

RÜSTUNG

U-BOOTE

Rostwärts

(siehe Titelbild)

Das militärische Geheimnis war keins. Schon lange nicht mehr. Mindestens seit drei Jahren wissen die Sowjets, daß die neuen deutschen U-Boote mit amagnetischem Stahl verplattet sind.

Als Verteidigungsminister Kai-Uwe von Hassel am 8. Mai 1963 im Bundestag eine Klage wegen der angeblichen Preisgabe des amagnetischen Geheimnisses durch die deutsche Presse vorbrachte (Hassel: „Meinen Sie nicht, daß Chruschtschow ein großes Interesse daran hat zu wissen, daß unsere U-Boote aus amagnetischem Stahl gebaut sind?“),

Westatlantik das amerikanische Atom-U-Boot „Thresher“ aus bislang unbekannter Ursache gesunken war.

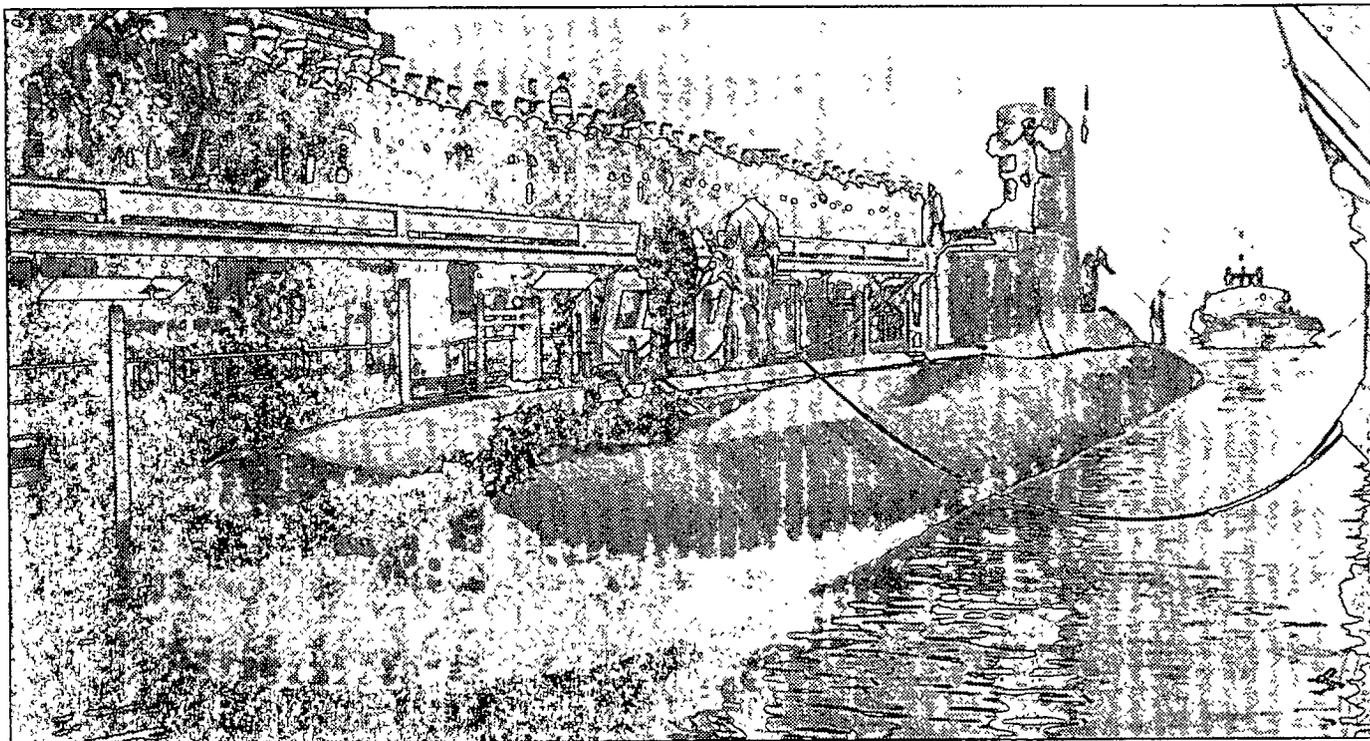
An jenem Donnerstag teilte von Hassels Presseoffizier, Oberstleutnant Viebig, vor Journalisten mit, daß sich bei den bis dahin als neue Wunderwaffe gepriesenen deutschen U-Booten „unvorhergesehene Materialschwierigkeiten“ ergeben hätten.

Die Mitteilungen Viebig's waren so gehalten, daß für sachkundige Kenner auch des Auslands nicht zweifelhaft sein konnte, welcher Natur die aufgetretenen „Schwierigkeiten“ waren. Viebig hob hervor, daß die Mängel sich bei den „zum Einsatz im Seegebiet der Ostsee vorgesehenen“ U-Booten gezeigt hätten; er erwähnte, daß man für den Bau dieser Ostsee-Boote eine besondere „militärische Forderung“ gestellt habe; er erläuterte, daß diese Forderung sich auf das „Material“ bezogen habe, und fügte

mit amagnetischem Stahl experimentiert (und dabei in Schwierigkeiten geraten ist), so war die erste andeutende Mitteilung der seenahen „Bremer Nachrichten“ vom 22. April über die Ursachen der U-Boot-Mängel zwar nicht für die ausländischen Nachrichtendienste, wohl aber für die steuerzahlende deutsche Öffentlichkeit eine Überraschung.

Die Mängel, so berichtete das Blatt, gestützt auf „Expertenmeinungen“, seien darauf zurückzuführen, „daß diese Boote gegen Grundminen mit Magnetzündung unempfindlich gemacht sein sollen“.

War damit das Pseudo-Geheimnis so weit gelüftet, als klar war, daß die U-Boot-Mängel sich aus dem Erfordernis einer amagnetischen Außenhaut ergeben haben mußten, so lieferte eine Meldung aus Norwegen das letzte Detail: In Oslo erklärte der Chef des Ausrüstungsamtes der norwegischen Kriegsmarine, Fregattenkapitän Petter-



Stapellauf von U 1 in Kiel (1961): „Was ist hier passiert?“

verfehlte er den dritten Jahrestag der Bekanntgabe dieser Tatsache nur um vier Tage.

Denn bereits am 4. Mai 1960 hatten mehrere deutsche Tageszeitungen eine Meldung der Deutschen Presse-Agentur (DPA) über den damals anlaufenden deutschen U-Boot-Bau verbreitet — und in der hatte, kaum verschlüsselt, alles gestanden, was nach Auffassung des Bundesverteidigungsministers den Sowjetpremier interessiert.

„Für die Schiffsrümpfe“, so hatte es in der Meldung über die künftigen deutschen U-Boote geheißen, „ist ein besonderer Stahl entwickelt worden, der zum erstenmal verarbeitet wird. Er soll antimagnetisch sein. Diese Eigenschaft ist vor allem im Hinblick auf Magnetminen wichtig.“

Die eher absurde als fatale Geschichte des Pseudo-Geheimnisses begann am 18. April, wenige Tage nachdem im

schließlich hinzu, daß die Bundesmarine mit der Verwendung dieses Materials „technisches Neuland“ zu erschließen versuche.

Jedem Fachmann des Seekrieges in der Ostsee ist geläufig, daß U-Boote dort wegen der geringen Tiefe im besonderen Maße durch magnetische Grundminen (auf dem Meeresboden liegende Minen, die magnetisch gezündet werden) gefährdet sind. Es war deshalb schon während des Zweiten Weltkrieges eine Forderung deutscher U-Boot-Kommandanten gewesen, man möge für die in der Ostsee operierenden Boote ein Material finden, auf das magnetische Zünder nicht ansprechen.

Konnten mithin sowjetische Fachleute auch ohne Kenntnis der DPA-Meldung vom 4. Mai 1960 schon der Erklärung Viebig's vom 18. April dieses Jahres entnehmen, daß der deutsche U-Boot-Bau

sen, von Norwegen in Deutschland bestellte U-Boote des gleichen Typs seien von den bei deutschen Booten aufgetretenen Mängeln nicht betroffen, sie würden nämlich aus einer „anderen Stahlorte“ gebaut als die deutschen.

So war es endgültig auch für Nichtfachleute heraus: Die deutschen U-Boote waren aus Gründen der besonderen Verhältnisse in der Ostsee aus einem amagnetischen Stahl gebaut worden, und dieser Stahl war die Ursache der „unvorhergesehenen Schwierigkeiten“.

Der verwendete Stahl, so erfuhr die deutsche Öffentlichkeit nun, ist brüchig und hält den Anforderungen, die an die Außenwände eines U-Bootes gestellt werden, nicht stand. Zwar versicherte Oberstleutnant Viebig, die Schiffe seien noch durchaus „tauchfähig“ — aber sogar die sonst regierungsfremde „Deut-

sche Zeitung“ erlaubte sich den blutigen Scherz zu fragen, ob die Schiffe denn wohl auch noch „auftauchfähig“ seien.

Was nun folgte, waren Beiträge zum Thema „Schuld und Sühne“:

- ▷ Am 27. April erklärte der Inspekteur der Bundesmarine, Vizeadmiral Karl-Adolf Zenker, in Nordholz bei Cuxhaven, der deutschen Rüstung sei aus dem Ausland mangelhaftes Material geliefert worden. Acht Boote (sechs bereits im Wasser, zwei im Bau) müßten umgebaut werden; die vier noch zu bauenden würden technisch perfekt sein; der Schaden gehe „in die Millionen“.
- ▷ Am 3. Mai spezifizierte die Hamburger Wochenzeitung „Die Zeit“ Zenkers Vorwurf gegen das „Ausland“ mit der Meldung, der verwendete amagnetische Stahl sei österreichischer Herkunft. Die herstellende österreichische Firma habe den Stahl auch den Sowjets angeboten, die aber hätten „dankend abgelehnt“.
- ▷ Am 7. Mai weigerte sich der Sprecher des Bundesverteidigungsministeriums, den Namen der österreichischen Lieferfirma bekanntzugeben.
- ▷ Bereits einen Tag später, am 8. Mai, gaben Wiener Tageszeitungen die Lieferfirma bekannt: die staatliche Schoeller-Bleckmann Stahlwerke AG in Ternitz/Niederösterreich.
- ▷ Einen weiteren Tag danach stellte sich die österreichische Firma sozusagen am Ort der Tat zum Kampf: Bei der Kieler Howaldtswerft, Hersteller der deutschen U-Boote, trafen Schoeller-Bleckmanns Vorstandsmitglied Dr. Josef Fitzinger und dessen Mitarbeiter Diplomingenieur Souresny ein.

