

BUNDESMARINE

FLUGABWEHR

Zaun in der Luft

Speziell für den Einsatz in der flachen Ostsee ließ sich die Bundesmarine als erste Marine der Welt U-Boote aus amagnetischem Stahl bauen. Aber Bonns Rüstungseinkäufer wählten eine ungeeignete Stahlsorte. Die Boote rosteten, die Stahlhaut wurde brüchig.

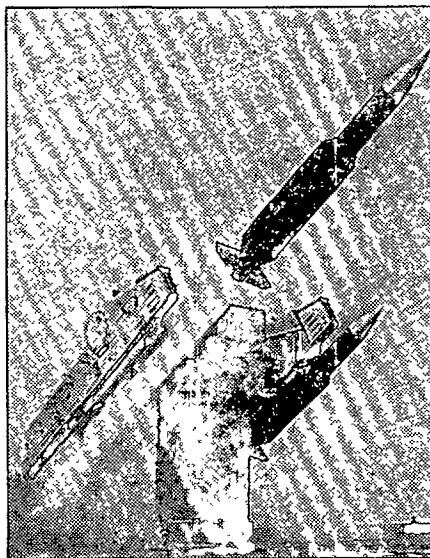
Speziell für Geleitaufgaben in der Nordsee ließ sich die Bundesmarine die Fregatten der „Köln“-Klasse entwerfen. Aber weil die Außenhaut, die das Schiffinnere bei ABC-Gefahr hermetisch gegen die Außenwelt abschirmen soll, rissig wurde, mußten die „Köln“ und mehrere ihrer Schwestern vorzeitig wieder in die Werft.

Einmal mehr will die experimentierfreudige Bundesmarine jetzt einen Versuch zu Wasser lassen. Sie hat ein Schiff projiziert, das — so sein geistiger Vater, der letztes Jahr pensionierte Vizeadmiral Edward Wegener, schon vor zwei Jahren — „der erste Schiffstyp dieser Art in der Welt“ ist: Voraussichtlich im Mai legt das Bundesverteidigungsministerium dem Verteidigungsausschuß des Bundestages die Konstruktionszeichnungen für das Typschiff einer Serie von zehn sogenannten Flugabwehr-Korvetten vor.

Der Bonner Marine jüngste Kreation, die bislang noch als Versuchsprobe behandelt wird, erhielt einen Namen, der schon zur Zeit Nelsons gebräuchlich war.

Damals und bis zum Ende der Segelschiffsära in der Kriegsschiffahrt waren Korvetten (französisch „Corvette“; Rennschiff) die kleinsten Hochsees-Kriegsfahrzeuge. Bestückt mit 18 bis 26 Kanonen und zumeist allein operierend, führten sie vor allem Handelskrieg.

Korvetten nannten die Engländer und Amerikaner im Zweiten Weltkrieg ihre Schiffe von 800 bis 1000 Tonnen, die vor allem im Nordatlantik als Geleitschutz für die Nachschub-Konvois eingesetzt waren.



„Tartar“-Flugabwehr-Rakete
Drei Schwestern ...

Korvetten nach Bonner Konzept sind schwimmende Raketen-Abschlußrampen. Als letztes Teilstück des 1963 von Marine-Inspekteur Zenker aufgestellten Bundesmarine-Ausbauprogramms (SPIEGEL 28/1964) sollen die Flugabwehr-Korvetten Aufgaben erfüllen, in die sich bislang Land-, Luft- und Seestreitkräfte teilen:

- ▷ Östlich der Ostseeeingänge postiert, sollen sie den dort operierenden bundesdeutschen und dänischen Marineverbänden — Nato-Kampfauftrag: Vereitelung eines Ausbruchs der roten Flotte aus der Ostsee — Schutz vor Überfällen aus der Luft geben.
- ▷ Als Verlängerung des Luftabwehrzaunes der „Nike-Hercules“- und „Hawk“-Raketenbatterien der Nato-Luft- und Landstreitkräfte auf dem bundesdeutschen Festland sollen sie roten Flugzeugen den Einflug in den bislang nicht luftgeschützten Raum Schleswig-Holstein / Dänemark verhindern.

Die über 2000 Tonnen großen und 26 Knoten laufenden Raketen-Korvetten sind so ausgelegt, daß sie auf ihrem Achterschiff jeweils einen Starter für

„Tartar“-Raketen tragen können. „Tartar“-Reichweite beim Einsatz als Boden-Luft-Rakete: 18,5 Kilometer; Treffsicherheit der per Radar gelenkten Rakete: 80 bis 85 Prozent.

Weil auch der potentielle Gegner vermutlich pulkweise anfliegen würde, sollen die schwimmenden Luftabwehr-Raketenrampen im Dreier-Verband operieren: Ein bordeigenes Rechenzentrum sortiert jeweils das für das einzelne Schiff günstige Ziel heraus und verhindert, daß zwei Schiffe ihre Raketen in ein und dasselbe Ziel steuern.

