

BANANE AUF DEM BILLARDTISCH

Amerikas Flugzeugträger — eine veraltete Waffe? / Von Robert K. Massie

Zwei Super-Flugzeugträger der 76 000-Tonnen-„Forrestal“-Klasse gab Amerikas Kriegsmarine im letzten Monat bei der Navy-Werft von Newport News (US-Staat Virginia) in Auftrag: Es werden möglicherweise die letzten sein, die für die Streitkräfte der Vereinigten Staaten gebaut werden. US-Verteidigungsminister Robert S. McNamara, der den Mammut-Apparat des Pentagon und dessen 50-Milliarden-

Dollar-Budget nach den Erkenntnissen moderner Wirtschaftsführer leitet, will die amerikanische Trägerflotte von 1970 an abbauen. Die Entwicklung der Raketentechnik sowie der wachsende Aktionsradius der Luftstreitkräfte machen Flugzeugträger nach Meinung McNamaras überflüssig. Aber diese Ansicht wird von mächtigen Männern Amerikas erbittert bekämpft — von den Admiralen der US-Marine.

Das große russische Aufklärungsflugzeug vom Typ TU 20 („Bär“) dröhnte — seinen Stützpunkt Murmansk im Nordosten weit hinter sich lassend — über die graue Wasserwüste des Nordatlantik dahin. Plötzlich, 5000 Kilometer vom Heimathafen entfernt, fand der sowjetische „Bär“ sein Ziel und durchstieß die niedrige Wolkendecke. Aus einer Höhe von 660 Metern blickte die russische Mannschaft auf einen sich bewegenden Berg grauen Stahls hinab: auf den amerikanischen 76 000-Tonnen-Superflugzeugträger „Forrestal“.

Russische Luftkameras photographierten das fast 350 Meter lange Flugdeck, dessen 1,6 Hektar große Fläche vollgepackt war mit spitzflügeligen Überschall-Düsenflugzeugen. Sowjetische Elektronenanlagen überprüften die Frequenzen der starken Radarausrüstung der „Forrestal“. Dann — seine Mission war beendet — drehte der „Bär“ zum Rückflug ab. Dicht an seinen Tragflächen

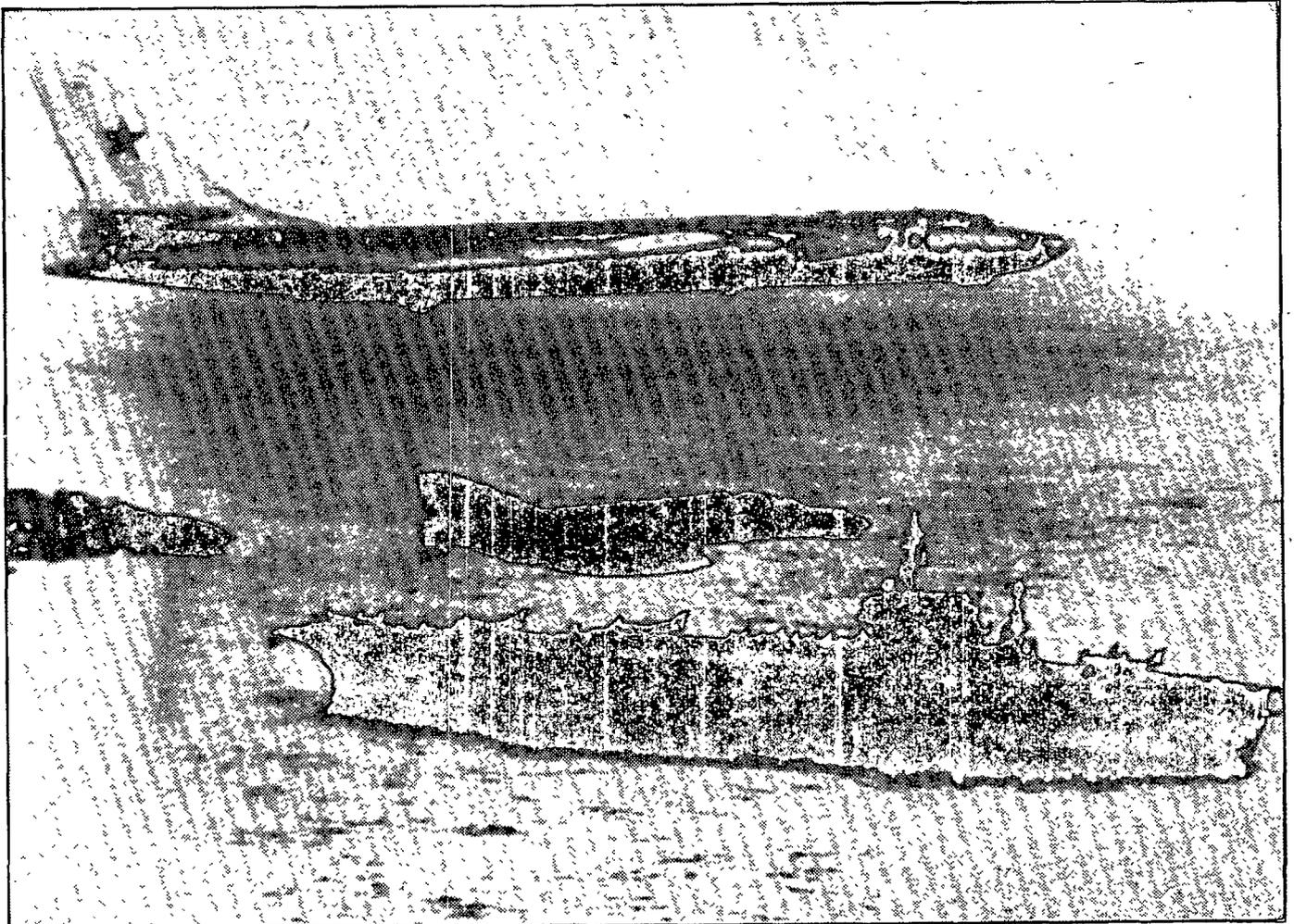
flog eine Eskorte von „Phantom II“- und „Crusader“-Düsenjägern der amerikanischen Kriegsmarine. Die amerikanischen Jägerpiloten winkten den russischen Fliegern zu. „Einer der russischen Piloten zog ein Taschentuch und winkte zurück“, berichtete Julian Lake, der Fliegerkommandant der „Forrestal“.

