

U-Boote für die deutsche Marine

Autor(en): **Kürsener, Jürg**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz**

Band (Jahr): **82 (2007)**

Heft 7-8

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-717526>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

ERSCHLOSSEN EMDDOK
MF 53511721

U-Boote für die deutsche Marine

In Deutschland wird dieses Jahr das Jubiläum «100 Jahre Deutsche U-Boote» begangen. Eine Wanderausstellung, die Menschen, Technik und Geschichte dieser Waffe erläutert, wird nach dem Auftakt im Kieler Schiffahrtsmuseum bis Ende Jahr an allen Standorten der deutschen Marine gezeigt.

OBERST I GST JÜRIG KÜRSENER, LOHN-AMMANNSEGG

Am 14. Dezember 1906 war mit der «U 1» das erste operationelle U-Boot der Kaiserlichen Marine in Dienst gestellt worden. Eigentlich war es nicht das erste Gefährt dieser Art, denn bereits 56 Jahre zuvor hatte der bayrische Artillerieunteroffizier Wilhelm Bauer eine Erfindung gemacht, um «unter dem Wasser unbemerkt an feindliche Schiffe heranzugehen, ein Pulverfass an ihnen zu befestigen und vermittelst elektrischen Drahtes dieses explodieren zu lassen...».

«Brandtaucher»

Mit dem legendären «Brandtaucher» hatte er in der Kieler Maschinenfabrik ein von Menschenkraft mittels Treträdern angetriebenes Tauchboot aus Stahl gebaut, das allerdings beim zweiten Tauchversuch bereits Schiffbruch erlitt. Der Bau war vorerst ein privates Projekt gewesen, war dann aber später von der Schleswig-Holsteinischen Marine finanziert worden. Dies in der Hoffnung, dass das Boot die aussichtslose Lage angesichts der überlegenen dänischen Seestreitkräfte zugunsten der eigenen Marine brechen könnte. Das Tauchboot Bauers stellt den Beginn und die Grundlage der Entwicklung von Unterseebooten dar.

Bei Ausbruch des Ersten Weltkrieges verfügte die Kaiserliche Marine über 18 U-Boote. Nachdem es am 22. September 1914 Kapitänleutnant Weddigen mit seiner «U 9» gelungen war, gleich drei britische Panzerkreuzer zu versenken, erkannte die deutsche Seekriegsleitung die Bedeutung dieser Waffe.

Blutzoll hoch

Erstmals erhielt der Unterseeboot-Krieg eine nachhaltige Bedeutung. Im Mai 1915 versenkte die «U 20» den britischen Passagierdampfer «Lusitania», wobei gegen 1200 Menschen, darunter 120 US-Staatsbürger, ums Leben kamen. Mit diesem schrecklichen Ereignis wurde der Kriegseintritt der USA beschleunigt. Nach der Kapitulation des Deutschen Reiches 1918 hatten die 374 ein-



Die «U 34» (S 184) auf der Fahrt in der Kieler Förde.

gesetzten deutschen U-Boote 100 Kriegs- und gegen 6390 Handelsschiffe versenkt. Der Blutzoll war hoch, über 5000 Seeleute und 228 U-Boote gingen verloren.

Nach den anfänglichen grossen Erfolgen im Zweiten Weltkrieg wurde der deutschen U-Boot-Flotte ein ähnliches Schicksal zuteil. 1939 hatte das Deutsche Reich den Krieg mit 57 U-Booten begonnen, bis Mai 1943 verzeichnete die Waffe von Grossadmiral Dönitz erhebliche Erfolge. Dann begann sich das Glück zu wenden. Die Verluste der deutschen U-Boot-Flotte stiegen stetig.

Der Befehlshaber der U-Boote brach die grossen Geleitzugschlachten im Atlantik ab. Die Entzifferung der deutschen Funkcodes durch die Alliierten, verbesserte Abwehrwaffen, neue Radargeräte, eine effektivere Konvoisicherung und der Einsatz von Geleitflugzeugträgern reduzierten die Erfolge der in Rudeln von bis zu 50 Einheiten operierenden Marine ganz massiv.

