunderstahl war nicht korrosionsfest, die U-Boot-Haut rostete (SPIEGEL 22/1963).
- ▷ Die ersten sechs Küstenminensuchboote der „Lindau“-Klasse wurden nach Fahrten in rauher See in ihre Bauwerft zurückbeordert; die Aufbauten waren zu hoch ausgefallen, die Schiffe deshalb nicht seetüchtig. Die Werft mußte die Aufbauten verkleinern und den Schiffsrumpf um zwei Meter strecken.
- ▷ Bei der Probefahrt des ersten schnellen Minensuchbootes vom Typ „Schütze“ blieb das Schiff drei Knoten unter der von den Technikern errechneten Mindestgeschwindigkeit. Ein Fehlgriff bei der Wahl der Propeller war die Ursache. Vier bereits fertige Boote sowie mehrere Bootsrümpfe mußten auf einen neuen Propellertyp umgerüstet werden.

Und die neuen Schnellboote vom Typ „Jaguar“ waren auch mit vier 3000-PS-Motoren um 1,5 Knoten langsamer als ihre nur mit drei 3000-PS-Maschinen ausgerüsteten Weltkrieg-II-Vorläufer.

Die beiden in Norwegen gebauten kleinen Schnellboote „Hugin“ und „Munin“ rüstete die Abteilung Wehrtechnik im Bundesverteidigungsministerium mit britischen Napier-Deltic-Motoren aus, die nicht nur komplizierter und schwerer, sondern pro Schiff auch um eine Viertelmillion Mark teurer waren als gleichwertige Antriebe deutschen Fabrikats.

Schließlich ließ sich die Bundesmarine von ihren amerikanischen Waffenbrüdern die seit Castros Bruch mit den USA arbeitslose Kuba-Fähre „City of Havana“ aufschwätzen. Sie wollte den 4500-Tonner als Führungsschiff ihrer amphibischen Streitmacht verwenden. Doch deren Aufbau wurde inzwischen gestoppt.

So rostete die „City of Havana“ anderthalb Jahre lang in Bremerhaven am Kai. Dann wurde sie nach Hamburg verholt, als Unterkunft für obdachlose Blaujacken. Preis der schwimmenden Herberge: 2,95 Millionen Mark.

Durch solcherlei trübe Erfahrungen gewitzt, gab Vizeadmiral Zenker für die erste Etappe seines Raketenzerstörer-Programms die Parole „Keine Experimente“ aus. Trotz Protests einheimischer Schiffbauer zog er deutscher Maßarbeit ein bewährtes Konfektionsmodell aus amerikanischer Werkstatt vor.

Der Direktor der bundeseigenen Kiehl-Howaldtswerke AG und Vorsitzende des Verbandes Deutscher Schiffswerften

Hier geschieht etwas wirklich NEUES

Wenn Sie sich Mundfrische wünschen,
aber von Ihrer Zahnbürste meilenweit
entfernt sind.

Einen frischen Mund braucht man
nicht nur morgens und abends nach
dem Zähneputzen, sondern vor allem
tagsüber, wenn man viel spricht, viel
raucht, Alkohol trinkt oder scharf
gewürzte Speisen ißt.

halazon®

MUND-SPRAY

löst das Problem auf neue, moderne,
angenehme Weise. halazon wird in
den Mund gesprüht und erfrischt
spontan Mund und Atem.
halazon paßt in jede Tasche. Es hat
ein modernes Dosierventil: Bei jedem
Druck wird die genau richtige Menge
versprüht.

