

BUNDESMARINE

SCHNELLBOOTE

Schwach zur See

Bonnas Marine ist nur bedingt abwehrbereit — die Verluste steigen von Jahr zu Jahr. Sie wirken sich auf die Einsatzbereitschaft besonders dort aus, wo kleine Boote mit ohnedies schwachen Besatzungen zur See fahren:

Auf den Schnellbooten, den Hauptwaffenträgern der Ostsee-Verteidigung, haben die blauen Jungs unter einer bundeswehrtypischen Mangelkrankheit zu leiden: der personellen Auszehrung.

Nur noch die Hälfte aller für Unteroffiziere gedachten Schlüsselpositionen auf den insgesamt 40 westdeutschen S-Booten ist besetzt. Jedoch: Von den

Die Boote „Zobel“ und „Wiesel“ rammten sich, ein Soldat am Bug-Geschütz wurde getötet.

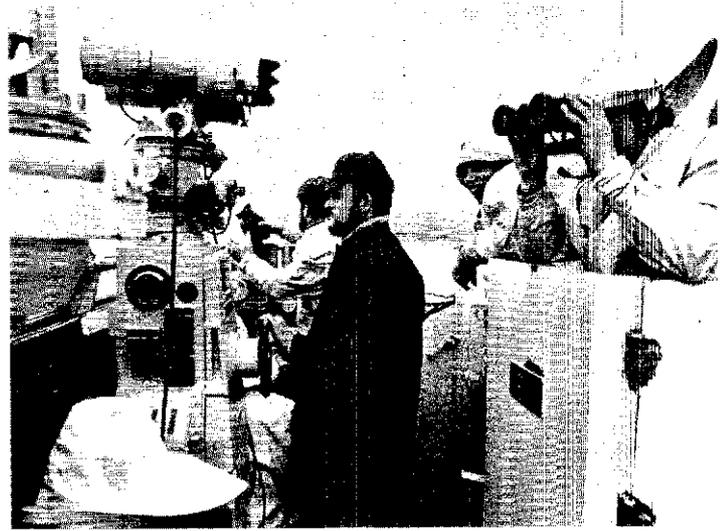
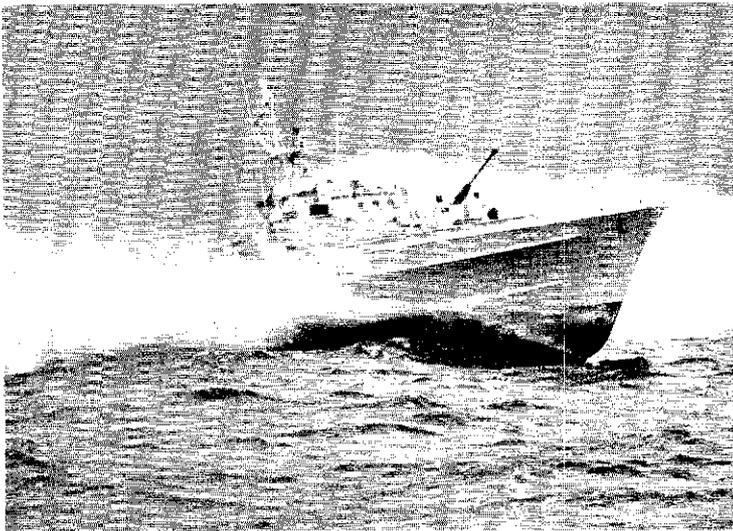
Trotz solcher Erfahrungen und der Erkenntnis, daß die Schnellboote nur so gut sind wie ihre Besatzungen, war eine Verbesserung der Personallage nicht möglich. Statt wie vorgesehen mit einem in der Funkerei gut ausgebildeten Unteroffizier und einem Zeitsoldaten auszulaufen, sind auf 50 Prozent der Boote nur zwei Wehrpflichtige an Bord, denen man in knapp sechs Monaten das Fachwissen glaubt einpauken zu können. Die sowjetische Marine braucht für diese Ausbildung immerhin 36 Monate.