730 von 1100 Booten

Die deutsche Marine verlor schliesslich über 730 von den über 1100 gebauten U-

Booten. Im Rahmen des Jubiläums ist beim Ehrenmal von Möltenort an der Kieler Förde der über 35200 von total 47000 deutschen U-Boot-Fahrer beider Kriege, die nicht mehr zurückkehrten, in einer würdigen Feier gedacht worden. Auf unzähligen Metalltafeln sind die gefallenen Seeleute jeweils pro U-Boot aufgelistet. Unter den Gästen befand sich auch der 94-jährige Reinhard Hardegen, der als Kommandant von «U 123» selber 29 Schiffe versenkt hatte.

Die jahrzehntelange Erfahrung hat der deutschen Werftindustrie ein umfassendes Wissen im U-Boot-Bau verschafft, das bis in die heutige Zeit andauert. Neuestes Beispiel sind die Boote der Klasse 212 A (Alpha), ein Produkt höchsten Standards. Sie gehören heute weltweit zu den Spitzenprodukten im konventionellen U-Boot-Bereich.

Mit dem Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zur NATO 1955 hatte das Land erhebliche militärische Leistungen zu erbringen. Zum Aufbau gehörten eine schlagkräftige Marine und der Aufbau einer neuen U-Boot-Flotte. Letzterer hatte sich

vorerst auf modernisierte Kriegsboote der Typen «XXI» und «XXIII» zu stützen.

Tragisches Unglück

Den U-Booten kam insbesondere die Aufgabe zu, zusammen mit den Schnellbooten in der flachen Ostsee dem Warschauer Pakt den Zugang zu den westlichen Häfen und den dänischen Meerengen zu verwehren. Der ersten Serie von zwölf Booten der Klasse 201 folgten neun Einheiten der Klasse 205 und ab 1974 18 Boote der Klasse 206.

Zwölf davon wurden zur Klasse 206 A modernisiert; einige davon stehen heute noch im Dienst. Der Aufbauprozess wurde durch einen tragischen Unglücksfall überschattet. Am 14. September 1966 nahm das U-Boot «Hai» in stürmischer See beim Schnorcheln unbemerkt Wasser auf und sank. 19 der 20 Besatzungsmitglieder starben. Dies war bis heute das schwerste Unglück der deutschen Marine seit dem Zweiten Weltkrieg.

Neuestes Modell

Die Jubiläumsfeiern haben mit der Indienststellung des neuesten U-Bootes «U 34» im U-Boot-Stützpunkt von Eckernförde in Schleswig-Holstein begonnen. Der Autor erhielt dabei Gelegenheit, die «U 34» zu besuchen; einige Wochen zuvor hatte sich zudem die einzigartige Chance ergeben, an Bord des Schwesterbootes «U 32» eine Tauchfahrt mitzumachen.

Im Beisein von Staatssekretär Christian Schmidt und des Kommandeurs der



«U 34» demonstriert ein Auftauchmanöver in der Ostsee.

Flotte, Vizeadmiral Hans-Joachim Stricker, wurde das letzte von vier U-Booten («U 31» bis «U 34») des ersten Loses der Klasse 212 Alpha mit dem NATO-Code S 184 dem 1. U-Boot-Geschwader der Einsatzflottille 1 unter Fregattenkapitän Andreas Verheyen übergeben.

Quantensprung

Diesem besonderen Ereignis folgte in der Bucht von Kiel eine U-Boot-Vorbeifahrt von vier Einheiten vor dem Denkmal von Möltenort, an welcher sich zwei Boote der Klasse 206 A, die «U 34» und das norwegische U-Boot «Uthaug» beteiligten.

Das imposante neue Boot steht unter dem Kommando von Kapitänleutnant

Alexander Koch, ist 56 m lang und verdrängt aufgetaucht 1450, getaucht 1830 Tonnen. Ihm ist dieses einige hundert Millionen Euro teure System anvertraut worden. Die Entwicklung der Klasse 212 A hat weltweit Aufsehen erregt, weil den deutschen Ingenieuren der Howaldtwerke in Kiel und von Thyssen in Emden damit ein Quantensprung gelungen ist. Die konventionellen Boote sind nicht mehr, wie ihre Vorgänger, darauf angewiesen, nach kurzer Zeit auf «Schnorcheltiefe» zu gehen, um damit ihre Batterien für den Elektroantrieb unter Wasser aufzuladen.