Das Karussell der Be- und Entschuldigungen begann nun schneller und schneller zu rotieren — trotz der Bemühungen Kai-Uwe von Hassels, mit behutsam dosierten Vorwürfen und vorsichtig formulierten Generalpardons besänftigend zu wirken.

Hassel im Bundestag einerseits: „Meine Damen und Herren, das Verteidigungsministerium hat ein Interesse daran, zu wissen: Was ist hier passiert? Wie waren die Untersuchungen? Es ist eine Fülle von Untersuchungen gewesen. Waren sie ausreichend?“

Hassel im Bundestag andererseits: „Dann wäre ich außerordentlich dankbar, wenn (an den SPD-Verteidigungsexperten Erler gewandt) auch Sie Ihren Einfluß geltend machen könnten, in Ihren Organen, in Ihrer Publizistik darauf hinzuwirken, daß es sich nicht um die Frage eines Rüstungsskandals oder einer Rüstungsaffäre handelt, sondern daß die Militärs die Forderung stellten, amagnetisches Material zu nehmen, und die Techniker sich nach bestem Wissen und Gewissen bemüht haben, dieser Forderung der Militärs zu entsprechen, amagnetischen Stahl zu finden, weil — ich wiederhole es — unsere U-Boote nach der Gesamtkonzeption in der Ostsee fahren...“

Wie immer man die Sorgfalt der Prüfungsverfahren an dem von Schoeller-Bleckmann bezogenen Stahl bewertet — unbestreitbar ist, daß die deutsche Bundesmarine und deren U-Boot-Waffe im



Verteidigungsminister von Hassel: „Wie waren die Untersuchungen?“

Rahmen der Nato-Planung einen besonders heiklen und technisch komplizierten Auftrag erhalten haben. Und unbestreitbar ist, daß sich aus diesem Spezialauftrag das amagnetische Dilemma ergeben hat.

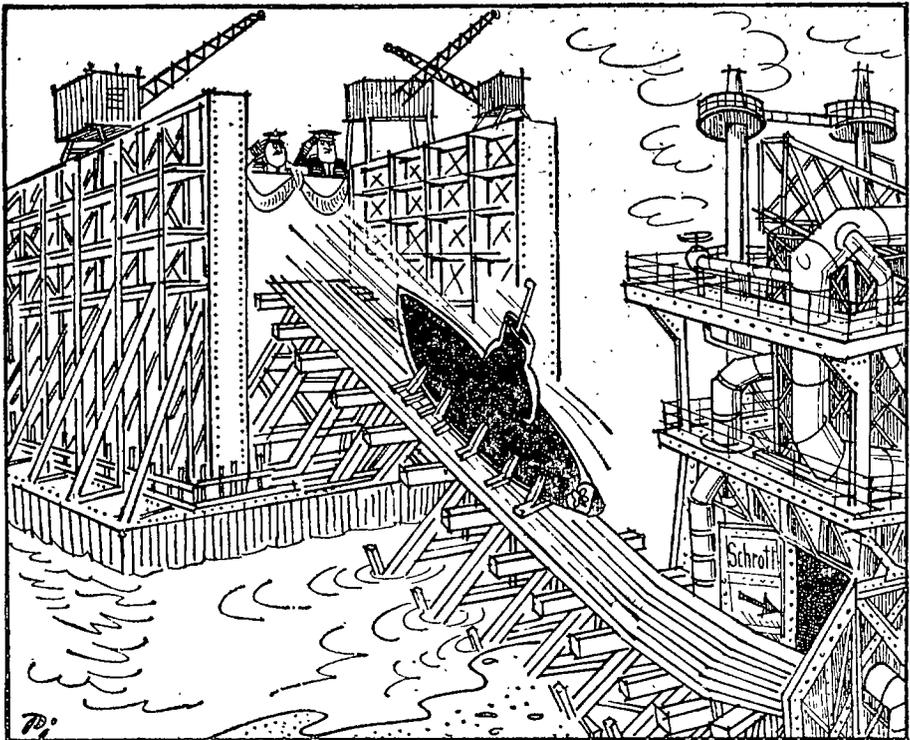
Als Hauptoperationsfeld ist der deutschen Marine von der Nato die Ostsee zugewiesen worden. Anfang 1960, als auf der Kieler Howaldtswerft gerade mit dem Bau deutscher U-Boote begonnen wurde, beschrieb der damalige Bundesverteidigungsminister, Franz-Josef Strauß, die Aufgaben der Bundesmarine mit folgender Zielansprache:

- ▷ „Den Ausbruch sowjetischer Flottenverbände, insbesondere sowjetischer U-Boote, in den Atlantik zu verhindern,
- ▷ den sowjetischen Nachschub über See, vor allem mit Kleinfahrzeugen

zur Versorgung der roten Landstreitkräfte, einzudämmen,

- ▷ kombinierte Angriffsoperationen zu Lande, in der Luft und auf See gegen die dänischen Inseln niederzukämpfen und
- ▷ die Sowjets schließlich in der Ostsee zurückzudrängen!“

Grundlegend für diese Konzeption kann eigentlich nur die Erwartung sein, daß es den Sowjets im Ernstfall nicht gelingt, sich durch kombinierte Luft-, Land- und Seeoperationen oder durch einen Vormarsch zu Lande über Schleswig-Holstein-Jütland in den Besitz der dänischen Ostsee-Zugänge Großer Belt und Öresund zu setzen. (Die starke Massierung ozeangängiger sowjetischer U-Boote in der Ostsee — man nimmt an, daß die Hälfte der an-



„Antimagnetisch“

Industriekurier



**CHEVROLET
PONTIAC
OLDSMOBILE
BUICK
CADILLAC**



5 weltberühmte Marken - 96 repräsentative Luxus-Modelle mit amerikanischem Superkomfort.

Das GM-Modell Ihrer Wahl kaufen Sie jetzt in der Bundesrepublik bei einem der 34 autorisierten GENERAL MOTORS-HÄNDLER

Er bietet Ihnen volle GM-Garantie und sachkundige GM-Betreuung

Verlangen Sie unverbindliche Auskunft von Ihrem zuständigen GM-Händler bzw. von der Werbeabteilung der General Motors Continental S. A., Antwerpen/Belgien, Noorderlaan 75



geblich in der Ostsee stationierten 110 Sowjetboote für den Atlantik-Krieg geeignet sind — deutet allerdings darauf hin, daß die russische Seekriegsleitung entweder damit rechnet, die Ostsee-Zugänge kontrollieren zu können, oder plant, die ozeangängigen Boote noch vor Kriegsausbruch in den Atlantik zu entsenden.)

Straußens Erklärung, die Bundesmarine solle „den Ausbruch sowjetischer Flottenverbände, insbesondere sowjetischer U-Boote“ verhindern, wird von Ostsee-Strategen mit Zurückhaltung erörtert. Solange die Ufer von Öresund und Belt in dänischem Besitz sind, hätten — so meinen die Experten — die sowjetischen Flottenstreitkräfte auf und unter dem Wasser ohnehin keine Chance, die genau bekannten, schwer zu navigierenden und teilweise nur vier Kilometer engen Passagen zum Atlantik zu durchbrechen.

Bedeutende Wirkungsmöglichkeiten werden hingegen insbesondere den U-Booten in der Ostsee zugeschrieben, falls es in Mitteleuropa zu einem Krieg von längerer Dauer kommen sollte. Die in Mitteleuropa operierenden sowjetischen Landstreitkräfte wären dann in puncto Nachschub weitgehend auf die Ostsee angewiesen. Zu Lande stünden den Sowjets für diesen Zweck nur wenige, aus der Luft leicht zerstörbare Eisenbahnlinien zur Verfügung. Die U-Boote könnten also die möglicherweise entscheidende Versorgungslinie der Sowjets auf der Ostsee empfindlich beeinträchtigen.

Hinzu kommt eine weitere strategische Überlegung, die der erste Inspekteur der Bundesmarine, Vizeadmiral Ruge, so beschrieben hat: „Wenn sichergestellt ist, daß die Ostsee jederzeit für Flotten, die von außen kommen, zugänglich ist, wirkt der Druck der großen Seemächte

in die Ostsee hinein, auf die tausend Kilometer sowjetisch besetzte Küste, die fast auf ihrer ganzen Länge zum Landen gut geeignet ist... Das bindet eine erhebliche Zahl sowjetischer Divisionen an der Küste. Diesen Druck üben die großen Seemächte bereits im Frieden aus...“

