

RED.SHIP. Fachredaktion



Fachbeitrag, veröffentlicht in
SCHIFFFAHRT international 06/2001 / Köhlers-Verlag :

Schnellboote der Klasse 143 / 143A

SIB04
© H. Harhaus

!!! © Copyright beachten !!!

**Texte und Bilder sind urheberrechtlich geschützt !!
Sie dürfen nicht kopiert, verwendet oder veröffentlicht werden !!**

Jungbrunnen für flotte Ladies

Die S-Boot Klasse 143 / 143A wird modernisiert



Braucht man sie noch? Oder ist diese Waffengattung, die über Jahrzehnte zur wichtigsten Komponente in der Land- und Küstenverteidigung zählte, nicht mehr auf dem Spickzettel der großen Strategen unserer Marine und dem, der angeschlossenen Nato-Staaten?

Was hatte man sich überhaupt gedacht, als diese Boote geplant, gebaut wurden - warum sind sie so und nicht anders? Dieser, jetzt schon historische Aspekt, ist das "A" und "O" der Betrachtung.

Die Planung der Klasse 143 geht auf das Jahr 1962 zurück. Die Vorgänger, die Boote der Klasse 141 (SEEADLER-Klasse (1958); erstlinig Träger der Torpedowaffe DM2A1 und zwei 40-mm-Breda-/Bofors-Geschütze) und die Boote der Klasse 142 (ZOBEL-Klasse (1961); zuerst 4 Einzel-Torpedorohre, nach Umbau nur noch 2 Heck-Torpedorohre und zwei 40-mm-Flak) waren waffentechnisch "out". Ortung, Waffenleitanlagen und die Waffen selbst waren bereits um "Generationen" weiterentwickelt worden - eine Aktualisierung durch Umbau war nicht mehr möglich. Man mußte komplett neue Wege gehen. Vier Jahre lief die Planung, 1966 stellte die LÜRSEN-Werft ein Konzept vor, das der damaligen strategischen Verwendung gerecht werden konnte.

Man muß wissen, in diesen Jahren fand ein Wettrüsten statt, eine Erscheinung des "Kalten Krieges", bei dem die Staaten des Warschauer Paktes alles dransetzten, dem "Erzfeind" USA - auf Europäisch sprich Nato - den Rang abzulaufen. Damals wurden unglaublich viele Marineeinheiten in den Ostseehäfen der Warschauer-Pakt-Staaten stationiert und einsatzklar gehalten. Wenn alle Schiffe gleichzeitig gen Westen in Marsch gesetzt und nur mit einem Abstand von 100 Yards (ca. 91 m) in Dwarlinie gefahren wären, wäre die Ostsee zwischen Bornholm und Rügen schon zu eng geworden!!! Die Schnellboote (unsere und die der anderen NATO-Staaten) hätten dann die Aufgabe gehabt, aus getarnten Stellungen (Flußmündungen, kleine Häfen) auszulaufen, in einem Blitzeinsatz das Waffensystem gegen den Feind zu bringen und abzufeuern, dann (wenn überhaupt noch Chance bestanden hätte), wieder schnell abzulaufen, um sich in Sicherheit zu bringen.

Dafür mußten die Boote erstens schnell sein, zweitens über moderne Waffen verfügen, die sich schon über weite Distanzen zum Einsatz bringen lassen und zudem zielsicher sein sollten. Die Boote durften nicht zu groß werden, um möglichst lange unerkannt gegen die feindliche Linien vorstoßen zu können.

So entstand die Klasse 143, die damals die gesamte S-Boot-Waffe revolutionierte. Man hatte sich vom traditionellen Torpedo als Hauptwaffe getrennt und die neuen Systeme der Flugkörper zur Hauptbewaffnung gemacht: MM38 EXOCET ging an Bord, als Flak ging das OTO-Melara-76-mm-Geschütz mit in die Planung ein.

