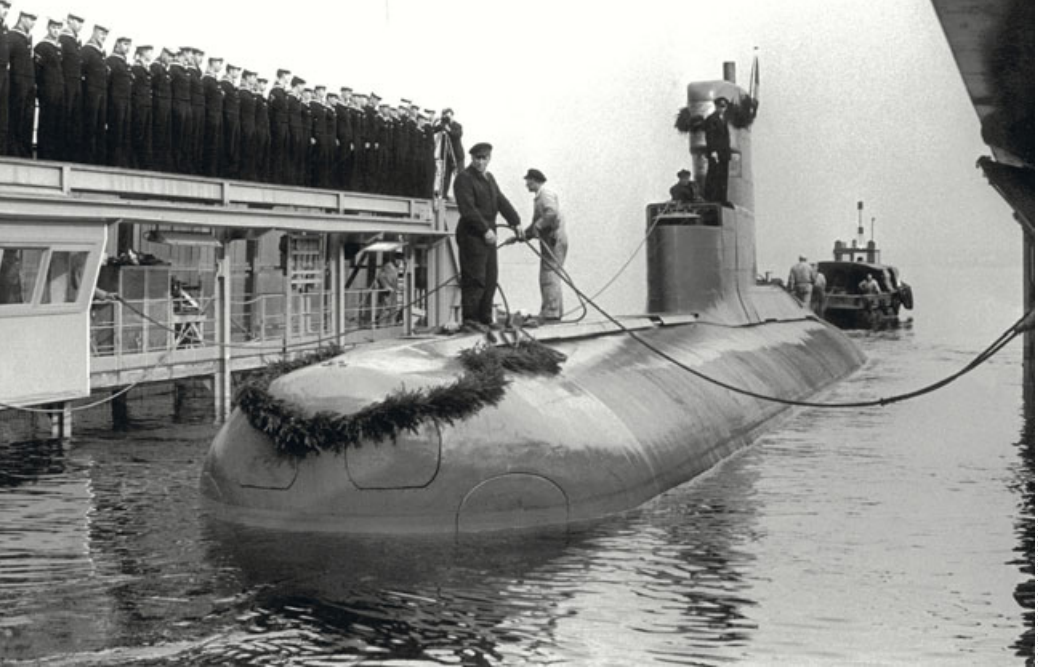

CONTI PRESS / KEYSTONE

AP

U-Boot-Taufe in Kiel (1961), Politiker Adenauer, Strauß*: *Auf Forderungen der atlantischen Partner berufen*

RÜSTUNG

Begehrliche Wünsche

Die CDU-Regierung von Konrad Adenauer wollte Atom-U-Boote für die Marine, wie bislang geheime Akten aus britischen und deutschen Archiven belegen. Die Nato-Partner wehrten ab.

Der Botschafter Großbritanniens bei der Nordatlantischen Allianz war sich der Brisanz seines Berichts sehr bewusst. „Personal and secret" („persönlich und geheim") überschrieb er seine Notiz über ein Gespräch mit Nato-Oberbefehlshaber Lauris Norstad und bat die Adressaten eindringlich um „Vertraulichkeit".

Das Papier trägt das Datum 26. April 1960, und die Geheimniskrämerei des Botschafters Frank Roberts schien angebracht: Der Kalte Krieg war in vollem Gange. Und ausgerechnet der Nato-Oberbefehlshaber in Europa, der amerikanische Luftwaffengeneral Norstad, hatte gegenüber dem britischen Botschafter kraftvoll über die deutschen Verbündeten und die eigene Regierung in Washington Dampf abgelassen.

Den Deutschen, so „Larry" Norstad, müsse man in einigen Rüstungsfragen endlich ein „entschlossenes ‚Nein'" entgegenhalten, an erster Stelle dem „Bestreben, ein Atom-U-Boot zu besitzen". Seit 1958 hätten sie Washington wegen der Unterseeboote immer wieder „bedrängt". Erst „kürzlich" habe Außenminister Heinrich von Brentano „die Forderung bekräftigt".