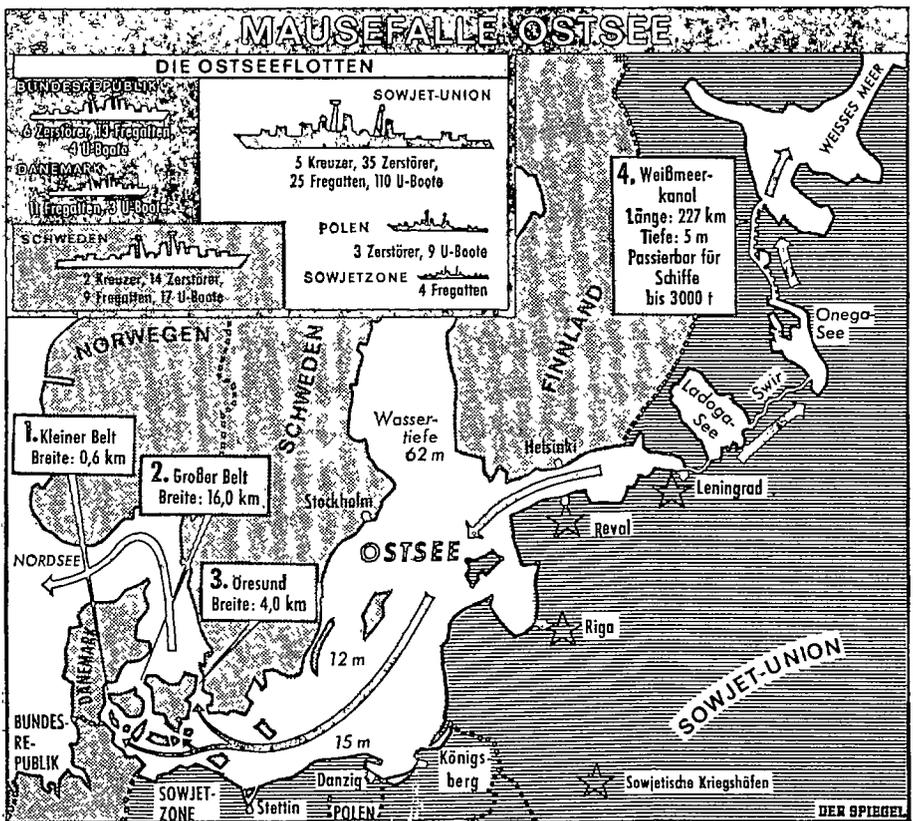
Ähnlich äußerte sich Ruges Nachfolger, Vizeadmiral Zenker: „Ist auch die Ostsee ein Randmeer, so führt sie doch weit in den Raum eines möglichen Gegners hinein und bildet für ihn eine offene Flanke.“

Die Ostsee-Kriegführung stellt die Bundesmarine vor wesentlich andere Probleme als jene, mit denen sich die deutsche Flotte unter Wilhelm II. und Hitler auseinandersetzen hatte.

In den beiden Weltkriegen kämpften die deutschen U-Boote im Atlantik. Die Ostsee spielte als Kriegsschauplatz entweder gar keine oder, wie in den letzten Monaten des Zweiten Weltkrieges, nur für ganz kurze Zeit eine Rolle. Spezielle Vorbereitungen für den U-Boot-Krieg in der Ostsee wurden nicht getroffen, praktische Erfahrungen kaum ausgewertet.

Diese Tatsache sollte sich für die bundesdeutsche U-Boot-Waffe als verhängnisvoll erweisen. Unter dem Druck allzu eifrig akzeptierter Nato-Forderungen wurde zu schnell und ohne Rückgriff auf Ostsee-Erfahrungen gebaut. Die Affäre der amagnetischen U-Boote bewies — und von Hassel bestätigte: „Es ist bisher nie möglich gewesen, bei einem U-Boot einen Prototyp zu entwickeln und ihn einige Jahre einzusetzen, ihn zu erforschen, das heißt, die Mängel im Material und in der Konstruktion festzustellen. Eine solche Erprobung hätte mindestens zwei Jahre in Anspruch genommen.“

Mit dieser Klage beschrieb Hassel allerdings ein Dilemma, das gleichsam





Ostsee-Strategie Zenker
U-Krieg gegen Rußlands Flanke

zur Tradition der deutschen U-Boot-Waffe gehört.

Daß deutsche U-Boot-Fahrer in allzu eilig zusammengebastelte Tauchröhren steigen mußten, ist seit drei Marine-Generationen Brauch. Entweder hinderlichen strategische Mißgriffe der militärischen Führung, völkerrechtliche Bedenken der Politiker oder aber Fehl- und Spätzündungen der Techniker sowohl des Kaisers Unterwasser-Kulis in Weltkrieg I als auch Hitlers Seewölfe in Weltkrieg II daran, sich ausreichend vorzubereiten.

Seiner Majestät Seestrategen schworen anfänglich auf schwerbestückte Überwasser-Dickschiffe, die dem Feind offene Seeschlachten liefern sollten wie einst Nelson bei Trafalgar den Franzosen. Die aus dem Hinterhalt operierenden U-Boote — von Wilhelms Marine-Staatssekretär von Tirpitz anfangs als „Spielerei“ bespöttelt — paßten nicht in dieses Konzept.

Und das erste in Deutschland gebaute kriegstüchtige Tauchboot, die 1903 vom Kaiser-Günstling Krupp auf der Kieler Germania-Werft zu Wasser gelassene „Forelle“, wurde denn auch nach Petersburg verhökert und ging unter dem Zarenadler auf Tauchstation.

Obschon Spötter Tirpitz alsbald an der „Spielerei“ Gefallen fand und schon 1904 bei Krupp für die Kaiserliche Marine „U 1“ in Auftrag gab, behielt der Aufbau der Hochseeflotte Vorrang: Bei Ausbruch des Ersten Weltkrieges, am 1. August 1914, waren nur 29 U-Boote in Fahrt.

Während die Hochseeflotte dank wirkungsvoller britischer Blockade in ihren Heimathäfen gefangensaß oder — soweit sie wie die „Emden“ oder das Graf-Spee-Geschwader bei Kriegsausbruch auf offener See schwamm — allmählich von den Engländern zusammengeschossen würde, erwiesen sich die U-Boote plötzlich als einziges brauchbares Handwerkszeug der Seekrieger:

Allein die U-Boote konnten die britische Blockade untertauchen und ihrer-

Linke Typisch - Leben!

Während wir als des Landesverrats Verdächtige einsaßen, wurden uns oft „Staatsgeheimnisse“ präsentiert, die wir im Foertsch-Artikel ans Licht gebracht haben sollten, von denen wir aber wußten, daß sie längst in der „New York Herald Tribune“ oder in „Newsweek“ oder in der „Welt“ gestanden hatten.

Wir argwöhnten dann Tücke und Übelwollen auf Seiten des Bundesverteidigungsministeriums. Auf eine näherliegende Erklärung kamen wir nicht (und konnten wir aufgrund unserer SPIEGEL-Arbeit auch nicht kommen): Das Bundesverteidigungsministerium hat offensichtlich kein Archiv über militärische Veröffentlichungen, das diese Bezeichnung verdient.

Einen pikanten Beweis erbrachte die Diskussion um die Mängel der deutschen Ostsee-U-Boote. Die Ministerialen ließen ihren Chef, den Bundesverteidigungsminister von Hassel, am 8. Mai 1963 mit der Klage in den Bundestag laufen, deutsche Zeitungen hätten es an der nötigen Disziplin fehlen lassen, als sie im Laufe der Mängel-Affäre ausplauderten, „daß unsere U-Boote aus amagnetischem Material gebaut sind“. Chruschtschow habe ein großes Interesse daran, das zu wissen.

Von Hassel meinte mit seiner Rüge die „Bremer Nachrichten“ und die „Zeit“. Hätte sein Ministerium ein Archiv, so wäre Herrn von Hassel nicht verborgen geblieben, daß die einzige deutsche Presse-Agentur mit Monopolcharakter, daß DPA schon am 4. Mai 1960 gemeldet hatte, der Stahl der damals noch im Bau befindlichen U-Boote solle „antimagnetisch“ sein. Die „Süddeutsche Zeitung“, neben vielen anderen, drückte die Meldung, und wenn die Russen schon nicht DPA abonnieren, so werden sie doch wohl die „Süddeutsche Zeitung“ mindestens so sehr auswerten wie die „Bremer Nachrichten“?

Nun ist aber das Ermittlungs-Verfahren gegen den SPIEGEL im vorigen Herbst aufgrund eines Gutachtens aus dem Bundesverteidigungsministerium ins Werk gesetzt worden. Es ist die einzige prozeßbegründende Tatsache bis heute. Wie kommt es, daß der Gutachter, Oberregierungsrat in eben diesem Ministerium, die Vorveröffentlichungen nicht geprüft, wie ferner, daß die Bundesanwaltschaft von sich aus keine Nachprüfung für nötig gehalten hat? Die Antwort verblüfft: Beide haben kein brauchbares Archiv. (General Gehlens Bundesnachrichtendienst, der sonst auch Gutachter stellt und der im übrigen von der Einleitung eines Verfahrens gegen den SPIEGEL abgeraten hat, verfügt über ein erstklassiges Archiv. Er ist nicht konsultiert worden.)

Die groteske Situation ist jetzt: Wendet sich der SPIEGEL an das Ministerium des Herrn von Hassel, um den Geheimnis-Charakter einer Meldung zu erforschen, so kollaborieren die hohen Offiziere in bemerkenswerter

Weise. Sie raten, sie empfehlen, sie korrigieren. Nur: Was ein Staatsgeheimnis ist, das können die zuständigen Pressereferenten Oberstleutnant Viebig und Brennecke auch nach Konsultation höherer Chargen nicht verbindlich entscheiden. Selbst der Minister von Hassel kann es nicht. Allein die Gerichte sind nach deutschem Recht für die Beurteilung zuständig.

So erklärt sich, daß dem SPIEGEL unter anderem auch die Veröffentlichung von Staatsgeheimnissen zur Last gelegt wird, die der damalige Pressereferent Oberst Schmückle vor dem Abdruck des Foertsch-Artikels ausdrücklich ergänzt und bestätigt hatte. Hier wird ein Risiko sichtbar, das man in einem Rechtsstaat keinem Bürger zumuten sollte.

Der Fehler liegt darin, daß die Bundesanwaltschaft sich nach den Maßstäben ihrer Spionage-Verfolgungen daran gewöhnt hat, ihren Ermittlungshandlungen die Erkenntnisse des Gutachters kritiklos zugrunde zu legen. Behauptet der Gutachter, es seien „zahlreiche, zum Teil äußerst wichtige Geheimnisse“ veröffentlicht (so das „Bulletin“ der Bundesregierung) und das Wohl der Bundesrepublik sei durch Verrat auf das schwerste gefährdet worden, dann erübrigt sich nach der Praxis der Bundesanwaltschaft jede eigene Nachprüfung, ja, jede Wertung des Gutachtens.