Das erste Boot, die ALBATROS S-61, wurde am 1.11.1976 in Dienst gestellt. Die Reihe wurde auf 10 Boote reduziert (geplant waren 30), das letzte Boot war die HABICHT S-69, die am 5. Juni 1975 zur Flotte stieß. Die Boote waren 57,6 m lang, 7,8 m breit und hatten 2,6 m Tiefgang. Die Verdrängung wurde mit 391 t angegeben. Vier MTU-Diesel mit einer Gesamtleistung von 11.700 kW (16.000 PS) wirkten auf 4 Wellen. Damit erreichten die Boote knapp 40 kn Geschwindigkeit, die Marschfahrt lag bei beachtlichen 35 kn! Zwei Doppelstarter für Seeziel-Flugkörper MM-38 EXOCET, zwei Torpedorohre für Seezieltorpedos Seal DM2 A1 und zwei Geschütze OTO-Melara 76-mm wurden an Bord plziert. Eine Besatzung von 40 Mann wurde außerdem "irgendwie" auch noch untergebracht. Wenn man durch diese Boote geht, hat man wirklich den Eindruck, daß da eine Bootshülle um die notwendige Technik gezogen wurde und man anschließend bemerkte, daß auch noch Soldaten unterzubringen waren. Die Unterkünfte sind derart klein und spartanisch, daß man genausogut in eine Ölsardinendose einziehen könnte...

Die Aufgaben der Boote wurden jedoch immer größer. So ging die Planung der Nachfolge-Modelle recht nahtlos weiter: Es entstand die Klasse 143(A). Auf gleichem Bootskörper und

gleicher Antriebsanlage wurden neue, verbesserte Waffensysteme installiert. Die elektronische Kampfführung schritt auf beiden Seiten mit Riesenschritten voran. Fazit: Die Eloka-Anlage wurde wesentlich leistungsstärker. Man verzichtete auf die Torpedowaffe ganz, brachte dafür eine beachtliche Minenlegekapazität an Bord. Das hintere Geschütz der 143er-Boote wurde durch ein RAM-System (Rolling-Airframe-Missile) ersetzt, dieser Flugkörper dient erstlinig der Nahbereichs-Flugabwehr.



Auch von dieser Klasse 143(A) wurden 10 Boote gebaut, 7 von LÜRSEN und 3 von der Kröger-Werft und dem 7. Schnellbootgeschwader eingegliedert. Das Boot S-71 GEPARD lief am 25.9.1981 vom Stapel, das letzte Boot, die S-80 HYÄNE, wurde am 13.11.1984 in Dienst gestellt. 34 Mann waren

noch notwendig, um dieses 120 Millionen DM teure Waffensystem (je Boot!) zu fahren und zu bedienen!

Nun, wie wir staunend sehen, haben unsere flotten Ladies schon 'ne Menge Seemeilen abgeritten. Man hat es garnicht so recht registriert, daß die 143er-Boote nun schon 28 Jahre schwimmen, die 143-Alfa-Boote 20 Jahre im Wasser sind. Das Konzept basiert auf Planungen, die vor rund 36 Jahren mal "modern" waren!

Natürlich wurde an diesen Booten immer "geschraubt". In regelmäßigen Werftliegezeiten wurde nicht nur die Farbe neu gepönt. Modernisierungen fingen bei nachträglich an Bord gebrachten PCs an, die man auf Konsolen gestellt hat - selbst in Gängen wurden noch freie Wandflächen "nachgerüstet" - und somit noch mehr Ecken für blaue Flecken eingebaut. Man hat aber auch den Umweltauflagen Genüge getan. Es wurden z.B. Tanks eingebaut für eine sanitäre Vakuumanlage - die Mahlzeit von gestern geht also nicht mehr außenbords. Wie das beim Nachrüsten / Umbauen so ist - irgendwie paßt es meistens nicht ins Gesamtkonzept. So ging auch diese Modernisierung zu Lasten der Fahrstrecke, der Diesel-Kapazität. Dadurch änderte sich aber auch die Gewichtsverteilung der Boote - was auch auf einigen Booten zum Spantenbruch führte.

Das soll zeigen, wie komplex solch ein Waffensystem ist. Selbst kleine, an sich unbedeutende Änderungen, ziehen oft einen Rattenschwanz von Auswirkungen hinter sich her. Die Boote sind so vollgestopft, daß viele Räume eine Mehrfachverwendung haben müssen: Nehmen wir nur das Allerheiligste: die Kommandantenkammer. Auf "normalen" Schiffen eine Tabuzone, nur nach Klopfen, Aufforderung und tiefem Diener betretbar... Auf den S-Booten ist sie zugleich die Offiziersmesse und wird bei jeder Mahlzeit von bis zu 9 Männern verkrümelt; sie ist zugleich aber auch Hauptverbandplatz und verwandelt sich bei jedem Manöver in ein Lazarett, Operations-Zentrum und Erste-Hilfe-Anlaufstation. Der Kommandant ist hier dann ausquartiert...