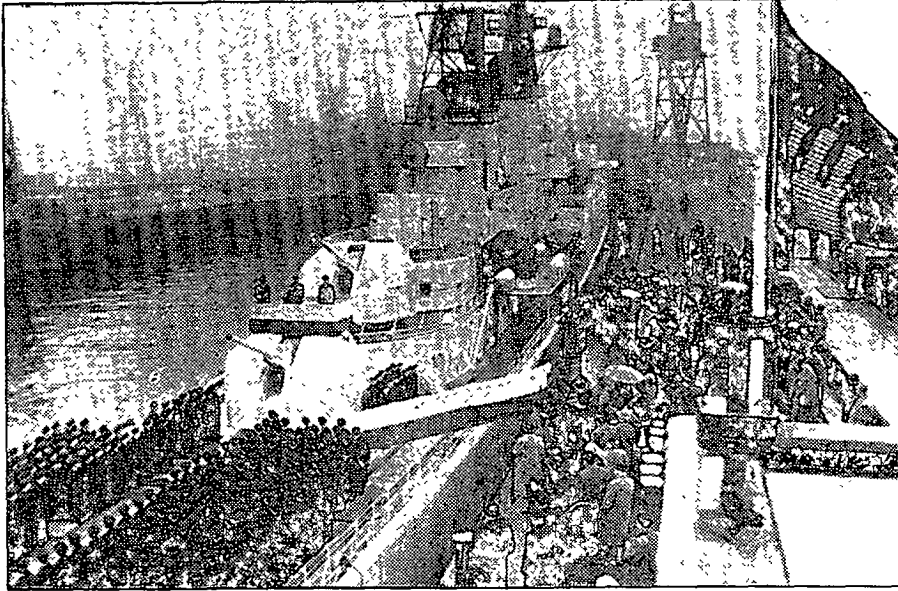


halazon

Frische immer griffbereit: Kleinigkeit
Jede Erfrischung nur 2,7 Pfennig, so
wenig für so viel Frische. Spraydose mit
ca. 180 Erfrischungen DM 4,80



ANASCO GMBH WIESBADEN



Zerstörer-Eigenbau „Hamburg“: Vertreter einer überholten Generation?

e. V., Adolf Westphal, empörte sich: „Bei der international anerkannten Leistungsfähigkeit deutscher Werften besteht keine Notwendigkeit, die Zerstörer in Amerika zu bestellen.“ Und das sozialdemokratische „Hamburger Echo am Abend“ klagte: „Deutsche Werften verlieren einen Millionen-Auftrag.“

Von den 600 Millionen Mark wäre freilich auch bei einer anderen Entscheidung Zenkers nicht viel in die Kassen der deutschen Werften geflossen. Der überwiegende Teil der Ausrüstung hätte im Ausland gekauft werden müssen; so die gesamte „Tartar“-Raketenarmierung und Leit-Elektronik, die allein etwa die Hälfte des Schiffspreises ausmacht*.

Der Schiffsrumpf beispielsweise, im Zeitalter gepanzerter Großkampfschiffe ein wesentliches Fundament der Kampftüchtigkeit und die Pfründe der Werftindustrie, schlägt heute bei einem Lenkwaffenzerstörer nur mit rund fünf Prozent der Gesamtkosten zu Buch.

Der Zerstörer, um die Jahrhundertwende von den Engländern als Mörder der deutschen Torpedoboote entwickelt (ursprüngliche Bezeichnung: Torpedobootzerstörer), ist im Raketenzeitalter in die Rolle hineingewachsen, die noch im Zweiten Weltkrieg von Kreuzern und Schlachtschiffen wie der deutschen „Tirpitz“ (42 900 Tonnen) ausgefüllt worden war. Eine dicke Haut zum Selbstschutz trägt er jedoch nicht. Sein Leib ist aus Stahlblechen zusammengeschweißt, die nicht stärker sind als die Planken eines gewöhnlichen Frachters. Ein Marine-Offizier: „Wir gehen davon aus, daß der erste Treffer beim Gegner landet — nicht umgekehrt.“

Der einzige passive Selbstschutz im Atomzeitalter ist eine Sprühanlage, die atomar verseuchte Partikel und chemische oder bakteriologische Kampfstoffe von den bis zum letzten Winkel abgekehrten Decks herunterschwenken soll. Wegen der ABC-Gefahren ist auch kein einziges Bullauge in den Schiffsrumpf geschnitten. Weder in die Kam-

mern der Matrosen noch in die Operationszentrale der Schiffsführung fällt je ein Strahl natürlichen Lichts.