In jeder Hauptverhandlung eines Strafverfahrens geht der Gutachter rückwärts zur Tür hinaus, wenn er die Richter darüber belehren will, daß sie von der objektiven Seite her zu einer Verurteilung kommen müßten. Im Vorverfahren aber genügt die mit Gründen versehene, durch keinerlei Archivmaterial belegte Meinung eines Gutachters, der nicht Militär, sondern Jurist ist, um ein Mammut-Verfahren in Gang zu setzen.

Dasselbe Ministerium, in dem auch höchste Generale vor einer Veröffentlichung nicht verbindlich feststellen können, ob ein Artikel Staatsgeheimnisse enthält oder nicht, stellt nach der Veröffentlichung des Artikels auf Anforderung der nicht sachverständigen Bundesanwaltschaft einen nur juristisch vorgebildeten Gutachter, der dann de facto über die Einleitung des Verfahrens entscheidet.

Der Gutachter, so wird immer wieder betont, ist unabhängig. Es fällt freilich schwer, an die Unabhängigkeit zu glauben, wenn, wie im Fall des Foertsch-Artikels, der gutachtende Oberregierungsrat Dr. Wunder dabei sitzt, wenn ein Referent seines Ministeriums in Gegenwart des Staatssekretärs und eines Unterabteilungsleiters des Minister Vortrag über das Gutachten hält.

Hier, scheint mir, ist ein Kind zur rechten Zeit in den Brunnen gefallen. Wer diese Gutachtenpraxis nicht für reformbedürftig hält, meint es nicht gut mit dem Recht.

Herzlichst Ihr

Rudolf Augstein

seits durch den Handelskrieg dem Gegner die Rohstoff- und Lebensmittelzufuhren abschneiden. Der erste Mariner, der die Versorgungsleitungen des Feindes vom U-Boot aus störte, war der kaiserliche Oberleutnant Feldkirchner: Mit „U 17“ versenkte er am 20. Oktober 1914 vor dem norwegischen Stavangerfjord den britischen Frachter „Glitra“*.

Trotz beachtlicher Versenkungsziffern (im Ersten Weltkrieg vernichteten deutsche U-Boote rund 6600 Handelsschiffe mit insgesamt 12,7 Millionen Bruttoregistertonnen) und trotz der bis Kriegsende zusammengenieteten 373 Boote blieb die U-Boot-Waffe zunächst halbseitig gelähmt. Der Grund war völkerrechtlicher Art. Das Seekriegsrecht war ausschließlich auf den Überwasserkrieg zugeschnitten, nicht aber auf jene Taktik des Handelskrieges, für die das U-Boot geschaffen war — den Überraschungsangriff aus dem Unterwasserversteck.

Hielt sich der U-Boot-Kommandant an die Normen des Völkerrechts, setzte er seine schon gegen Maschinengewehrfeuer anfällige Blechschachtel höchster Gefahr aus. Er durfte seiner Beute erst dann den Fangschuß geben, wenn er der Besatzung des aufgebracht Frachters freien Abzug in die Rettungsboote gewährt hatte. Schoß der Kommandant jedoch das, was ihm vors Torpedorohr lief, aus dem Hinterhalt ab, beschwor er gefährliche diplomatische Verwicklungen herauf.

Als Washington sich in Berlin über das U-Boot beschwerte, das auf diese Weise den britischen Passagierdampfer „Lusitania“, mit 120 Bürgern der neutralen USA an Bord, torpediert hatte, mußte die Admiralität deshalb ihre U-Boote zeitweilig sogar aus den Gewässern um England zurückziehen.

Erst 1917 setzten die Admiralität und Hindenburg bei den Politikern ihre Forderung nach unbeschränktem U-Boot-Handelskrieg durch. Innen-Staatssekretär Helfferich hatte vergebens gewarnt: „Wenn die Karte des rücksichtslosen U-Boot-Krieges ausgespielt wird, und sie sticht nicht, dann sind wir verloren, dann sind wir auf Jahrhunderte verloren.“

Die Karte stach nicht, sie war zu spät ausgespielt worden: Die USA traten in den Krieg ein, und die Alliierten umgaben ihre Handelskonvois mit einem Schild von Geleitfahrzeugen, an dem sich die deutsche U-Boot-Waffe schließlich stumpf schlug.

Der Befehlshaber der US-Seestreitkräfte, Sims, nachträglich: „Hätten die Deutschen das Versenken ohne Warnung schon 1916 anstatt 1917 begonnen, so würden sie den Krieg gewonnen haben.“

Ganz so düster wie Helfferich prophezeit hatte, entwickelte sich Deutschlands Zukunft indessen nicht. Wie des Kaisers U-Boote einst die britische Blockade untertaucht hatten, unterwanderte die Reichsmarine — nunmehr auf die Farben der Republik vereidigt — alsbald den Vertrag von Versailles, der

* Den ersten Tauchbootangriff auf ein Kriegsschiff fuhr der amerikanische Sergeant Lee 1776 im Hafen von New York. Lees Versuch, die britische Fregatte „Eagle“ von seiner mit Muskelkraft angetriebenen hölzernen Tauchkugel „Turtle“ aus anzubohren, mißlang jedoch.



Marinechef von Tirpitz
Krupps Unterwasser-Spielereien...

Deutschland den U-Boot-Bau unter sagte.

Von der Reichsmarineleitung finanziell unterstützt, brachten deutsche Spezialisten bereits 1922 im holländischen Den Haag U-Boot-Konstruktionen zu Papier. In den Seestreitkräften Spaniens, Schwedens, der Türkei und Finnlands fand das deutsch-holländische Tarnunternehmen „Ingenieurs Kantoor voor Scheepsbouw“ dankbare Abnehmer ihrer Erzeugnisse.

Als Deutschlands U-Boot-Konstrukteure schließlich 1935 nach Abschluß des deutsch-englischen Flottenabkommens aus dem Untergrund ans braune Tageslicht auftauchen durften, hatten sie nützliche Vorarbeit geleistet: Der Bootstyp II A der im selben Jahr aufgestellten U-Flottille „Weddigen“ war ein

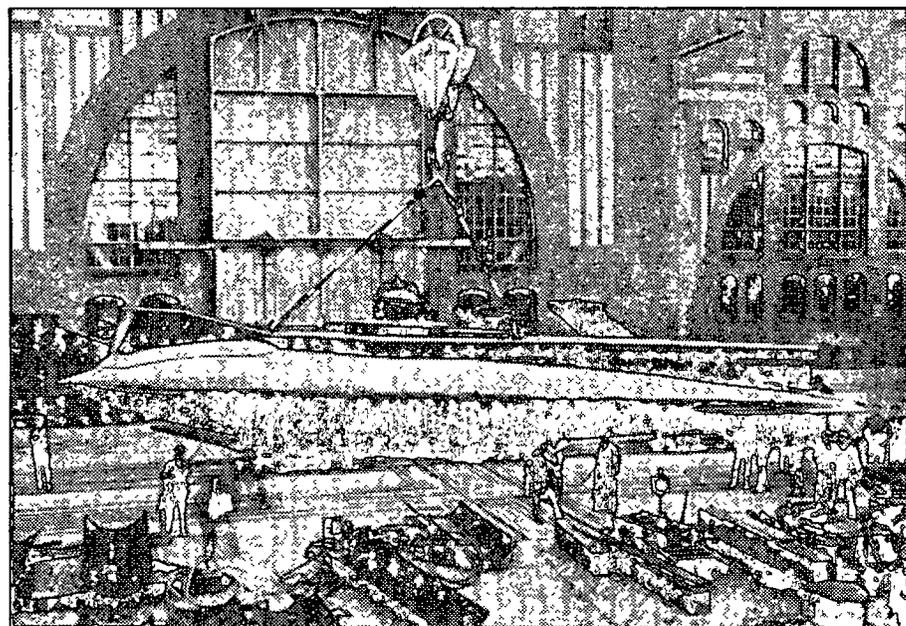
getreues Abbild des in Holland entworfenen, an Finnland gelieferten U-Boot-Typs „Vesikko“, auf dem sich ein Teil des großdeutschen U-Boot-Fahrer-Nachwuchses bereits auskannte; als Skandinavien-Touristen verkleidet, hatten sie vor dem finnischen U-Boot-Hafen Abo erste Unterwassererfahrungen auf den „Einbäumen“, wie die kleinen U-Boote im Marinerjargon genannt wurden, sammeln dürfen.

Auch die Pläne für die später von der Kriegsmarine bei der Bremer Deschimag in Auftrag gegebene Reihe I A stammten aus der holländischen Untergrund-Werkstatt. Ein Exemplar („Gür“) dieser Reihe war schon 1932 für die türkische Kriegsmarine gebaut worden.

Die günstigen Windverhältnisse, unter denen Deutschlands U-Boot-Fahrer beim zweiten Mal an den Start gingen, blieben jedoch ungenutzt: Der spätere Marine-Oberbefehlshaber und Hitler-Nachlaßwaller Dönitz — zunächst erster U-Flottillenchef der neuen deutschen Wehrmacht, dann FdU (Führer der U-Boote) und schließlich BdU (Befehlshaber der U-Boote) — wurde mit Raeders Oberkommando der Kriegsmarine (OKM) nicht darüber einig, wie das von England im Flottenvertrag zugestandene deutsche Kontingent an Unterwassertonnage am besten anzulegen sei.

Das Marine-Oberkommando hatte artilleriebestückte große U-Kreuzer voluminöse Unterwasserminenleger und Einzelgänger mit weitem Aktionsradius im Sinn. Dönitz dagegen, der den Ersten Weltkrieg zum Teil selbst aus der U-Perspektive erlebt hatte, wollte seinen Mannschaften das Schicksal der kaiserlichen U-Boot-Fahrer ersparen, die während der letzten Kriegsphase als Einzelgänger von den Geleit-Schilden der alliierten Konvois abgeprallt waren.