Obwohl jedem der zehn Boote eines Geschwaders ein Elektronik-Maatzustand, sind nur noch zwei verfügbar; die Gefechtsstation dieser Unteroffiziere, das Beobachtungsgerät der elek-

Artilleristen. Jede zweite Kanone war nicht mit ausgebildeten Leuten besetzt.

Nach der Rückkehr meldete der Oberstabsbootmann Steinkamp dem Flottillenchef: „Die Schnellboote ‚Fuchs‘ und ‚Seeadler‘ hätten gar nicht auslaufen dürfen: Auf ‚Fuchs‘ waren sieben Unteroffiziersstellen unbesetzt, darunter Radar, Funk und Elektronik. Auf ‚Seeadler‘ verfügt nur ein einziger Unteroffizier über ausreichende Erfahrung, die 12 000 Pferde zu zügel; der allerdings ist ausgezeichnet.“

Kapitän zur See Hans-Helmut Klose, Kommandeur der S-Boot-Flottille und oberster Schnellbootfahrer, hält die Ausbildung von Kurzdienern zu Spezialisten für unlohend: „Sollen wir der Kuh eines armen Mannes das Quadratwurzelziehen beibringen, um ihm eine Zirkustournee zu ermöglichen?“



Schnellboot der Bundesmarine, Besatzung: „Die hätten gar nicht auslaufen dürfen“

noch dienenden Maaten und Obermaaten werden im Laufe dieses und des nächsten Jahres weitere 50 Prozent ihre aktive Dienstzeit beenden und ausscheiden. Ausreichender Ersatz für sie wird sich weder der Zahl noch der Qualität nach finden lassen.

Doch nicht alle Positionen sind gleichermaßen unterbesetzt; es fehlen besonders die Spezialisten mit hohem Intelligenz-Quotienten, zum Beispiel: Elektroniker, Radaroperatoren, Testfunker.

Im Dienstalltag kann sich Personalmangel oder schlechte Ausbildung tödlich auswirken: So erging im Jahre 1968 in einem Manöver vor der norwegischen Küste bei Nacht und schlechten Sicht- und Radarbedingungen an zwei parallel nebeneinanderlaufende Boote der Spruch: „Turn-Two-Two-Zero“, Befehl zur Wendung nach Steuerbord auf 220 Grad. Eines der Boote mißdeutete den Spruch und leitete ein falsches Manöver ein: Die menschliche Reaktionszeit reichte nicht aus, die Kollision abzuwenden.

tronischen Kampfführung, bleibt auf acht Booten unbesetzt.

Oberleutnant zur See Arndt Bohnstoppel, Kommandant S-„Jaguar“: „Und wenn einer einen Buckel hat und die Nase rückwärts trägt, ich nehm' ihn, wenn er nur was vom Radar versteht.“

Bucklige zwar nicht, aber Brillenträger — seit je von der Marine als Freiwillige abgelehnt — fahren nun, mit Haftschalen ausgerüstet, auch auf S-Booten, einzelne sogar als Kommandanten.

Die ganze Marine-Misere wurde besonders deutlich, als das 3. Schnellbootgeschwader Mitte Juli von Borkum aus zu einer Gefechtsübung in die Nordsee lief. Obwohl das Personal von drei in der Werft liegenden Einheiten zusammen mit 20 zur Wehrübung einberufenen Reservisten auf die sieben Einsatzboote verteilt wurde, hatte keines der Boote die vorgesehenen 39 Mann Besatzung. Hilfskräfte ersetzten die fehlenden Funker, Elektroniker, Fachleute für Motoren und

Kloses schnelle Boote — von manchen Wehr-Journalisten als Universal-Feuerwehr zum Schutz deutscher Küsten gepriesen — stehen auf dem technischen Reifegrad des Jahres 1944. Noch immer sind sie freilich den Sowjet-Booten in der Geschwindigkeit um ein geringes überlegen, ihre vier Daimler-Benz-Motoren von zusammen über 12 000 PS verleihen ihnen eine Höchstgeschwindigkeit von 42 Knoten (77 km/h).