Mit drei solcher raketenbestückten Kriegsmaschinen allein fühlt sich die Bundesmarine jedoch nicht stark genug, den Russen im Ernstfall die Ostsee-Ausgänge verrammeln zu können. Vizeadmiral Edward Wegener, Befehlshaber der alliierten „Seestreitkräfte Ostseezugänge“: „Die ersten deutschen Raketenzerstörer ... sind nur eine schwache Antwort auf das, was uns der Russe im baltischen Raum entgegengestellt hat.“

Sinnvoll einzusetzen sind sie ohnehin nur im Zusammenspiel mit einer ausgewogenen Flotte. Wie auf die Zerstörer drängt die Marine deshalb ebenso auf zehn Flugabwehr-Korvetten, raketenbestückte Schnellboote, U-Boote und Troßschiffe.

Besonders forciert Inspekteur Zenker den fliegerischen Teil seines Zehnjahresplanes, die Umrüstung des „Gannet“- und des „Sea Hawk“-Geschwaders und die Aufstellung eines vierten Marinefliegergeschwaders.

„Die Kombination Schiff-Flugzeug“, erläuterte Flottenadmiral Mahlke, „bietet ein Optimum der Waffensysteme für eine lückenlose Verteidigung.“

Die ersten „Sea Hawk“-Piloten schulen bereits in Schleswig-Jagel auf die F 104 G um: Bis zur Indienststellung der deutschen Raketenzerstörer sind sie die einzigen Bundesmariner, die sich eine Chance gegen Chruschtschows schwimmende Ostsee-Raketenbasen ausrechnen.

Ein von der Nato erwünschtes fünftes Marinefliegergeschwader (mit 48 Hubschraubern für U-Jagd und Minensuch - Aufgaben) muß Zenker den Bündnispartnern allerdings schuldig bleiben. Und auch fünf weitere Raketenzerstörer für den Geleitschutz im Atlantik, zehn U-Boote und 30 große Landungsfahrzeuge vermag Zenker nicht mehr zur Nato-Macht beizusteuern.

Denn: Insgesamt 30 Prozent der Nato-Anforderungen kann Vizeadmiral Zenker „nicht erfüllen“. Der Inspekteur hat dem Verteidigungsausschuß versprochen, daß sein gesamter Zehnjahresplan nicht mehr kosten werde als der bisherige Aufbau der Marine.

Umgekehrt basiert Zenkers ganzes Programm ebenfalls auf einem Versprechen: Die Schiff-Schiff-Rakete, mit der er seine Lenkwaffenzerstörer und Schnellboote bewaffnen will, gibt es noch gar nicht. Auf deutschen Wunsch hin knobeln US-Techniker gegenwärtig noch an der Schiff-Schiff-Version der Flugabwehr-Rakete „Tartar“.

Bonn's Marine-Chef ist dennoch zuversichtlich: „Wir haben eine Garantie der amerikanischen Regierung.“

GEWERKSCHAFTEN

OTV

New Look in gleichen Jacken

Jeder andere Nachfolger wäre dem abtretenden Boß Adolph Ludwig („Atje“) Kummernuß, 69, lieber gewesen. Aber 472 von 506 Delegierten der Kummernuß-Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr wähl-



Pensionierter OTV-Chef Kummernuß, Nachfolger Klunker: Manager einer dritten Kraft?

* Die amerikanische „Tartar“ ist eine einstufige Feststoffrakete mit einer Reichweite von 18 Kilometern. Bei 540 Kilogramm Gewicht erreicht sie zweieinhalbfache Schallgeschwindigkeit. Schußfolge: zehn Sekunden. Preis je Stück: 340 000 Mark.