Er trainierte den Nachwuchs deshalb in einer 1918/19 in britischer Kriegsgefangenschaft ersonnenen neuen Taktik: Ganze Rudel gleichzeitig angreifender U-Boote sollten unter den Sicherungsfahrzeugen der Geleite zunächst Verwirrung stiften, dann durch die



... an Rußland verhökert: Erstes deutsches U-Boot „Forelle“ (1903)

Lücken des aufgeknackten Schutzschildes schlüpfen und schließlich die unbewachten Handelsschiffe aus dem Geleit herausschießen.

Im Gegensatz zur Auffassung des Einzelkämpfers Raeder lag dem Rudel-Kämpfer Dönitz mithin daran, das U-Tonnage-Kontingent in möglichst viele kleinere Teilchen aufzuspalten. Denn: „Ich brauche mindestens dreihundert operative U-Boote, weil ich sonst Entscheidendes trotz bester Einzelwirkung jedes Bootes nicht werde leisten können“, berichtete er im Januar 1939 als Ergebnis eines Planspiels aus seinem Kieler Hauptquartier nach Berlin.

Aber weder auf die eine noch auf die andere Weise schöpfte die Kriegsmarine das von England zugestandene Tonnagevolumen in Friedenszeiten aus. Lediglich 57 U-Boote, darunter nur 23 atlantiktüchtige, standen bei Kriegsbeginn zur Verfügung; eine Gesamttonnage, die knapp 38,5 Prozent der britischen ausmachte. Deutschlands U-Boot-Tonnage aber durfte nach dem deutsch-englischen Flottenabkommen der U-Boot-Tonnage Englands entsprechen.

Wie nach dem 1. August 1914 machte man sich bei Kriegsausbruch im Sommer 1939 wieder daran, in aller Eile eine deutsche U-Boot-Waffe zu bauen. Zwangsläufig unterliefen den Technikern Fehler, die mancher U-Boot-Fahrer mit dem Leben bezahlte.

So mußten die U-Boot-Fahrer im Frühjahr 1940 unfähig mit ansehen, wie die Überwassermarine, die Divisionen des Generals von Falkenhorst und Dietls Gebirgsjäger für Hitler den Norwegen-Feldzug gewannen, bei dem eigentlich ihnen eine tragende Rolle als Unterwasser-Krieger zugeordnet war. Ein nicht ausreichend erprobter Torpedo, mit dem man sie auf die Fährte der britischen Norwegen-Entsatzgeschwader gesetzt hatte, erwies sich als Versager: Entweder untersteuerte er den Gegner, ohne ihn auch nur anzukratzen, oder er detonierte vor dem Ziel — und verriet das Versteck des Angreifers.



See-Strategen Raeder, Dönitz: Kampf mit Rudel-Taktik.

Der später im Atlantik gefallene Unterwasser-Held Günther Prien („Stier von Scapa Flow“) entging bei einer durch Frühzündung ausgelösten „schwersten Wasserbombenverfolgung“ dem Heldentod nur mit knapper Not; andere Kommandanten hatten nicht mehr die Möglichkeit, sich bei BdU Dönitz darüber zu beklagen, daß man es ihnen „nicht noch einmal zumuten könne, mit einem Holzgewehr zu kämpfen“ (Prien).

Dönitz sah sich — laut eigener Erinnerung — angesichts der Torpedo-Versager damals vor die Frage gestellt, „ob die U-Boot-Waffe mit einem derart mangelhaften Torpedo weiterhin zu

• Dönitz: „Zehn Jahre und zwanzig Tage“. Athenäum-Verlag, Bonn; 1958.

verwenden sei“*. Er ließ jedoch die Unterwasser-Schützen mit dem „Holzgewehr“ weiterkämpfen. Dönitz: Ich konnte „zu diesem Zeitpunkt die U-Boote nicht einfach stilllegen ... ohne damit der Waffe in unübersehbarem Maße zu schaden“.

Während für die Artillerie zu Lande und über Wasser schon zu Friedenszeiten modernste Feuerleit- und Stabilisierungsmethoden ausgetüfelt worden waren, focht die deutsche Unterwassermarine — nach Eingeständnis ihres Chefs — noch bis Ende 1942 mit einer Waffe, deren Wirksamkeit „nicht größer (war) als im Ersten Weltkrieg“.

Erst seit Dezember 1942 erhielten die U-Boote Torpedos mit

sogenannter „magnetischer Abstandpistole“ und im Jahr darauf Hochtropedos, die ihr Ziel selbständig suchten.

Trotz der großen Wunden, die deutsche U-Boot-Rudel noch in die Konvoierden schlugen (in den ersten 20 Märztagen des Jahres 1944 versenkten sie 85 Schiffe), mußten die „grauen Wölfe“ um diese Zeit schon die Rolle des lauern den Jägers mit der des gejagten Raubtieres vertauschen.

Die U-Boot-Fahrer-Tragödie von 1917/18 wiederholte sich: Hatten die Alliierten damals die Unterwasser-Einzelgänger durch die Geleitzugtaktik ausgepunktet, so rissen sie jetzt den Wolfsrudeln die Tarnkappe herunter.

Schon beim Anmarsch im Funkpeilnetz der Landstationen gefangen, über



... und einem Holzgewehr: Deutsche U-Boot-Flottille (1937)

Wasser von Flugzeug- und Geleitfahrzeugbesatzungen auf dem Radarschirm verfolgt, waren die Rudel auch auf Tauchstation vor den verbesserten Ortungsgeräten ihrer Gegner nicht mehr sicher:

Manchmal kehrten mehr als 30 Prozent der an die Atlantikfront ausgelaufenen Boote nicht in ihre Stützpunkte zurück: Von insgesamt 39 000 deutschen U-Boot-Soldaten des Zweiten Weltkrieges überlebten nur 7000.

Die Aussicht auf „bessere Angriffs- und Abwehrwaffen“ war der einzige Trost, den Untersee-Feldherr Dönitz den jeweiligen Überlebenden der blutigen Gemetzel spenden konnte, bevor er sie erneut in den Kampf mit ungleichen Waffen schickte, um als Lockvögel alliierte Luft- und Seestreitkräfte zu binden, „die sonst im Kampf gegen die deutsche Heimatfront und den deutschen See-Nachschub nach Norwegen ungleich verheerendere Folgen ange richtet hätten“.

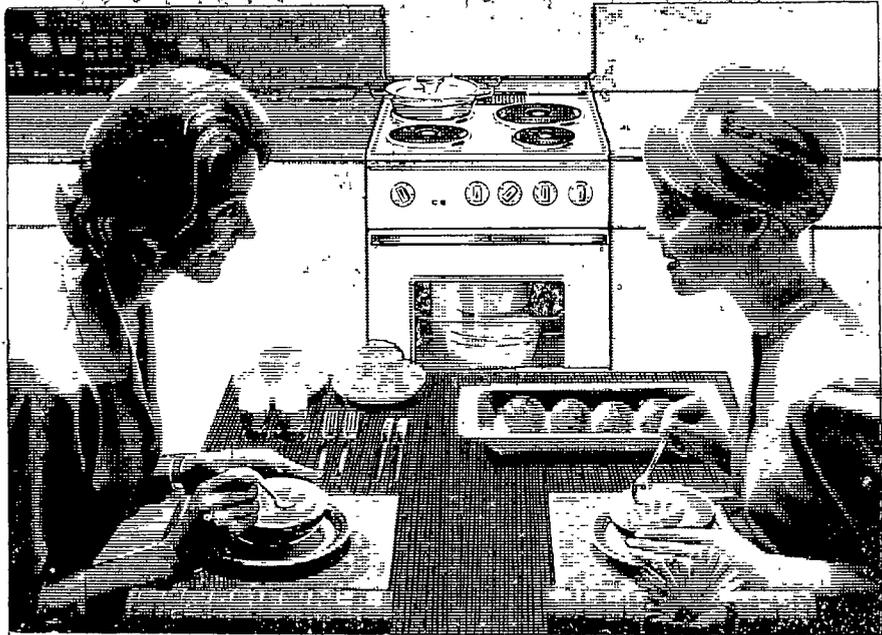
Allerdings hatte Dönitz mehr Grund, auf eine Wunderwaffe zu hoffen, als sein oberster Feldherr Hitler, der damit ein ganzes Volk auf bessere Zeiten vertröstete.

Der Krieg war indessen bereits an allen Fronten verloren, als — nach den inzwischen entwickelten Typen XXI und XXIII — das versprochene Wunderboot in Serie gehen sollte: Der von einer Dampf-Gas-Turbine angetriebene Typ XXVI. Dieses Boot führte den für die Verbrennung in der Turbine notwendigen Sauerstoff chemisch gebunden als Wasserstoffsperoxyd mit sich, war damit auf Sauerstoffzufuhr von außen praktisch nicht angewiesen — vorher hatte man dieses Problem mit dem Schnorchel zu lösen versucht — und erreichte zudem eine für damalige Verhältnisse phantastische Unterwassergeschwindigkeit: 24 Knoten (das gebräuchlichste U-Boot der Kriegsmarine, der Typ VII C: 7,6 Knoten). Für die Horchgeräte der U-Boot-Jäger wäre Typ XXVI nahezu unerreichbar gewesen.

Die Konstruktion dieses revolutionierenden Unterwasserantriebs stammte von dem Ingenieur-Professor Walter, der die Pläne dem Oberkommando der Kriegsmarine bereits 1936 vorgelegt hatte. Damals hatte das OKM abgelehnt.