Seit diesem Austausch von Höflichkeiten mitten in der Luft im Frühjahr 1963 haben die russischen „Bären“ weitere amerikanische Superträger sowohl im Atlantik als auch im Pazifik aufgespürt. Die Tatsache, daß sowjetische Flugzeuge dazu in der Lage waren, beunruhigt die US-Marine an sich nicht weiter. „Die Russen wußten, wo sie unsere Träger finden konnten, weil wir deren Fahrplan vorher bekanntgegeben hatten“, erklärte ein Admiral. „Wir machten die Flugzeuge aus, als sie noch 320 Kilometer entfernt waren. In einer Entfernung von 160 Kilometern fingen unsere Jäger sie ab. Wir hätten sie fünfzigmal auf drei

oder vier verschiedene Arten abschießen können.“

Was der Marine Sorge macht, ist die schlechte Publicity, die ihnen dieses Überfliegen, namentlich im Pentagon, eingebracht hat. Denn die russischen Spürhunde stellten sich ein, kurz nachdem Verteidigungsminister Robert S. McNamara die Marine aufgefordert hatte, die Notwendigkeit ihrer wachsenden Flotte riesiger, moderner Flugzeugträger zu beweisen.

Die Admirale, die heute über die Marine herrschen, sind meist Flugzeugträger-Männer. Wenn sie aber die 300-Millionen-Dollar-„Forrestal“ verteidigen und deren sechs Riesenschwestern — „Saratoga“, „Ranger“, „Independence“, „Kitty Hawk“, „Constellation“ und den atomgetriebenen 450-Millionen-Dollar-Träger „Enterprise“ —, dann kämpfen die Träger-Admirale in Wirklichkeit für die Zukunft von Kreuzern, Zerstörern, Tankern und Versorgungs-



Sowjet-Aufklärer (o.), US-Jäger über US-Flugzeugträger: „Der Russe winkte mit dem Taschentuch“

schiffen, also der gesamten Überwasser-Streitmacht.

„Wir haben die Russen in Kuba mit Überwasser-Seemacht gebremst“, erklärte ein Admiral, dem die Goldlitze über den halben Ärmel reichte. „Wir brauchten die kleineren Schiffe zur Sicherung. Wir brauchten die Träger für die Schlagkraft.“

Den brillanten, nüchternen jungen Männern, die McNamara in die zivilen Schlüsselpositionen des Pentagon begleiteten, kommt ein Admiral, der über Kuba spricht, vor wie einer, der über die Geschichte des Altertums redet. Sie denken an das Jahrzehnt 1970 bis 1980 und noch darüber hinaus. Wenn ein Marineoffizier ihnen etwas von „Schlagkraft“ erzählt, dann werfen sie Fragen zurück wie: „Wie viele Ziele können Sie treffen, in welchem Radius vom Träger aus und in welcher Zeitspanne? Was sind die vergleichbaren Überlebenschancen von Bodenzustützpunkten und Flugzeugträgern bei einem Atomangriff? Bei einem konventionellen Angriff?“