Es gebe jedoch „keine militärische Begründung dafür, den Deutschen ein atomgetriebenes Unterseeboot zu geben", protokollierte Botschafter Roberts die Kritik Norstads, „das letzte, was die Nato von Deutschland wolle, sei ein ozeantaugliches U-Boot mit unbegrenzter Einsatzdauer". Das US-Außenministerium, wetterte der Amerikaner Richtung eigene Regierung, hätte das den Deutschen „längst klarmachen müssen". Und er ließ durchblicken, ihn habe die leidige Aufgabe ereilt, dies nun zu übernehmen.

Der Vermerk birgt eine kleine Sensation. Wie heftig die Regierung des CDU-Kanzlers Konrad Adenauer nach atomarer Munition für die junge Bundeswehr gierte, ist bestens dokumentiert. Dass sie daneben die nukleare Ausrüstung der U-Boot-Waffe betrieb, war dagegen bisher allenfalls altgedienten Geheimnisträgern geläufig.

Die vertraulichen Notizen hat ein junger Historiker entdeckt, der derzeit für das „Berliner Informationszentrum für Transatlantische Sicherheit" tätig ist. Eher zufällig stieß Alexander Lurz, 31, im Londoner „National Archive" auf Norstads Kritik, die inzwischen nicht mehr der Geheimhaltung unterliegt.

Nach dem Zufallsfund an der Themse wurde Lurz bald auch in Geheimakten des Auswärtigen Amtes fündig. Ende März hob die Bundesregierung auf sein Betreiben die „Geheim"-Einstufung für Vermerke auf, die das für Westeuropa zuständige Referat in den Jahren 1959 und 1962 angefertigt hatte. Auch sie belegen die atomaren Ambitionen des damaligen Verteidigungsministers Franz Josef Strauß (CSU).

1958 hatte das erste atomgetriebene U-Boot der Welt, die US-amerikanische „Nautilus", den Nordpol unterquert und bei Strauß und den Militärs offenbar begehrliche Wünsche geweckt.

So dokumentiert eine Aufzeichnung des Außenamts vom 16. April 1959 das Streben des Wehrressorts nach „Aufhebung deutscher Herstellungsverzichte im revidierten Brüsseler Vertrag". Diesen Vertrag hatten Frankreich, Großbritannien und die Benelux-Staaten am 17. März 1948 geschlossen. 1954 trat die Bundesrepublik der Staatengruppe bei, die nun als Westeuropäische Union (WEU) firmierte. Adenauer musste feierlich erklären, dass die Bundesrepublik auf die Herstellung von atomaren, chemischen und biologischen Waffen verzichte. Daneben unterwarf sich Bonn einer Reihe von Rüstungsbeschränkungen – auch für Unterseeboote.

Als Antrieb verboten waren Atomreaktoren und der im Krieg getestete „Walter-Antrieb". Der nutzt ein Wasserstoffperoxid-Gemisch und ermöglicht schnelle Tauchfahrten. Konventionelle Boote dagegen sind unter Wasser langsam und müssen oft auftauchen oder schnorcheln, um mit Dieselaggregaten, die auf Luftzufuhr angewiesen sind, die Batterien für elektrische Fahrmotoren zu laden.

Die WEU-Restriktionen zu ändern war im Prinzip möglich. Allerdings nur – und so kam US-General Norstad ins Spiel – wenn eine „Empfehlung" des Nato-Oberbefehlshabers „aufgrund des Bedarfs der Streitkräfte" vorlag. Bonn musste danach einen Antrag stellen und der WEU-Ministerrat mit Zweidrittelmehrheit zustimmen.

Der Außenamts-Vermerk vom April 1959 galt dem Wunsch des Verteidigungsministeriums, alle Beschränkungen für Über- und Unterwasserfahrzeuge aufheben zu lassen.

Ein förmlicher Antrag bei der WEU unterblieb jedoch, wie der zweite kürzlich entsperrte Vermerk erhellt. Er entstand am 30. Juli 1962 und besagt, dass das Auswärtige Amt dem Wehrressort „nachdrücklichst" geraten habe, einen Antrag auf Wal-

* In Bonn 1963.

Zahnfleischprobleme?