Der dritte Anlauf zu deutscher Untersee-Geltung begegnete Schwierigkeiten, die womöglich noch größer waren als die beiden vorangegangenen Male. Die Aufgabe, in der kleinen (422 000 Quadratkilometer) und seichten Ostsee (Durchschnittstiefe 55 Meter)* zu operieren, stellte die Bundesmarine vor ungewohnte Probleme. Mitleidig bescheinigte denn auch der britische Fliegergeneral Sir Philip Joubert den deutschen U-Boot-Planern: „Jeder Unterseeboot-Kommandant aus den beiden Weltkriegen wird bestätigen, daß er sich ungern auf drei Dinge einließ: flache Gewässer, enge Gewässer und klares Wasser.“

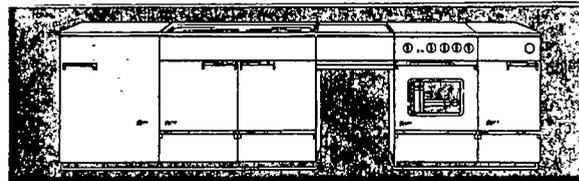
Die Boote müssen im Ernstfall mit einem sehr viel dichteren Kontrollsystem des Gegners in ihrem Operationsgebiet rechnen, als es die deutschen U-Boot-



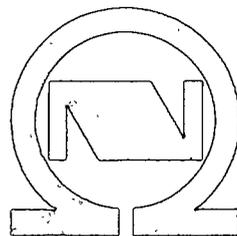
Dein NEFF-Herd ist einfach chic und das Kochen, ohne dabei zu sein, finde ich ausgesprochen praktisch.

Ja - und als der Herd da war, habe ich mir gleich die ganze NEFF-Kombination angeschafft - wegen der einheitlichen Linie. Kühlschrank, Spüle, Arbeitstisch, Elektro-, Gas-, Kohle- oder Ölherd, alles paßt in Farbe, Form, Größe und Stil zueinander.

Der neue Prospekt 301 (mit Preisliste) bringt interessante Anregungen. Bitte sofort anfordern!



wenn's um Ihre Küche geht...



NEFF

NEFF-WERKE 7518 BRETTEN

* Zum Vergleich: Die Bundesrepublik ist 248 000 Quadratkilometer groß.

Auto-Becker

Sofort lieferbar

70 neue GM-Modelle

Chevrolet Corvette Sting Ray

Cadillac-Cabrio, silber

Buick Riviera-Cp., d'blau

Buick Skylark-Cabr., silber

Oldsmobile Cutlass-Cabrio

Oldsmobile F 85-Cabr., weiß

Pontiac-Bonneville-Lim., blau

Pontiac Grand Prix-Cp., blau

Chevrolet-Impala-Cabr., weiß

Chevrolet-Impala-Kombi, silber

Chevrolet Corvair-Monza-Coup

u. a.

weiterhin 100 gebr. AMERIKANER

Fordern Sie bitte Unterlagen an



Auto-Becker

GM-Verretung

Düsseldorf

Sulfbadstraße 150

Telefon 34 5034



Wählen Sie

... und hören Sie die neue
PHILIPS Langspielplatte
mit dem originellsten
Sprachkursus des Jahres:
Philips S 48 034 L
DM 21,-

Lernt Rheinisch mit

Konrad Adenauer!

Kommandanten des Ersten und selbst des Zweiten Weltkrieges im Atlantik zu tun brauchten. Der Ostblock verfügt zur Zeit nach inoffiziellen Schätzungen im engen Ostseeraum über rund 500 Marineflugzeuge. Zeitweilig dürften der sowjetischen Ostsee-Überwachung auch noch Teile der sowjetischen Heimatluftverteidigung im baltischen Raum — geschätzte Zahl der Maschinen: rund 1400 — zur Verfügung stehen.

Die Zahl der bereits jetzt einsetzbaren sowjetischen U-Boot-Jäger in der Ostsee wird mit 110 angesetzt. Im Ernstfall dürfte dazu eine große Zahl von Hilfsfahrzeugen aller Art kommen. Man

kann also vermuten, daß die Kontroll-dichte der sowjetischen U-Boot-Abwehr in der Ostsee sehr viel größer sein wird, als es die der Briten und Amerikaner im Atlantik-Krieg war.

Dazu kommen die Probleme, die sich aus der geringen Tiefe der Ostsee ergeben.

In der tieferen Nordsee können allenfalls sogenannte Ankertau-Minen ausgelegt werden. Das sind Minen, die normalerweise durch Berührung mit einem Schiffskörper gezündet werden und in Tiefen bis zu mehreren Hundert Metern mittels eines Schweregewichts und einer Halterung verankert werden können.

KAMPFSCHIFFE DER BUNDESMARINE



4 Zerstörer der Länderklasse, 2850 ts, im Bau



6 schnelle Geleitfregatten, 2500 ts



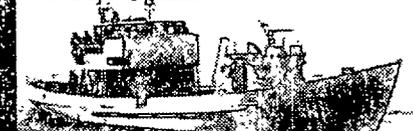
5 Weltkrieg II-Fregatten, 870 ts, für Schulungszwecke



6 Küstenminensuchboote, 380 ts



7 U-Boot-Jäger, 325 ts, 600 ts und 982 ts



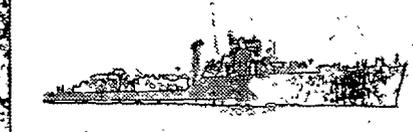
30 Wachfahrzeuge, 25 ts — 140 ts



2 Weltkrieg II-U-Boote, 256 ts, für Schulungszwecke



6 Leihzerstörer der US-Fletcher-Klasse, 2750 ts



7 Geleitfregatten, 1490 ts und 1925 ts, zum Teil für Schulungszwecke



18 Küstenminensuchboote, 405 ts



30 kleine schnelle Minensuchboote, 260 ts



52 Schnellboote, 76 ts — 190 ts, davon 12 im Bau



11 Landungsfahrzeuge, 1084 ts — 4080 ts



12 amagnetische U-Boote, 350 ts und 430 ts, davon 8 im Bau

DER SPIEGEL

Der Nachteil der Ankertau-Mine besteht einmal darin, daß sie höchstens 300 Kilo Sprengstoff tragen kann (weil sie sonst nicht genügend Auftrieb hat), und zum anderen darin, daß sie nur zündet, wenn sie von Schiffen entweder unmittelbar berührt oder doch in nächster Nähe passiert wird.

Die Grundmine hingegen hat den Vorzug, daß sie keinen Auftrieb braucht. Sie wird auf dem Meeresboden ausgelegt und kann daher schwer sein — bis zu 1000 Kilogramm.

Sie besitzt eine Fernzündung, meistens magnetischer, zuweilen auch akustischer oder sonstiger Art, die aber nur funktioniert, wenn die Mine nicht mehr als rund 40 Meter tief liegt.

Angesichts der geringen Tiefe der Ostsee ist die Grundmine dort besonders geeignet — eine Tatsache, die für die deutschen U-Boot-Bauer die Erfordernis einer amagnetischen U-Boot-Haut nahezu zwingend macht.

Dazu kommen aber noch Gründe, die sich aus der Entwicklung der Ortungstechnik ergeben haben.

Während der Geleitzugschlachten des Zweiten Weltkrieges orteten Briten und Amerikaner die deutschen U-Boote, sofern diese über Wasser liefen, mit Radar, sofern sie unter Wasser marschierten, mit Schallmeßgeräten.

Für diese beiden klassischen Ortungsmethoden sind die modernen deutschen U-Boote in der Ostsee jedoch relativ schwer faßbar. Sie können tagelang unter Wasser bleiben und mithin die feindliche Radarkontrolle unterlaufen.

Was die Schallmeßgeräte angeht, so heißt es, daß diese Apparate in der Ostsee bei weitem nicht so gut funktionieren wie in der Nordsee und im Atlantik. Das Schallmeßgerät arbeitet in der Weise, daß es Schallimpulse aussendet und anhand der aufgefangenen Echos den Standort von großen Fremdkörpern, wie es zum Beispiel U-Boote sind, feststellt.

Nun reagieren auf solche Impulse im flachen Ostseewasser aber auch Felsen und sonstige Bodenerhebungen. Schon im Zweiten Weltkrieg hatte man überdies im Mittelmeer beobachtet, daß Warmwasserschichten und Süßwasserströme auf Schallimpulse ähnlich wie U-Boot-Körper reagieren. Auf den britischen U-Boot-Jägern entstanden so oft verwirrende Bilder.

Ähnlich wie das Mittelmeer, bietet die Ostsee für Schallmeßgeräte ein verhältnismäßig ungünstiges Operationsfeld.

Um so mehr Bedeutung ist jedoch einem anderen magnetischen Ortungssystem beizumessen. Danach werden von einem Flugzeug aus Abweichungen der normalen Erdmagnetlinien registriert. Solche Abweichungen werden auch durch U-Boot-Körper verursacht. Aus der Art der Abweichung ist der Standort auch von Unterwasser-schiffen abzulesen. Der Vorteil der magnetischen vor der Schalldetektion besteht unter anderem darin, daß das magnetische Gerät nur auf Metall, nicht aber zum Beispiel auf Felsen anspricht.