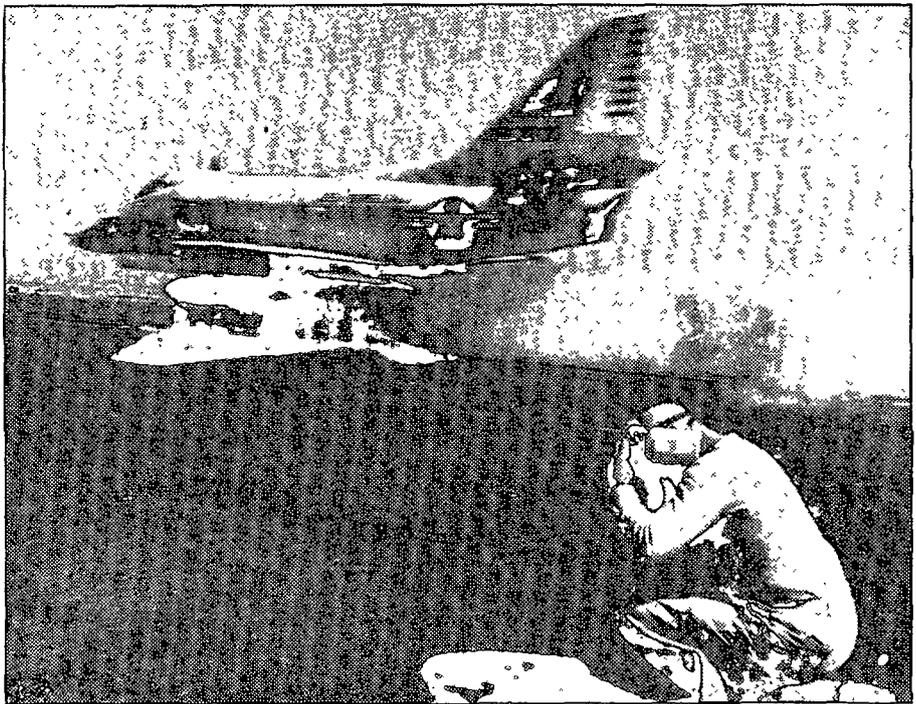
Der Druck des Pentagon auf die Flugzeugträger wurde unvermeidlich, als McNamara Verteidigungsminister wurde und eine Umklassifizierung aller wichtigen Waffensysteme im amerikanischen Arsenal anordnete. Flugzeuge, Schiffe, Raketen und Mannschaften sollten hinsichtlich der Aufgaben, die sie erfüllten, eingeordnet werden und nicht nach dem Wehrmachtzweig, dem sie angehörten.

So wurden die Polaris-Unterseeboote der Marine zusammen mit den Wasserstoffbomben tragenden B-52-Bombern des Strategischen Luftkommandos der „Strategischen Abschreckungsmacht“ zugeordnet. Die Armee, das Marine Corps, das taktische Luftkommando der US-Luftwaffe und die meisten Überwasser-Kriegsschiffe fielen in die Kategorie „Allgemeine Zwecke, begrenzte Kriege“. Nachdem die amerikanischen Streitkräfte auf diese Art organisiert waren, konnte McNamaras Stab jede Waffe gegen andere Waffen abwägen — im Pentagon-Jargon: „quantifizieren“ —, die dieselbe Aufgabe erfüllen könnten.

Widerwillig und trotz der beträchtlichen Atomkriegskapazität der Flugzeugträger setzten die Admirale die Träger auf die Liste „Allgemeine Zwecke“.

Dennoch schien die offensichtliche Vielseitigkeit der Flugzeugträger McNamara und seine zivilen Mitarbeiter zu verwirren. Die Unsicherheit McNamaras hinsichtlich der Flugzeugträger trat erstmals vor zweieinhalb Jahren zutage, als er bei einem Manöver vor der amerikanischen Ostküste neben Präsident Kennedy auf der Brücke der „Enterprise“ stand. Während ein halbes Dutzend verschiedener Düsenjäger-Typen des Trägers über ihren Köpfen dahinraste, beugte sich der Verteidigungsminister zu seinem Chef hinüber und fragte: „Wozu sind alle diese verschiedenen Flugzeuge gut?“

McNamaras Planungsstab besteht aus einer Gruppe fixer junger Männer mit glänzendem akademischem Werdegang. Sie sind 30 bis 40 Jahre alt und erhielten ihre Kriegsausbildung nicht auf dem Invasionsstrand der Normandie oder von Iwo Jima, sondern an den Wandtafeln abgelegener, von der Regierung finanzierter „Denkfabriken“, wie der von



Düsenjäger-Start auf einem US-Flugzeugträger. Nach der Krise um Kuba...

der US-Luftwaffe subventionierten Rand Corporation in Santa Monica (Kalifornien). Vor Stolz oder Traditionen der einzelnen Wehrmachtteile haben sie wenig Hochachtung, vor Silbersternen und Goldlitze überhaupt keinen Respekt.

„Der Befehlsweg im Pentagon ist viel zu lang“, erklärte der Physiker Harold Brown, der 33 Jahre alt war, als er im Pentagon Leiter der Abteilung für Rüstungsforschung und -technik wurde. „Wir beabsichtigen, die oberen Ebenen zusammenzulegen und unnötige ganz abzuschaffen.“

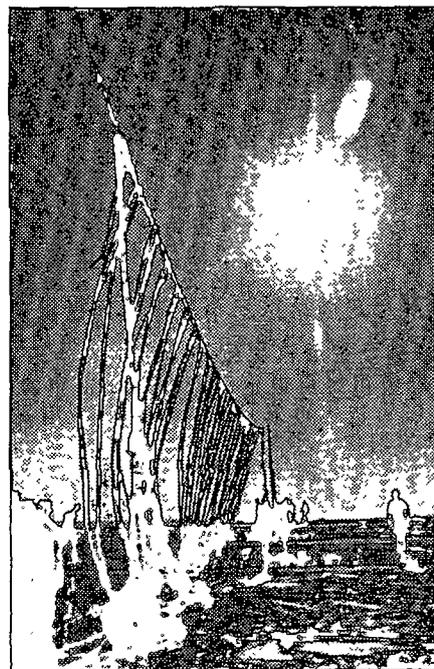
„Die Emotionen einiger dieser Uniformierten sind größer als ihre Kenntnisse“, sagte Russell Murray, 38, ein Operations-Analytiker. „Im Jahr 1962 schickte uns die Marine eine Trägerstudie. Von un-

serem Gesichtspunkt aus war das eine lausige Arbeit. Die analytischen Methoden waren gräßlich. Wir konnten die meisten der Voraussetzungen zerfetzen.“