Diese Manöver stellen immer wieder ein Risiko dar, weil das Boot dadurch Gefahr läuft, seine Position preiszugeben. Mit der Brennstoffzellentechnologie ist es gelungen, in einem elektrochemischen Vorgang Sauerstoff und Wasserstoff zu Wasser und elektrischer Energie umzuwandeln.

Dank diesem aussenluftunabhängigen Antrieb können U-Boote dieser Art wesentlich länger als bisher getaucht bleiben, man spricht von mehreren Wochen. Damit sind sie in der Lage, den typischen Vorteil von U-Booten, nämlich unentdeckt zu bleiben, optimal zu nutzen. Zudem ist dieser Antrieb fast lautlos und strahlt wesentlich weniger Wärme ab als der bisher übliche.

Geräumiger

Der Innenraum der neuen U-Boote ist wesentlich freundlicher und auch etwas geräumiger als jener der Klasse 206 A. Dank umfassender Automatisierung zählt die Besatzung bloss 28 Offiziere und Unteroffiziere. Diese dürfen über etwas mehr Komfort verfügen, aber eng und spartanisch ist es allemal. Nur der Kommandant hat eine



Zum Gedenken erweisen vier U-Boote der deutschen und norwegischen Marine vor dem Denkmal in Möltenort in der Kieler Förde den 35000 gefallenen U-Boot-Fahrern die Ehre, hier das U-Boot «U 24» (S 173), ein Boot der Klasse 206 A.



Der Kommandant von «U 32», Kapitänleutnant Tastl, überwacht nach einer Tauchfahrt das Anlegemanöver in Eckernförde.

eigene kleine Kammer, die Kombüse ist gerade mal etwa 2 m² gross, und vor Einsatzfahrten hängt überall im Boot an den Decken Proviant, gut verstaut in Netzen.

Es gibt wenige Duschen, Wasser wird sorgfältig genutzt. Die «U 34» ist ein komplexes System von hochmodernen Subsystemen und Instrumenten. Zu diesen gehören die traditionellen Sehrohre, zusätzlich aber auch moderne Optronikmaste mit Farb-TV- und Infrarot-Kamera. Diese Boote verfügen zur elektronischen Frühwarnung und Aufklärung über Masten für Elektronische Massnahmen (ESM), welche für die Erfassung, Peilung, Analyse und Klassifikation von Radarausstrahlungen (Radar-ESM) oder von Kommunikationssignalen (Comm-ESM) ausgelegt sind. Spezielle Kommunikationsmaste ermöglichen die Standortbestimmung mittels GPS und die Verbindung mittels Satelliten zum vorgesetzten Hauptquartier.

Der Kommandorraum gleicht einer hochkomplexen Computerzentrale und hat kaum mehr Ähnlichkeiten mit der lärmigen, öligen und verschwitzten Zentrale, wie sie dem Leser aus Filmen wie «Das Boot» noch in Erinnerung sein mag. Der Tauchvorgang ist kaum bemerkbar. Einzig die Ankündigung durch den Kommandanten und die Vorschrift, während einer gewissen Zeit auf Gänge durchs Boot zu verzichten, damit dieses richtig getrimmt werden kann, deuten auf das Manöver hin.

Herzstück

Der Hauptsensor und damit das Herzstück des U-Bootes ist eine hochmoderne, passiv arbeitende Sonaranlage im Vorschiff zur Ortung fremder Schiffe und U-Boote. Seitlich angeordnet sind eine Entfernungsmessanlage und ein Seitenonar, schliess-

lich gehören ein Sonar zur Feststellung von Minen, ein Sonar zur Messung der eigenen Geräusche und ein Schleppsonar zur Ausrüstung.

Zur Hauptbewaffnung gehören die in sechs 53,3-cm-Rohren eingesetzten zwölf Torpedos der Typen DM 2 A3 bzw. A4. Sie können mittels fadendünnen Lichtwellenleitern über mehrere Kilometer ins Ziel gelenkt werden. Die Boote der Klasse 212 A sollen in Zukunft auch über das IDAS verfügen, ein Flugkörpersystem, das gegen U-Boot-

abwehr-Helikopter eingesetzt werden kann. Schliesslich können auch Minen mitgeführt und zur Fehlleitung von gegnerischen Torpedos Täuschkörper ausgestossen werden.