Das System — anfänglich von den Japanern während des Zweiten Weltkrieges angewandt — ist inzwischen



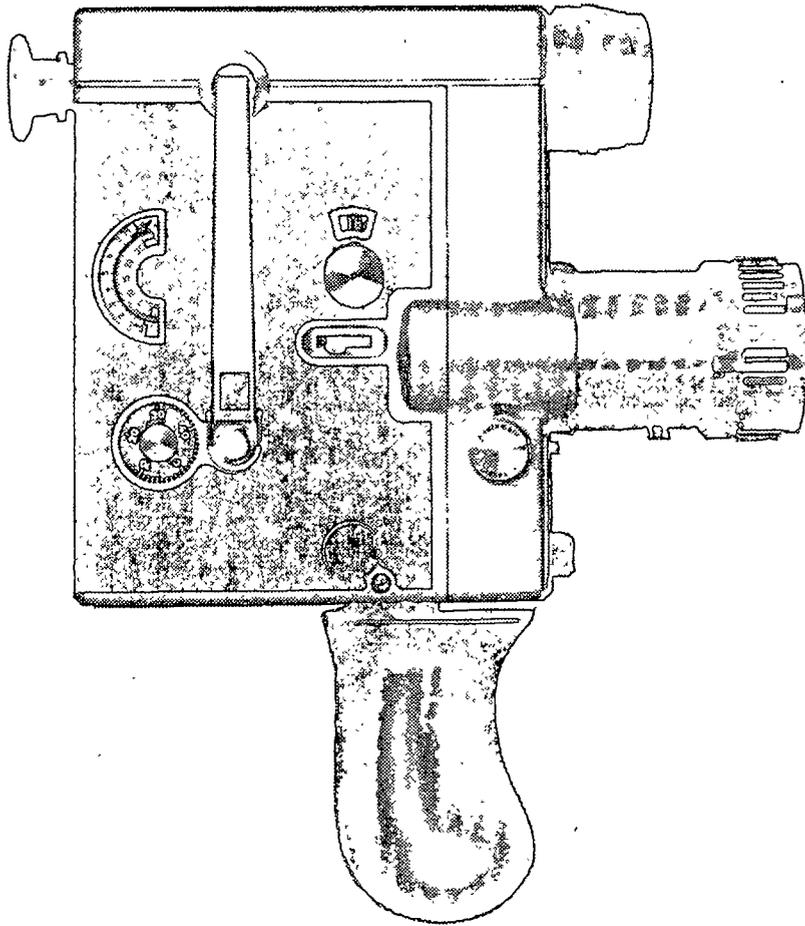
4711 international

Wer unsere Welt bewußt erlebt, freudig und aufgeschlossen für alles Schöne — der kennt das Gefühl köstlicher Frische, die 4711 ECHT KÖLNISCH WASSER mit seiner wohlthuend anregenden Kraft schenkt. In Nord und Süd, Ost und West — in allen Ländern der Erde kündigt die Zahl 4711 von traditioneller Qualität.



4711 ECHT KÖLNISCH WASSER *immer dabei!*

Die Blaugoldenen 4711 Erzeugnisse gibt es überall in der Welt.



Einfach filmen -
trickreich filmen
mit der neuen

Nizo FA 3 DM 798.-

8 mm Vario-Reflexkamera
Schneider Variogon 1,8/9-30 mm
vollautomatische Blenden-
einstellung (abschaltbar)
parallaxenfreier Reflexsucher
Dioptrienausgleich
Schnittbild-Entfernungsmesser
variable Sektorenblende
Einzelbildschaltung und -zählwerk
Rückroll-Vorrichtung

Prospekt S1 durch Nizo
München 38, Postfach 44
eine Tochtergesellschaft der
Braun AG Frankfurt

auf jeden Fall von den Amerikanern, wahrscheinlich aber auch von den Sowjets weiterentwickelt worden.

Während der Kuba-Krise konnten die Amerikaner mittels der magnetischen Ortung den Aufmarsch einer sowjetischen U-Boot-Flotte im atlantisch-karibischen Raum minutiös beobachten und bis in Einzelheiten verfolgen. Spezialflugzeuge vom Typ „Grumman S-2D Tracker“, ausgerüstet mit einer Magnet-Detektionsanlage, Rundsuchradar und Scheinwerfern (Leuchstärke: 85 Millionen Kerzen) waren damals im Kriegsgebiet ständig in der Luft. Die Amerikaner waren bis zum Höhepunkt und Abbruch der Krise jederzeit in der Lage, gegen die aus herkömmlichem Stahl gebauten Sowjet-U-Boote nach einem präzisen Standortplan zuzuschlagen.

Da anzunehmen ist, daß auch die Sowjets bei der Entwicklung des magnetischen Ortungssystems erhebliche Fortschritte gemacht haben, besteht für die deutsche U-Boot-Waffe in der von den Sowjets gründlich luftkontrollierten Ostsee ein Grund mehr, bei der Ausstattung und Panzerung amagnetisches Material zu verwenden.

In der Tat forderte denn auch die Abteilung „Wehrtechnik“ im Bundesverteidigungsministerium — Leiter: Ministerialdirektor Dr. Karl Fischer —, daß bei der künftigen deutschen U-Boot-Waffe nur amagnetischer Stahl Verwendung finden dürfe.

Den Zuschlag erhielt die bundeseigene Howaldtswerft. Sie soll insgesamt zwölf Boote bauen — fünf der 350-Tonnen-Klasse zu je zehn bis zwölf Millionen Mark und weitere sieben etwas teurere Boote von je 430 Tonnen. Baudaten und Ausstattung blieben streng geheim.

Dafür schrieb Howaldt die Zulieferung von „minenabweisendem Stahl“ international aus — eine Tatsache übrigens, welche die Vermutung von Hassels, die Sowjets hätten erst aus der deutschen Presse von Deutschlands amagnetischen U-Booten erfahren, noch zweifelhafter als ohnehin erscheinen läßt. Die verstaatlichte österreichische Schoeller-Bleckmann-Stahlwerke AG setzte sich mit einer neuentwickelten Legierung durch.

Howaldt vergab so den Blechauftrag für alle zwölf Boote nach Österreich.

Als bald rollten die nach den technischen Konstruktionsvorschriften aus Kiel gefertigten Blechliefereien an und wurden, wie die von Vizekanzler Pittermann geleitete Sektion IV „Verstaatlichte Unternehmen“ des österreichischen Kanzleramts heute pikiert bestätigt, „vom Beauftragten der deutschen Übernahmefirma geprüft und anstandslos übernommen“.

Zudem, so erklärten westdeutsche Edelstahlfachleute, habe die Howaldtswerft ihrem österreichischen Zulieferer versichert, würden keine großen Anforderungen an die Korrosionsimmunität des Materials gestellt. Der Rostschutz werde durch ein besonderes Verarbeitungsverfahren auf der Werft sichergestellt.

Wer für die Materialprüfung verantwortlich war und wie diese ausgefallen ist, darüber will Bundesverteidigungsminister von Hassel sich nur ungern auslassen: „Daß man mit dem Material heute diesen Ärger hat, bitte

ich zu verstehen und bitte ich nicht in der Form zu beantworten, daß man über alle Techniker, die Bundesmarine, die Bundeswehr, den Verteidigungsminister, das Verteidigungsministerium oder das Kabinett etwa den Stab bricht.“

Doch Howaldt-Aufsichtsratsmitglied und SPD-Bundesparlamentarier Professor Dr. Fritz Baade versichert, die Techniker seines Werkes hätten das Ministerium Strauß rechtzeitig auf Mängel der österreichischen Stahlegierung aufmerksam gemacht.

Nichtsdestoweniger begannen die Howaldtwerke 1960 mit dem Bau von „U 1“, nachdem eine kleine Delegation des Verteidigungsausschusses auf der Kieler Werft ein Holzmodell des neuen U-Boot-Typs hatte besichtigen dürfen. Ausschußmitglied Merten erinnert sich heute: „Es ist uns damals versichert worden, daß dieser Stahl in jeder Hinsicht geprüft worden sei und für den vorgesehenen Zweck brauchbar sei.“



Bonns U-Boot-Vater Fischer
Noch auftauchfähig?

Am 21. Oktober 1961 lief „U 1“ auf dem Kieler Werftgelände in unmittelbarer Nachbarschaft der für russische Rechnung gefertigten Fischereifahrzeuge vom Stapel, die nach Meinung von Marineexperten im Ernstfall auch als U-Boot-Jäger benutzt werden können.

U-Boot-Vater Fischer hatte Grund genug, seine Schöpfung reichlich mit Vorschublorbeeren zu garnieren. Es handele sich, so ließ er die Festversammlung wissen, um eine Konstruktion, „wie sie als konventionelle Waffe nicht besser zu denken ist“.

In der Tat geizte auch die internationale Fachwelt nicht mit Bewunderung. Gelobt wurde die Bestückung des verhältnismäßig kleinen Bootes (350 Tonnen gegenüber 2000 Tonnen der russischen Riesenboote) mit acht Torpedorohren. Über die vom Bundesverteidigungsministerium geheimgehaltene Unterwassergeschwindigkeit

wissen Fachleute Wunderdinge zu berichten. Das Flottenhandbuch „Weyer“ gibt die Unterwassergeschwindigkeit mit 25 Knoten an — dreimal soviel wie die Unterwassergeschwindigkeit der normalen deutschen U-Boote im Zweiten Weltkrieg.

Prompt bestellte Nato-Partner Norwegen 15 Boote dieses Typs bei der Rhein Stahl Nordseewerke GmbH in Emden. Da die Skandinavier jedoch nicht in der flachen Ostsee zu operieren brauchen, verzichteten sie auf die österreichische Legierung und beschieden sich mit konventionellem Stahl.

In schneller Folge wurden fünf weitere deutsche Boote zu Wasser gelassen. Beim Stapellauf von „U 6“ am 22. April dieses Jahres geriet die Festrede des Fischer-Stellvertreters Christoph Aschmoneit jedoch eher zu einem Trauermonolog. Aschmoneit gestand: An den U-Boot-Bau würden eben größere Anforderungen gestellt als an alle anderen Zweige des Schiffbaus. In Deutschland seien in den vergangenen 25 bis 30 Jahren mehr als ein Dutzend verschiedener U-Boot-Typen entwickelt worden. Das zeige mit aller Deutlichkeit, daß auf diesem Gebiet morgen unbrauchbar sein könne, was gestern noch hochmodern war.

Die Auskünfte der am U-Boot-Bau beteiligten Firmen, Soldaten und Beamten wurden ab diesem Zeitpunkt von Tag zu Tag verwirrender.

Am 10. Mai erklärten die Vertreter der Schoeller-Bleckmann-AG, Fitzinger und Souresny, in Kiel einerseits, sie hätten immer gesagt, der von ihnen gelieferte Stahl sei rißempfindlich, andererseits versicherten sie gleichzeitig: „Wir sind zuversichtlich, daß es gelingen wird, den Stahl korrosionsfest zu machen.“

Ähnlich konfus verhielt sich die Kieler Howaldtswerft: Hatte sie anfänglich beteuert, die besten Schutzanstriche verwendet zu haben, so ermutigte sie nun zu überraschenden Hoffnungen, indem sie die Verwendung neuer Schutzanstriche und Überzüge in Aussicht stellte.