Von den hellen jungen Männern, die Verteidigungsminister McNamara umgeben, ist der intelligenteste und einflussreichste ein großer, dunkelhaariger Doktor der Volkswirtschaft namens Alain Enthoven. Enthoven, 33, ist Erzeugnis der Universitäten Stanford und Oxford, des Massachusetts Institute of Technology und von vier Jahren Rand Corporation, wo er an einer bedeutenden Studie über Strategie und Operationen des Strategischen Luftkommandos maßgeblich beteiligt war. Enthovens Titel: Stellvertretender Unterstaatssekretär für Systemanalyse. Seine Aufgabe: Leitung eines 26-Mann-Teams für die Analyse von Kosten und Wirksamkeit jeder bedeutenden Waffe im amerikanischen Arsenal.

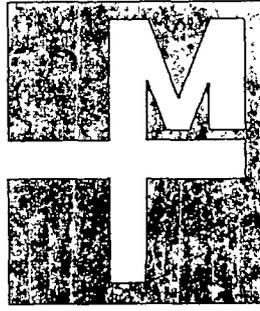
Enthoven: „Ich wünschte, die Militärs würden nicht alles zu einem persönlichen Streit machen, was reine militärische Auseinandersetzungen sein sollten. Mehr als einmal mußte ich mir anhören: ‚Hör mal, mein Junge, ich habe einen Krieg geführt, als du noch zur Schule gingst. Wir glauben nicht, daß ein solches Argument ausreicht, die Ausgabe von mehreren hundert Millionen oder gar Milliarden von Dollar zu rechtfertigen. Die Unterhaltung von 15 Angriffsträgern und deren Eskorten kostet unser Land rund fünf Milliarden Dollar pro Jahr. Wenn ein einziges Waffensystem ein Drittel des Marinebudgets oder ein Zehntel des gesamten Verteidigungshaushalts kostet, dann, so meinen wir, sollten wir uns das ziemlich genau ansehen, nicht wahr?“

Aber ein wirklich genauer Blick auf einen modernen Superträger sollte nach Meinung der Marine mehr enthüllen als die unglaubliche Größe oder die verblüffenden Kosten des Schiffes. Sowohl die totale unangefochtene Seeherrschaft der USA als auch die unerreichten Leistungen der Überschalldüsenflugzeuge



Notlandungsnetz auf Flugzeugträger ... eine Krise für die Marine

Wer ist Merrill Lynch?



Sind Sie vielleicht schon im Besitz amerikanischer Wertpapiere, oder planen Sie eine Investition? Dann sind Sie sicher schon einmal auf den Namen Merrill Lynch, Pierce, Fenner & Smith gestoßen. Diese amerikanische Brokerfirma ist eine der größten ihrer Art in der Welt mit über 150 Niederlassungen auf dem nordamerikanischen Kontinent. Sie ist bei allen wesentlichen Wertpapier- sowie Produktenbörsen registriert. Die Wertpapierforschungsabteilung von Merrill Lynch ist mit ihren 300 Angestellten eine der umfangreichsten und qualifiziertesten überhaupt. In den USA ist der Name Merrill Lynch fast gleichbedeutend mit dem Begriff Investition. Das mag daran liegen, daß in den Vereinigten Staaten und vielen anderen Ländern Brokerfirmen und nicht Banken als Vermittler für private Kapitalanleger auftreten.

„Die Interessen unserer Kunden kommen zuerst.“ Die strengen ethischen Grundsätze von Merrill Lynch gründen sich auf dieses Prinzip und haben der Firma zu ihrer führenden Stellung unter den amerikanischen Brokerfirmen verholfen. Für die Tochtergesellschaft Merrill Lynch, Pierce, Fenner & Smith International S.A., die 10 Niederlassungen im europäischen Raum hat, gelten die gleichen Grundsätze, die den Namen Merrill Lynch in den USA so bekannt gemacht haben. Wir können Ihnen die gleichen Dienstleistungen bieten wie unseren Kunden in den Vereinigten Staaten, da wir über zwei Direktleitungen von der Frankfurter Niederlassung nach New York verfügen. Kauf- und Verkaufsanweisungen unserer Kunden liegen in wenigen Minuten der New Yorker Börse vor. Möchten Sie sich eingehender informieren? Schreiben Sie an unser Frankfurter Büro, rufen Sie an oder besuchen Sie uns einmal. Unsere Account Executives werden Sie gern mit den Möglichkeiten des amerikanischen Aktienmarktes vertraut machen. Es stehen Ihnen zur Beratung nur Mitarbeiter mit einer ausgezeichneten Fachausbildung zur Verfügung, die durch die Merrill Lynch-Wertpapier-Forschungsabteilung in New York ständig wertvolle Unterstützung erhalten. Eine Anfrage bei uns ist für Sie völlig unverbindlich. Im Falle einer Auftragserteilung entstehen für Sie außer der von der jeweiligen Börse festgesetzten Mindestprovision keine Kosten.

Wir schicken Ihnen gern unsere ausführlichen Broschüren: „Dies ist Merrill Lynch“ und „Warum lohnt es sich für Sie, amerikanische Wertpapiere zu kaufen?“, worin ein Überblick über unsere Geschäftstätigkeit gegeben wird und vor allem unsere Möglichkeiten einer fachmännischen Beratung unserer Kunden in Anlagefragen dargelegt werden.