In Bewaffnung und Zahl können sie sich nicht mit den Ostseefloten des Warschauer Paktes messen: 40 deutsche und 16 dänische Boote stehen 247 sowjetischen, polnischen und DDR-Volksmarine-Schnellbooten gegenüber, von denen 63 mit „Styx“-Flugkörpern ausgerüstet sind.

Kapitän Klose kann dagegen nur je Boot mit vier Torpedos (Entwicklungsstand 1940), zwei 40-Millimeter-Kanonen und einer Kiste Handgranaten aufwarten. Tiefflieger müssen die deutschen Boot-Kanoniere selbst ausmachen, identifizieren und über Kimme und Korn anvisieren. Eine Radar-

Feuerleitanlage fehlt. In der Dämmerung und bei Nacht sind die westdeutschen Boote Fliegerangriffen hilflos ausgeliefert.

Mit ihren veralteten Torpedos gegen moderne Lenkwaffenzerstörer anzugehen verspricht wenig Wirkung, aber in diesem Jahr beginnt die Umrüstung auf drahtgesteuerte „Aale“. Gleichwohl ist auch der Abschuss eines drahtgelenkten Torpedos auf einen Zerstörer problematisch: Im Wirkungsbereich der hohen Schußfolge moderner Schiffsartillerie muß das Boot — wenn auch in Zickzack-Fahrt — fünf bis acht Minuten ausharren, bis der Torpedo ins Ziel gelenkt ist.

Dennoch stimmt das Umrüsten die Mariner munter: Sie erhalten gleichzeitig moderne, radargesteuerte Geschütze.

Erst einer neuen Generation von Schnellbooten wird es gelingen, mit den raketenbewaffneten S-Booten der Ostflotten („Komar“- und „Osa“-Klasse) gleichzuziehen. Die deutschen Zukunfts-Boote des Typs „143“ sollen mit den Flugkörpern „Standard Missile 1 A“ sowie moderner Artillerie und Elektronik bestückt werden. Doch jetzt schon signalisieren die Kostenvorschläge Baupreise von über 50 Millionen Mark für ein Boot — eine Flottille von 40 Booten kostete dann zwei Milliarden Mark, der größte Auftrag, den die Marine je vergeben hätte.

Die Aufgaben dieser neuen Boote wären die gleichen, die von der jetzt in Dienst stehenden Jaguar- und Zobel-Klasse geleistet werden müssen:

- ▷ Aufklärung in der westlichen und mittleren Ostsee im Frieden und in Spannungszeiten,
- ▷ Sicherungs- und Offensivoperationen im Krieg,
- ▷ Abwehr feindlicher Landungsunternehmen an den deutschen und dänischen Küsten.

Der erste Auftrag wurde bereits einmal in der Krise erfüllt: Schon fünf Stunden nach dem Beginn des Einmarsches von Ostblock-Truppen in die CSSR am 21. August 1968 kreuzten drei Schnellboote vor der Insel Rügen und meldeten, daß die Flotten der Warschau-Pakt-Marinen ihre Ostseehäfen verließen und in die offene See liefen.

Doch den Schnellbootfahrern — die an die Tradition der kaiserlichen Torpedoboote, der „Schwarzen Husaren der See“, anknüpfen — bleiben enge Wirkungsbereiche: Ihre kleinen Boote (42,5 Meter lang, 190 tons) dürfen nur bis zur Windstärke 6 in der Ostsee operieren. Eisschollen können für die Holzboote tödlich sein, treibende Balken die Propeller beschädigen. Etwa 80 Tage im Jahr herrschen in der Ostsee Bedingungen, die Schnellboot-Unternehmen „wetterseitig“ nicht zulassen.

Bei stärkerem Seegang nimmt zudem die Treffsicherheit der von den stampfenden und rollenden Booten aus schießenden Kanonen rapide ab.



S-Boot-Kommandeur Klose
„So unglücklich wie Maria Stuart“

Jedes S-Boot ist ein „Ein-Wachen-Schiff“, ohne die Möglichkeit, im Schichtdienst das Personal zu wechseln. S-Boot-Fahrer müssen vom Ausbis zum Einlaufen ohne Ablösung auf ihren Posten bleiben.