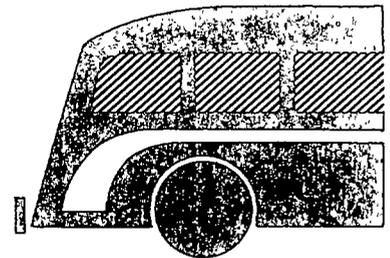
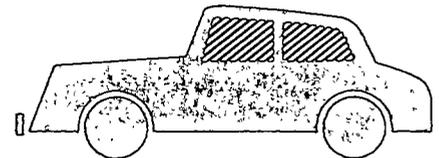
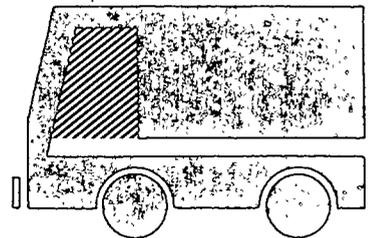
Dabei ist allen Stahlfachleuten klar, daß die bei dem amagnetischen U-Boot-Stahl beobachteten Ermüdungserscheinungen durch Schutzüberzüge nicht beseitigt werden können. Farbanstriche und Plastikbelag können allenfalls die Rostbildung behindern, nicht aber dazu beitragen, daß die innere Festigkeit des Stahls erhalten bleibt. Bisher ist es nicht gelungen, einen amagnetischen Stahl zu entwickeln, dessen Festigkeit wie bei normalem Stahl auf praktisch unbegrenzte Zeit erhalten bleibt. Selbst amagnetische Stähle, die keinen Beanspruchungen ausgesetzt sind, zeigen nach gewisser Zeit Ermüdungserscheinungen.

Völlig mysteriöser Herkunft ist die Zuversicht des Marine-Inspektors, des Vizeadmirals Zenker, der bereits Anfang Mai verkündete, die noch zu bauenden vier U-Boote der bei Howaldt bestellten Zwölferserie würden keinerlei Mängel aufweisen. Diese Boote würden die ersten der Welt sein, denen gegenüber auch das stärkste magnetische Ortungssystem versagt.

Inzwischen ist die Frage aufgetaucht, ob die vom Bundesverteidigungsministerium mit der Prüfung des Schoeller-Bleckmann-Stahls beauftragten Labors überhaupt in der Lage waren, die erforder-

acella

Erzeugnisse bewährt in Millionen Fahrzeugen



Bewährt bei Außenteilen

BENEFLEX für Planen,
aus hochwertigem
Verbundmaterial
auf PVC-Basis.

COVERTEX für Schiebedächer und
Verdecke.

J. H. Benecke Acella GmbH Hannover

WUNSCH
WERDEN
WIRKLICHKEIT

WIRBID

vermittelt **Beamten-
Darlehen**



langfristig
ab 5000,— DM,
niedriger Zins,
neuartige,
nicht bedrückende
Tilgung und
Sicherung.

Absolut vertrauliche
Auskunft und
Bearbeitung.

Fordern Sie frei
briefliche
Information S. 1
von

WIRFE

WIRTSCHAFTSHILFE FÜR
FESTBESOLDETE GMBH & CO.

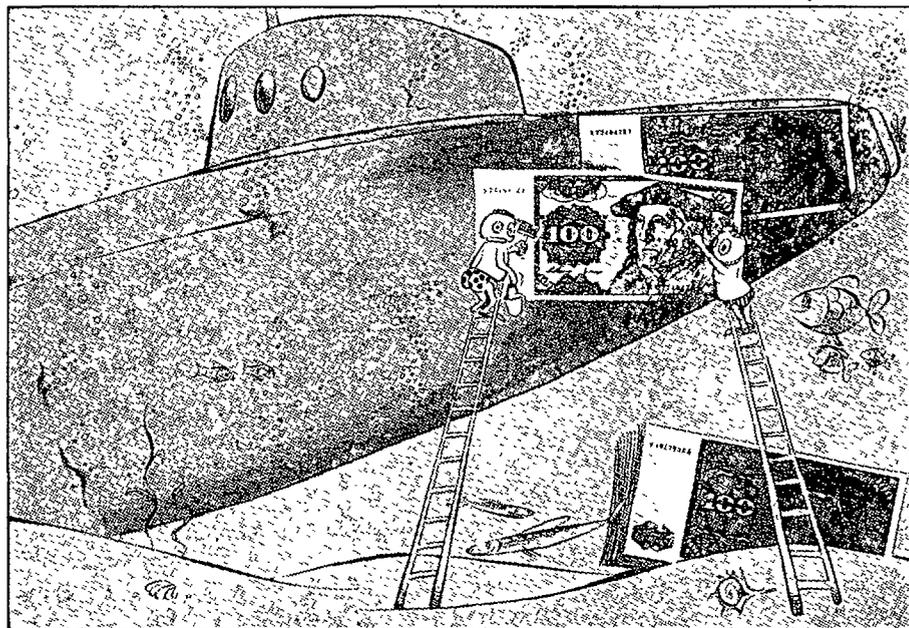
2 HAMBURG 36
Neuer Wall 25—29
Tel. (0411) 34 64 10

derlichen Proben vorzunehmen. Zu diesem Zweck hätten nämlich die von der österreichischen Firma gelieferten Probeplatten ständig einem Druck von einer Tonne bis zu 200 Tonnen pro Quadratmeter in schnellem Wechsel ausgesetzt werden müssen. Überdies hätte diese Prüfung in Salzwasser, bei starken Temperaturschwankungen und anhaltender Vibration — vergleichbar den Erschütterungen durch die Antriebe eines U-Bootes — vorgenommen werden müssen.

Erst bei einer derartigen Versuchsanlage wäre ein realistisches Bild von

mangelnden Korrosionsfestigkeit des verwendeten Stahls) nicht rechtzeitig erkannt zu haben.“ Brockdorff deutete an, daß damit alte Vorwürfe gegen die Abteilung „Wehrtechnik“ lebendig geworden seien.

Brockdorff: „Auf dem letzten Führungstreffen der Bundeswehr in Hannover Ende 1962 entwickelte sich über die Abteilung Wehrtechnik unter ihrem Leiter Ministerialdirektor Karl Fischer eine Diskussion, in die nach Bundeswehr-Generalinspekteur Friedrich Foertsch auch Luftwaffen-Inspekteur Werner Panitzki eingriff.“



Simpliçissimus

„Mit diesem Material, ordentlich dick aufeinandergepappt, werden wir diese Dinge schon dicht kriegen!“

den bei U-Boot-Stahl normalen Belastungen entstanden. Man bezweifelt jedoch in Fachkreisen, daß irgendein deutsches Labor über die zu einer derartigen Prüfung erforderlichen Mittel verfügt.

Die vom Verteidigungsminister selbst im Bundestag gestellte Frage, ob der Stahl ausreichend geprüft worden sei, erscheint noch aus einem anderen Grund bislang unzureichend beantwortet. Nach Angaben des Bundesverteidigungsministeriums traten die ersten Schäden vor einem halben Jahr auf — also im Herbst vorigen Jahres.

Das erste amagnetische U-Boot war im Oktober 1961 in Dienst gestellt worden — die Schäden waren also innerhalb eines Jahres aufgetreten.

Demgegenüber behauptet von Hassel im Bundestag, für eine realistische Prüfung des Schoeller-Bleckmann-Stahls hätte man zwei Jahre benötigt — und soviel Zeit habe man nicht gehabt.

In Wirklichkeit hätte man jedoch allenfalls ein Jahr gebraucht, wie die Erfahrung gezeigt hat.

Unter diesen Umständen ist es nicht verwunderlich, daß der für die amagnetischen U-Boote verantwortliche Ministerialdirektor Fischer in das Scheinwerferlicht Bonner Kritik geraten ist. Der UPI-Korrespondent Cay Graf von Brockdorff berichtete denn auch kürzlich: „Die Marine wirft der Abteilung Wehrtechnik im Verteidigungsministerium vor, dieses Problem (der

Vorläufig aber ist Fischers Position noch unangetastet. Am vorletzten Freitag durfte er dem Verteidigungsausschuß des Bundestages in einer nicht-öffentlichen Sitzung über die U-Boot-Affäre Vortrag halten und begründen, warum der deutschen Rüstung die Stahl-Panne zugestoßen ist.

Der Ausschuß entschloß sich nach Fischers Vortrag zu der Auffassung, daß „die Schwierigkeiten trotz eingehender Materialprüfung nicht voraussehen waren“.

WERTPAPIERE

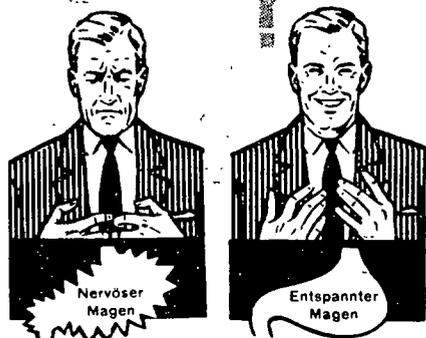
VERMÖGENSTEUER

In der Zange

Maximilian Bernhuber, Vizepräsident der bayrischen Landeszentralbank, wandte sich in eigener Sache beschwerdeführend an das Karlsruher Bundesverfassungsgericht. Unter dem Aktenzeichen 1 BvR 146/63 haben die Richter zu prüfen, ob Dr. Bernhubers Vermögensteuerbescheid mit dem Grundgesetz vereinbar ist.

Der bayrische Bankier, der über Wertpapiervermögen verfügt, stützt seine Beschwerde auf den Artikel 3 des Grundgesetzes aufgestellten Gleichheitsgrundsatz: Die derzeit angewandte steuerliche Bewertung von Aktienbesitz sei nicht verfassungsgemäß, weil sie auf

Magendruck?



Wohlbefinden im Magen den ganzen Tag

NEU! Tonisierende Tabletten
sichern ruhige Magennerven.
Ihr Magen arbeitet normal. Sie
fühlen sich wohl den ganzen Tag.

PREIMS