Der in dieser Anzeige angebotene Service, der sich auf Forschung, Übertragung und Durchführung von Aufträgen bezieht, wird durch Merrill Lynch, Pierce, Fenner & Smith Inc., New York, N.Y., geleistet und wird außerhalb der USA durch Merrill Lynch, Pierce, Fenner & Smith International S.A. und deren Tochtergesellschaften angeboten.

MERRILL LYNCH, PIERCE, FENNER & SMITH INT. S.A.
Frankfurt/Main - Zürich-Haus am Opernplatz - Telefon 720366

Bitte schicken Sie mir die Broschüren:
„Dies ist Merrill Lynch“ und
„Warum lohnt es sich für Sie,
amerikanische Wertpapiere zu kaufen?“

Name: _____

Anschrift: _____

Außerdem bin ich interessiert an: _____

an Bord der Flugzeugträger sollten dabei zutage treten.

Die zweisitzigen „Phantom“-Düsenjäger der Marine halten fünfzehn Geschwindigkeits- und Höhenweltrekorde. Die amerikanische Luftwaffe, die kein dem „Phantom“-Jäger vergleichbares Jagdflugzeug hat, bestellte mehrere hundert Maschinen dieses Typs bei den McDonnell-Aircraft-Werken. Ein Kontrollturm der Luftwaffe forderte einmal den Marine-Kommandanten G. L. Tarleton heraus, dessen Flugzeug startbereit am Ende einer Rollbahn stand: „Wir glauben nicht, daß Sie die E-52 da oben einholen können.“ Tarleton schaltete die Nachbrenner seines „Phantom“ ein, zerschmetterte in steilem Aufstieg die Schallmauer und flog die B-52 in 13 450 Meter Höhe, 118 Kilometer vom Flugplatz entfernt, ab. Vom Start bis zum Abfangen brauchte der „Phantom“ dreieinhalb Minuten.

Das Gegenstück des „Phantom“ unter den Atombombern der Marine ist der „A-5A Vigilante“ der Flugzeugwerke North American, ein Monstrum, spitz wie eine Nadel und nur eine Idee langsamer als der „Phantom“.

Vor zwei Jahren warf die Marine ihre gesamte moderne Streitmacht in die Kuba-Krise. Nachdem ihre Kommandanten den Einsatzbefehl erhalten hatten, rasten die Superträger „Enterprise“ und „Independence“ in Richtung ihrer vorgeschriebenen Positionen vor der kubanischen Ostküste. 46 Tage lang kreuzten die beiden Riesen durch das Karibische Meer, während ihre Düsenflugzeuge voll bewaffnet für den Einsatz bereitstanden. Doch kaum war die Krise vorbei, da forderte Verteidigungsminister McNamara die Marine auf, ihren Glauben an die Flugzeugträger zu rechtfertigen.

In ihren Argumenten für die Flugzeugträger betonten die Admirale besonders, die riesigen Schiffe seien zur Erfüllung der Hauptaufgabe der Marine unerlässlich: zur Aufrechterhaltung der US-Herrschaft über die 70 Prozent der Erdoberfläche, die mit Salzwasser bedeckt sind.

Die Marine hat zwar nie damit geprahlt, aber ihre gegenwärtige Trägerstärke gestattete während der Kuba-Krise die gleichzeitige Bereitschaft an vier weit voneinander entfernten Fronten. Im selben Augenblick, in dem Düsenflugzeuge der „Enterprise“ und der „Independence“ für den Einsatz gegen Kuba bereitstanden, waren andere Flugzeugträger der 6. und der 7. US-Flotte bereit, von Positionen im Mittelmeer und im westlichen Pazifik aus kommunistische Gebiete anzugreifen. Eine vierte Flugzeugträger-Kampfflotte hatte inzwischen Kurs auf den Indischen Ozean genommen, um bei der Abwehr eines drohenden rotchinesischen Angriffs auf die Ebenen von Indien zu helfen.

Seit einigen Jahren wird diese bisher einzigartige Fähigkeit der Marine, taktische Luftstreitkräfte ohne Schwierigkeiten um den ganzen Erdball zu befördern, auch von der amerikanischen Luftwaffe für sich in Anspruch genommen. Das „Taktische Luftkommando“ (TAC), der häufig vergessene kleine Bruder des „Strategischen Luftkommandos“, hat einen mobilen Jagdbomber-Angriffsverband aufgebaut, der von Transportflugzeug-Einheiten gestützt wird.