Hinzu kommen fast unerträgliche Lebensbedingungen: In Gischt und Wind klammern sich Kanoniere, Brückenpersonal und Kommandant ans Schiff und fahren mit nur 80 Meter Abstand zum Vorderboot durch Nacht und Nässe, 24 Stunden und manchmal zwei Tage lang. Im Maschinenraum liegt der Lärm mit 120 Phon weit über der Schmerzgrenze, nur besondere Ohrenschützer — die „Mickeymäuse“ — bewahren vor Taubheit. Die vier Zwanzig-Zylinder-Rennmotoren erzeugen eine hohe Vibration. Kapitän Klose: „Deshalb gibt es kein Ungeziefer an Bord, keine Fliegen, keine Kakerlaken, keine Ratten. Das einzige Tier, das hier gerade noch existieren kann, ist das aufrecht laufende Säugtier mit roten Backen: der Mensch.“

Die Besatzungen erwecken in See den Eindruck einer Fischdampfer-Crew: in Zivillpullovern verschiedener Farben, Offiziere oft ohne Rangabzeichen, mit Kopfbedeckungen von der Pudelmütze bis zum Südwester. Vollbärte sind häufig.

Entsprechend locker sind Umgangston und Haltung, doch disziplinäre Schwierigkeiten treten kaum auf. „Meine Leute leben an Bord wie die Hunde“, so Flottillenkommandeur Klose, „aber das tun sie gutwillig, wenn sie an Land einen Gegenwert dafür bekommen.“

Mit Sauna, Schwimm- und Sporthalle sowie zwölf Boxen, in denen die Matrosen ihre Autos pflegen können, will der Kapitän seine Seelords zur Weiterverpflichtung bewegen. Denn: Die Personallage ist „nicht so schön, aber so unglücklich wie Maria Stuart“.

BUNDESLÄNDER

BREMEN

Böser Schein

Das hat nun ein Jahr gedauert, um diese Feststellungen zu treffen“, sinnierte Bremens Richard Boljahn, 57: „In diesem Jahr bin ich durch den Dreck gezogen worden. Und wat is da nu übergeblieben: nichts!“

So wertete letzten Freitag nach flüchtiger Lektüre der einstige SPD-Multi-Funktionär, was ein parlamentarischer Untersuchungsausschuß der Bürgerschaft (Landtag) seit dem 9. Juli 1969 in Sachen Bremer Bauland-Affäre ermittelt hatte. Der Ausschuß mühte sich in zwanzig Sitzungen um die Beweisaufnahme und hörte 142 Zeugen sowie fünf Sachverständige. Doch als es darum ging, aus 4223 Seiten amtlichen Wortprotokolls die Schlußfolgerungen zu ziehen, zerstritten sich die Untersucher.

Der Ausschuß-Vorsitzende Günter Klein (CDU) trat zurück, weil er die Änderungen seines Stellvertreters Wolfgang Grantz (SPD) nicht akzeptieren mochte, und so präsentierten die Abgeordneten gleich zwei Berichte: Ein Papier legten die sieben SPD-Mitglieder vor, zu dem sich auch, mit Vorbehalt, die beiden Vertreter von FDP und NPD bekannten; ein anderes verfaßten die vier Christdemokraten.

Zu klären waren seltsame Vorkommnisse beim Ankauf von Grundstücken für die Verbreiterung der Autobahn nach Bremen-Nord, für die zukünftige Universität und die geplante Hollerstadt. Politiker und Makler, Beamte und Rechtsanwälte waren darin verstrickt: Richard Boljahn, der 17 Jahre lang die SPD-Fraktion herumkommandiert hatte und immer dabei gewesen war, wenn es in der Hansestadt was zu bauen gab; der damalige Bremer CDU-Vize, Rechtsanwalt und Notar Hans Ludwig Kulenkampff; der damalige SPD-Bausenator Wil-



Bremer Makler Lohmann
„Ganz übern Daumen“