Vizeadmiral Wegener, vor seiner Pensionierung zweieinviertel Jahre lang Befehlshaber der Nato-Seestreitkräfte Ostseeeingänge, hatte die Fahrzeuge der schwimmenden Luftabwehr seinerzeit „so klein und so robust wie möglich“ haben wollen: nahe der Küste auf Position liegende „schwimmende Plattformen“, zu nichts anderem bestimmt, als Abschlußrampen für „Tartar“-Flugabwehr-Raketen zu tragen.

Chronische Ebbe in der Bundesmarine-Kasse und der Mangel an Zerstörern führten dazu, daß die Luftabwehr-Korvetten nun auch Zerstörer-Aufgaben übernehmen müssen. Sie sollen sich selbst gegen U-Boote verteidigen können und aktiv an der U-Boot-Bekämpfung teilnehmen.

Um Platz für die zur U-Boot-Bekämpfung notwendige Bewaffnung und Elektronik zu schaffen, wuchsen die Dimensionen der Luftabwehrschiffe auf dem Reißbrett allmählich auf das Doppelte. Und ebenso zogen die voraussichtlichen Baukosten — jetzt je Raketen-Korvette etwa 125 Millionen Mark — an.

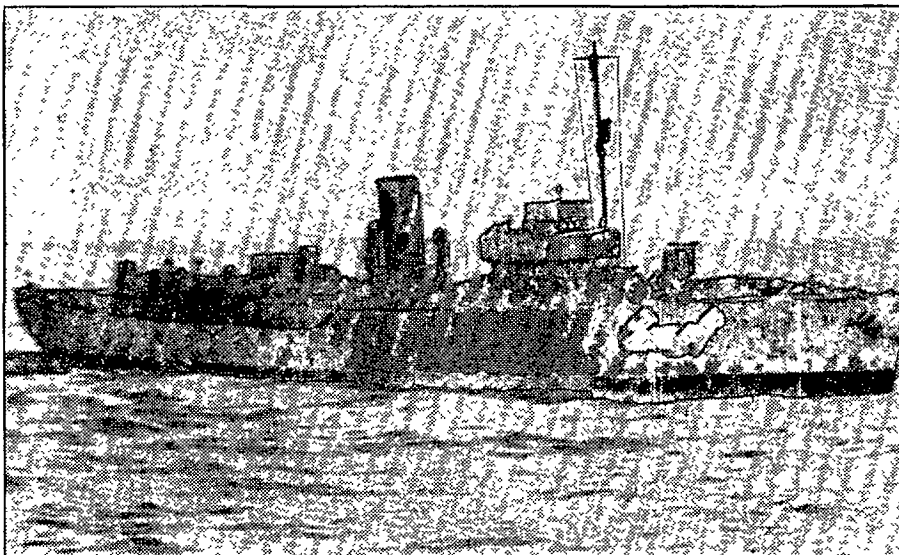
An ihrer jüngsten Kreation wird die Bundesmarine deshalb vermutlich zunächst ebensowenig Freude haben wie an ihren anderen Eigenentwicklungen: Die Misere mit dem amagnetischen Stahl warf ihr fortschrittliches U-Boot-Programm um Jahre zurück. Die Risse in der Haut mehrerer „Köln“-Fregatten entzogen die Schiffe auf viele Monate der Truppe.

Die mit der Aufsplitterung ihrer Aufgaben verbundene Verteuerung der Korvetten, die auf deutschen Werften gebaut werden sollen, stellt nun den Effekt der schwimmenden Luftabwehr auf Jahre hinaus in Frage:

Nach bisherigem Finanzierungsplan wird Bonn seinen blauen Jungs vom nächsten Jahr an für die teuren Korvetten nach und nach nur so viele Mittel bewilligen, daß die Bundesmarine, eine Bauzeit von drei bis vier Jahren je Schiff vorausgesetzt, frühestens Ende 1972 vier beisammen hat — drei für den Einsatz und eine als Ersatz für das eine Schwesterschiff, das jeweils zur turnusmäßigen Überholung in die Werft muß.

Dann erst wird wenigstens ein begrenzter Luftschutz für die Flotte möglich sein. Denn weil jedes „Tartar“-Schiff zur gleichen Zeit immer nur einen Gegner annehmen kann und deshalb den Feuerschutz seiner Schwestern braucht, ist nach Rechnung der Bonner Marine schon zur Abwehr von nur zwölf Flugzeugen eine Kombination von drei Flugabwehr-Korvetten notwendig.

Mindestens drei Dreier-Kombinationen aber sind für den lückenlosen Luftabwehrzaun in der Ostsee erforderlich, wie er den See-Strategen der Nato vorschwebt.



... so robust wie möglich: Weltkrieg-II-Korvette