Angesichts der einzigartigen Technologie haben auch andere Marinen ihr Interesse an diesem U-Boot angemeldet. Italien hat zwei gleiche Boote selber gebaut. Israel hat drei auf der Klasse 209 basierende Boote der Dolphin-Klasse erworben und soll in Kürze zwei weitere Einheiten erhalten, die dann auch über den aussenluftunabhängigen Antrieb verfügen werden. Griechenland und Südkorea haben Boote der Exportversion 214 bestellt, welche Elemente der Klassen 209 und 212 A vereinen, Singapur bekundet Interesse.

Von besonderer Brisanz mag angesichts der Spannungen mit Iran die Tatsache sein, dass die Boote Israels auch über Torpedorohre des Kalibers 53,3 cm verfügen und damit theoretisch mit weit reichenden (auch nuklear bestückten Gefechtsköpfen) Marschflugkörpern des Typs Tomahawk bestückt werden könnten.

Unentdeckt operieren

Auch die USA, die seit Jahrzehnten ausschliesslich auf nukleare U-Boote setzen, sind an der neuen konventionellen U-Boot-Technologie stark interessiert. Dies nicht nur wegen der neuen Antriebsverfahren, sondern vor allem auch wegen der einzigartigen Geräuscharmheit dieser Boote. Deutlicher Beweis dieses wachsenden Interesses ist ein Versuch der US Navy mit dem schwedischen U-Boot «Gotland». Dieses Boot der zur Thyssen-Gruppe gehörenden Kockums-Werft in Karlskrona stand in den vergangenen zwei Jahren zu Versuchszwecken der amerikanischen Marine in San Diego zur Verfügung und wurde unter an-

derem auch gegen Flugzeugträger-Kampfgruppen getestet.

U-Booten kommt im neuen sicherheitspolitischen Umfeld dank ihrer Fähigkeit, unentdeckt zu operieren, eine bedeutende Rolle zu. Schmidt hat in seiner Ansprache betont, dass dies auch für die deutsche Marine gelte.

Diese übernimmt vermehrt Verantwortung abseits heimischer Gewässer. Im Vordergrund steht dabei nicht mehr so sehr der Kampf gegen fremde Schiffe, sondern im Verbund mit alliierten Streitkräften und anderen Formationen der Bundeswehr der Einsatz zur verdeckten Nachrichtengewinnung sowie zur Aufklärung im Kampf gegen den internationalen Terror und die Piraterie. Der Transport und das Aussetzen bzw. Aufnehmen von Spezialkräften ist eine andere, stetig an Bedeutung gewinnende Aufgabe.

Staatssekretär Schmidt hat angekündigt, dass das ab 2012 beschaffte zweite Los des neuen U-Bootes bloss zwei statt vier Einheiten umfassen wird. Diese sollen zudem speziell auch für den Einsatz von Spezialkräften konzipiert werden. Die Reduktion auf zwei Boote setzt Mittel frei, um neben der «Berlin» und der «Frankfurt a.M.» einen dritten Einsatzgruppenversorger (EGV) der Klasse 702 zu bauen.

Angemessene Führungsmittel

Schiffe dieser über 20000 Tonnen verdrängenden Klasse verleihen der Bundeswehr die Fähigkeit, fernab von Heimatstützpunkten eigene Kräfte über längere Zeit logistisch zu betreuen; sie bieten zudem Raum und Technik, um solche Operationen auch mit angemessenen Führungsmitteln zu begleiten. Dies geschieht derzeit vor der Küste von Libanon im Rahmen der UNIFIL-Mission. Mit diesem Entscheid wird deutlich, dass die Modernisierung der deutschen Marine nebst dem Engagement am Horn von Afrika und im Rahmen der UNIFIL auch weiterhin auf den Einsatz fernab heimischer Gewässer ausgelegt werden soll.

Mit dem in Marine- und U-Boot-Kreisen traditionellen Wunsch, das Boot möge stets «eine Hand breit Wasser unter dem Kiel» haben, wurde die würdige Feier zur Übernahme der «U 34» beendet. ■



Oberst i Gst Jürg Kürsener, Militärpublizist und Chefredaktor Military Power Revue.