McNamara-Berater Enthoven ist an diesem Unternehmen besonders inter-

essiert: „Wir haben die Beweglichkeit von landstationierten Luftstreitkräften wesentlich verbessert. Ein Geschwader, das sich noch heute in den Vereinigten Staaten befindet, kann schon morgen im Mittleren Osten oder in Südostasien operieren. Da landstationierte taktische Luftwaffenverbände billiger sind als solche, die auf See stationiert sind, glauben wir, daß das TAC bis zu einem gewissen Ausmaß Flugzeugträger ersetzen kann.“

Solche Argumente bringen das Offizierskorps der Marine in Wut. „Selbstverständlich“, sagt Kapitän Evan Aurand, der vier Jahre lang Marineberater Präsident Eisenhowers war, „selbstverständlich, mit Auftanken in der Luft kann das TAC von den Vereinigten Staaten aus seine Jagdbomber in Übersee einsetzen. Aber wo sollen sie landen? Im größten Teil Afrikas, Asiens und Lateinamerikas haben wir keine geeigneten Luftstützpunkte. Die Völker da wollen keine amerikanischen Stützpunkte in ihren Ländern. Und selbst wenn es dem TAC gelingt, einen Stützpunkt auf befreundetem Gebiet zu finden, wie sollen sie dann operieren? Ein Jagdbomber verbraucht während eines normalen Operationstages in einem begrenzten Krieg rund zwölf Tonnen Treibstoff und Bomben. Es würde Wochen dauern, mit Transportflugzeugen Nachschubvorräte solcher Größenordnung aufzubauen.“

„Den besten Vergleich der Reaktionszeiten von auf Flugzeugträgern stationierten und anderen Luftstreitkräften bot die Libanon-Krise“, erklärt Vize-Admiral P. D. Stroop. „Flugzeuge der 6. Flotte flogen allein am ersten Tag — zwölf Stunden nach dem Beistandsersuchen des libanesischen Staatspräsidenten Camille Schamun — 120 Einsätze und sicherten damit die Landung von 5500 Soldaten des Marine Corps. Die Trägerflugzeuge setzten diese Einsatzrate drei Wochen lang fort, bis der erste bodenstationierte Flugverband — eine TAC-Angriffseinheit vom türkischen Nato-Stützpunkt Adana — für Operationen zur Verfügung stand.“

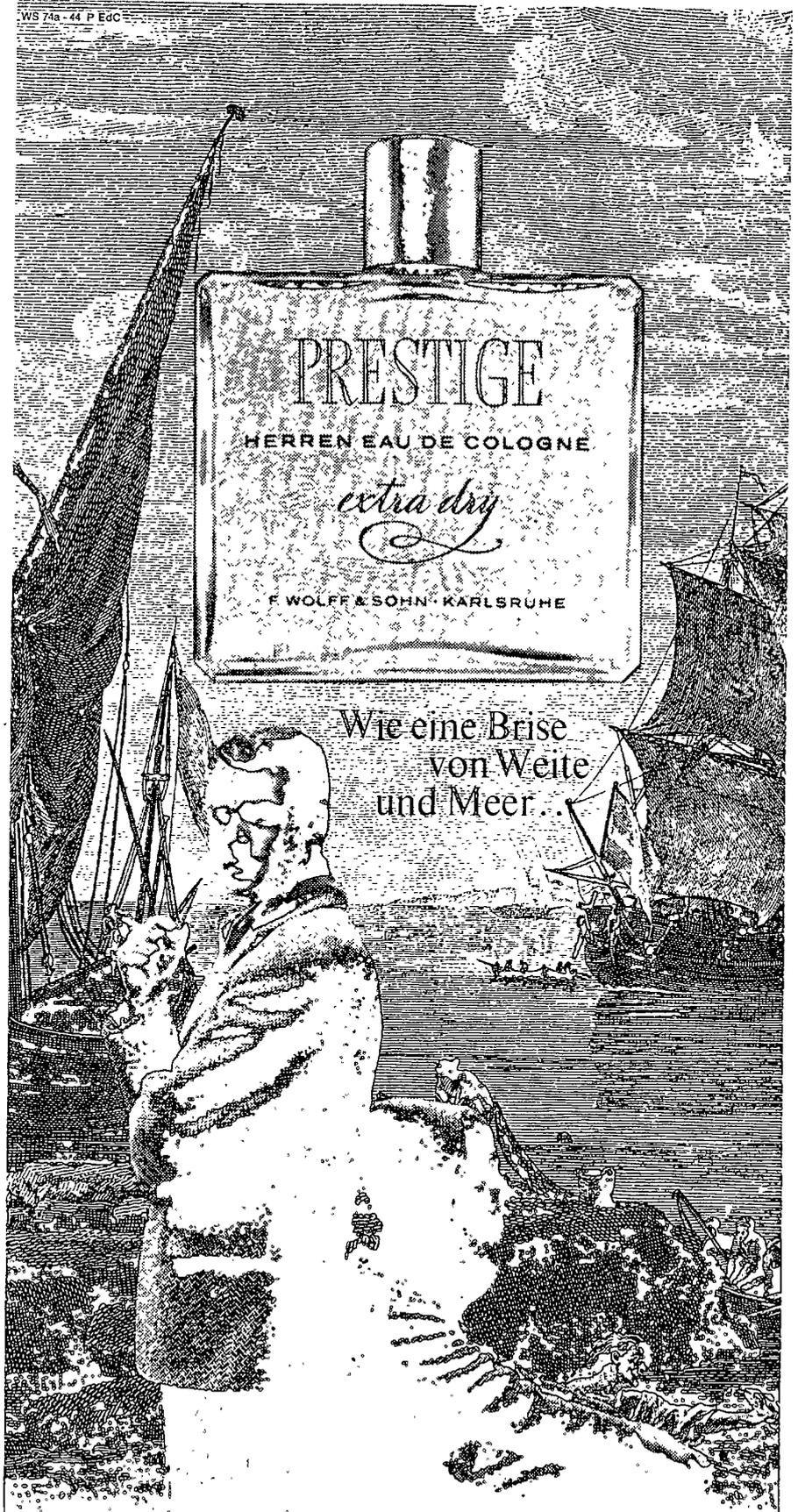
Auf diese Weise streiten Piloten der Luftwaffe und der Marine seit Jahren. Was diesen Auseinandersetzungen jedoch einen fast verzweifelten Unterton gibt, ist McNamaras Grundsatz: „Entweder das eine oder das andere, auf keinen Fall aber beides.“ Angesichts der hohen Kosten moderner Waffen ist Duplizierung nach Ansicht McNamaras fast ein Verbrechen.