Plaque-Bakterien am Zahnfleischsaum sind die Hauptursache von Zahnfleischproblemen. Sie greifen das Zahnfleisch an und stören die Mundflora. Ohne geeignete Maßnahmen kann sich der Entzündungsprozess auf den Zahnhalteapparat ausdehnen (Parodontitis). Lassen Sie es nicht so weit kommen!

meridol® Mundspül-Lösung

schützt täglich vor Zahnfleischentzündungen

Die antibakterielle meridol® Mundspül-Lösung mit der einzigartigen Wirkstoffkombination Aminfluorid/Zinnfluorid aus der meridol® Forschung

- schützt wirksam vor Zahnfleischentzündungen
- bekämpft Plaque-Bakterien
- fördert eine gesunde Mundflora

Machen Sie den Test!

Ideal in der kombinierten Anwendung mit meridol® Zahnpasta und meridol® Zahnbürste. Fragen Sie Ihren Zahnarzt!

GABA Beratungsservice: 0800/8 85 63 51
montags bis freitags 9.00–12.00 Uhr
www.meridol.de

meridol®
Balsam für Ihr Zahnfleisch

ter- oder Atomantrieb für U-Boote zurückzustellen, um die WEU nicht zu verärgern. Bonn könne in Verdacht geraten, monierte das Auswärtige Amt, seine WEU-Verpflichtungen „nicht mehr ernst zu nehmen“.

Das Strauß-Ministerium berief sich indes auf Forderungen der Nato: Die westdeutsche Marine sollte bis 1966 nicht nur kleine Küsten-U-Boote stellen, sondern auch sechs sogenannte SSK-Boote. Diese „U-Boot-Killer“ müssten besonders schnell sein und benötigten daher einen unkonventionellen Antrieb.

Dabei hatten die Bonner Rüstungsbeschaffer mit ihren konventionellen Booten gerade ein peinliches Fiasko erlebt. Der aus Österreich beschaffte U-Boot-Stahl war zwar wunschgemäß amagnetisch, aber leider nicht seewasserfest: Die ersten ab 1961 gelieferten Nachkriegs-U-Boote rosteten wie wild. Das bremste wohl auch die atomaren Pläne: Laut einem „Nachtrag“ zum Vermerk vom Juli 1962 teilte das Verteidigungsministerium noch vor dem Abschied des Nato-Generals Norstad im Januar 1963 mit, die „SSK-Boote mit Atomantrieb nicht vor 1970 fertigstellen zu können“. Es habe daher „den Gedanken des Einbaus nicht konventioneller Motoren fallenlassen“.

Das stimmte nicht ganz: Die „Gesellschaft für Kernenergieverwertung in Schiffbau und Schifffahrt“ gab 1962 ein Atomschiff in Auftrag, die „Otto Hahn“. Der Frachter enthielt einen ziemlich kleinen Reaktor, der auch in ein großes U-Boot gepasst hätte. Als Kapitän wurde, wohl kein Zufall, ein vormaliger U-Boot-Kommandant berufen. Er hieß Heinrich Lehmann-Willenbrock und war jener „Alte“ von „U-96“, den Lothar Günther Buchheim mit seinem Bestseller „Das Boot“ weltberühmt gemacht hatte.

Mit Nuklearpower fuhr der Frachter bis 1979. Im Jahr darauf fielen die WEU-Beschränkungen für Kriegsschiffe. Erst danach begannen Wehrressort und Werftindustrie ernsthaft damit, einen anderen alternativen „außenluftunabhängigen“ U-Boot-Antrieb zu entwickeln – die Brennstoffzelle.

Die ersten zwei Boote („Klasse 212A“) mit dem revolutionären System, bei dem mit Hilfe von flüssigem Sauerstoff und Wasserstoff Strom für den Antrieb erzeugt wird, werden allerdings erst unter SPD-Verteidigungsminister Peter Struck in Dienst genommen – im Jahr 2005. Mit 15-tägiger Tauchfahrt stellte „U-32“ einen Rekord für nicht atomar getriebene U-Boote auf.

„Wir haben das modernste konventionelle U-Boot der Welt“, schwärmt der heutige Marine-Inspekteur Wolfgang Nolting. Die „außenluftunabhängigen“ Boote der Deutschen Marine sollen nun weitab von Ost- und Nordsee vor fremden Küsten kreuzen – für das weltweite „Krisenmanagement“. Alexander Szandar