„Man braucht es sich doch nur auszurechnen“, sagt ein Luftwaffenoberst. „Ein Flugzeugträger: 300 Millionen Dollar. Kreuzer, Zerstörer, Versorgungsschiffe, die den Träger begleiten: sagen wir 500 Millionen Dollar, vielleicht sogar mehr. Das kommt an eine Milliarde Dollar heran — und dann haben wir noch keine Flugzeuge.“

„Die Anschaffungskosten für Flugzeugträger sind hoch; aber wenn wir die einmal bezahlt haben, gehören uns die Träger ein für allemal“, gab ein Marineoffizier zurück. „Die Luftwaffe hat für ihre Stützpunkte in Marokko 300 Millionen Dollar ausgegeben, und am nächsten Tag warfen die Marokkaner sie hinaus. Für unsere 300 Millionen Dollar haben wir einen äußerst mobilen, in sich geschlossenen Stützpunkt, der von keinen politischen Bedingungen abhängig ist und uns 20 oder 30 Jahre bleibt.“

„Sicher, wir mußten von einem oder auch zwei unserer Dutzende von Luft-

WS 74a - 44 P EdC



Wie eine Brise
von Weite
und Meer...

..das ist PRESTIGE:
für den Herrn, der Besonderes zu schätzen weiß!

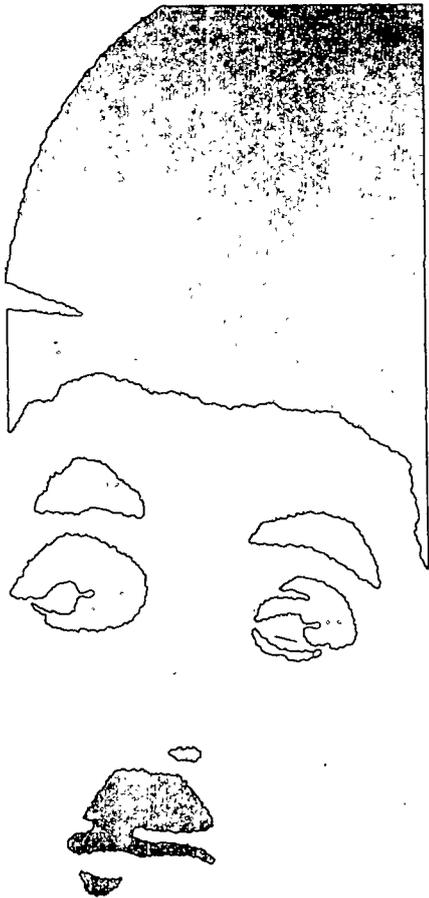
Eau de Cologne * Rasier-Lotion

Rasier-Creme · Seife · Deodorant · Haartonic

Als EXCLUSIV auch in Österreich und Benelux erhältlich



F. Wolff & Sohn · Karlsruhe



Charles Chaplin Die Geschichte meines Lebens

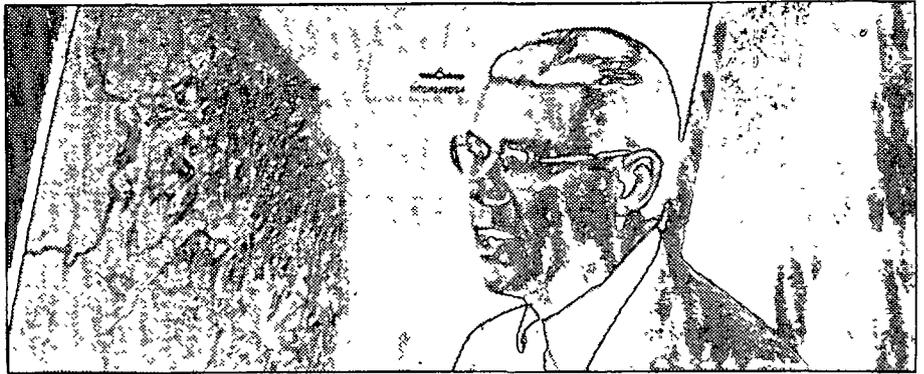
516 Seiten und 48 Bildseiten DM 28,-

Das ist sicherlich die phantastischste Erfolgsgeschichte unserer Zeit. Von den ersten Seiten an hält das Buch den Leser verzaubert. *The Times*, London

Das Leben Charlie Chaplins war ein außergewöhnliches, menschliches, künstlerisches und soziales Abenteuer. Chaplin erzählt lebendig und humorvoll. Sein Bericht ist gespickt mit Anekdoten, „Porträts“, boshaften Bemerkungen. *Le Monde*, Paris

Das Buch besticht durch seine große Aufrichtigkeit. Hier schreibt ein leidenschaftlicher und genialer Mensch und nimmt in Kauf, daß man auch seine Schwächen erkennen und vielleicht tadeln kann. *Die Presse*, Wien

S. Fischer



Träger-Gegner McNamara: Wie lange können Träger...

stützpunkten abziehen“, erwidert der Luftwaffenoberst. „Aber versenkt wurde uns noch keiner.“

„Natürlich könnten Flugzeugträger sinken“, erklärt der ehemalige Leiter des Marine-Operationsstabes Admiral a. D. George Anderson. „Die eigentliche Frage ist jedoch, ob sie ihren Auftrag erfüllt haben, bevor wir sie verlieren. Jeder Flugzeugträger, der seine mit Kernwaffen ausgestatteten Flugzeuge starten könnte, hätte in einem Atomkrieg seine Aufgabe erfüllt. Selbst wenn zehn unserer 15 Träger versenkt würden, bevor sie ihre Flugzeuge gestartet hätten, dann könnten doch die Flugzeuge von den verbleibenden fünf Angriffsträgern jedes Land der Welt zerstören.“

Aber, so fügte Admiral Anderson hinzu, es werde für einen Feind nicht so einfach sein, zehn US-Flugzeugträger oder auch nur einen aufzuspüren und zu versenken. Das klassische Argument der Marine zu diesem Punkt: Einen Flugzeugträger auf offener See bei Funk- und Radarstille zu finden, ist so schwierig, als müßte man eine Nadel in einem Heuhaufen entdecken.

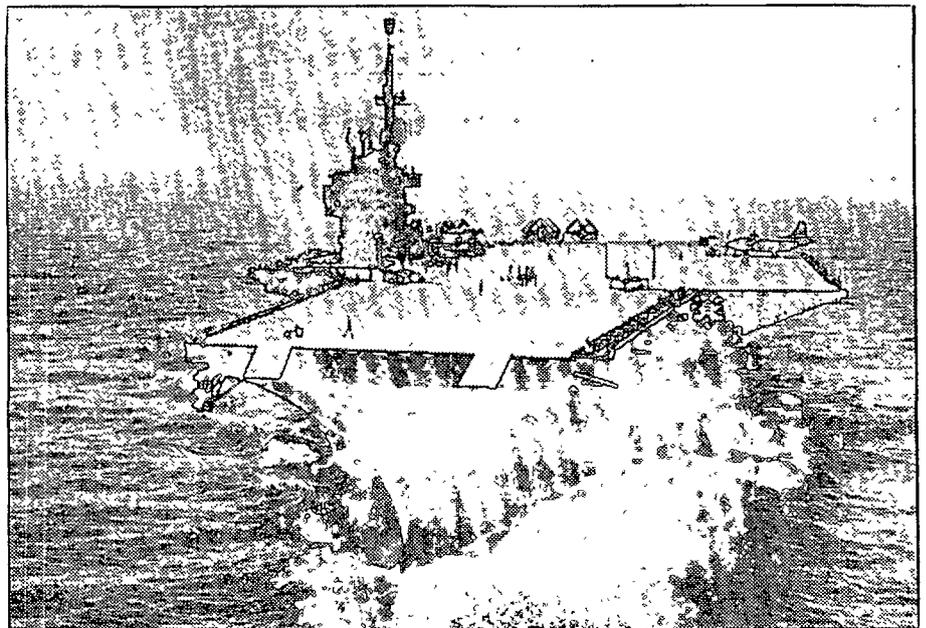
Zwei ordenbedeckte Luftwaffenoberste im Pentagon lächelten nur, als sie diese vertraute Behauptung der Marine wieder einmal hörten.

„Es ist eher so, als müßte man eine Nadel auf einem Billardtisch suchen“, sagte der eine.

„Eine Banane auf einem Billardtisch“, brummte der andere.

Mit kaum unterdrückter Verärgerung erklärte ein Admiral: „Die Leute von der Luftwaffe meinen ganz richtig, daß, wenn sie in Friedenszeiten über den Ozean fliegen, ein Flugzeugträger auf ihren Radarschirmen als Radarblitz erscheint. Jeder, der in Kriegszeiten käme, würde ebenfalls Radarblitze sehen, eine ganze Menge sogar. Einige davon könnten Zerstörer sein mit Radarreflektoren, die die Schiffe als Flugzeugträger erscheinen ließen, einige davon könnten überhaupt keine Schiffe sein, sondern nur elektronische Tricks. Und wenn die Angreifer nahe genug herankommen, um herauszufinden, welchen Radarblitz sie nun wollen — bums! dann haben unsere Abfangjäger und unsere Raketen sie erwischt.“

Admiral i. R. Arleigh Burke, unter Präsident Eisenhower sechs Jahre lang Chef des Marinestabes, sieht die Hoffnung für die U. S. Navy im Washingtoner Capitol: „Ich mache mir Sorgen über die Zukunft der Marine. Ich bin jedoch sicher, daß der Kongreß für sie kämpfen wird. Nach der Verfassung ist der Kongreß der Wachhund des Volkes. Und die U. S. Navy ist nicht dazu da, Mr. McNamara zu verteidigen. Ihre Aufgabe ist es, das amerikanische Volk zu schützen.“



... einen Atomschlag überleben?: US-Flugzeugträger „Forrestal“