Nun hat sich aber vieles geändert - erstlinig das Feindbild und somit der strategische Auftrag der S-Boote. In den russischen Häfen schwimmt erstlinig nur noch Schrott, von einer

Einsatzbereitschaft meilenweit entfernt. Es gibt auch keine rechte Motivation mehr, dieses alte Eisen in der östlichen Ostsee fit zu halten - der Kalte Krieg ist endgültig vorbei.

1995 wurde das 7. S-Boot-Geschwader von den Ostseehäfen Olpenitz und Kiel nach Warnemünde verlegt. Das wäre nur richtig und logisch gewesen, hätte noch die zuvor geschilderten Umstände aus der Planungs- und Bauphase der Boote bestanden. Dem war aber fünf Jahre nach dem Fall der Mauer sicherlich nicht mehr so, so daß die Verlegung mehr der Belebung der neuen Bundesländer und der Nutzung der dortigen neuen Hafenanlagen gedient hat. Für die meisten der dort stationierten Soldaten eine zunächst sehr lästige Angelegenheit - wer mal versucht hat, auf den verstopften Straßen bis nach Rostock vorzudringen, wird die Kameraden verstehen, die so für den wochenendlichen Heimatbesuch mehr Zeit im Stau als bei der Familie verbringen... Nunja, jetzt ist ja bald auch die neue Ostsee-Autobahn fertig.

Die Schiffsmodellbaupläne dazu:

Klasse 143 : Best-Nr: HHP-0209 (Greif)

Klasse 143-A : Best-Nr: HHP-0210 (Puma)

Wie sieht aber nun die Zukunft der S-Boote aus?

Der Einsatz dieser Waffengattung hat sich grundlegend gewandelt. Man erwartet keine Armada aus der östlichen Ostsee mehr. Die Bundeswehr, mithin auch die Marine, wird zunehmend mehr vor globale Aufgaben gestellt. Friedenssicherung in der ganzen europäischen und nahöstlichen Region, Hilfeleistungen weltweit bei Naturkatastrophen, Logistik-Aufgaben im Rahmen der Nato weltweit, u.v.m. Die Ost- und Nordsee ist nicht mehr die Spielwiese unserer Marine. Atlantik und Mittelmeer sind schon zur Selbstverständlichkeit geworden - ja, bis ins östliche Schwarze Meer wehte schon die Flagge unserer Marine.

Folglich muß auch der Schwerpunkt der Flotten-Planung anders werden. Wir sehen es bei den Fregatten und beim neuen Versorger BERLIN: Solche riesige Einheiten hatte die Marine der Bundesrepublik noch nie! Aber auch die neue Uboot-Generation übertrifft sowohl in Größe wie in Antriebstechnologie (Brennstoffzellen-System) alles dagewesene - es sind Boote für sehr weiträumige Einsätze.

Die notwendige Kapazität für weitreichende Operationen ist mit S-Booten, wie wir sie hier haben, nicht mehr machbar. Eine Flotten-Modernisierung kostet aber Zeit. Die politischen und geschichtlichen Hintergründe haben sich schneller gewandelt, als die Schiffbaukonstrukteure zeichnen konnten...

So ist inzwischen klar, daß die S-Boote der traditionellen Form bald Historie sein werden. Zwingend notwendig sind größere Einheiten, die dann schon in die Klassifizierung der Korvetten fallen. So sieht die Planung auch folgerichtig vor, daß die S-Boote, mit dem Zugang der neuen Korvetten, außer Dienst gestellt werden sollen.

Aber das dauert noch! Die Korvetten werden, bei aller Vorsicht, nicht weit vor Abschluß des Jahrzehntes fertig und einsatzklar sein. Also müssen die Schnellboote noch rund 5 bis 8 Jahre "durchhalten". Aus diesem Grunde werden sie jetzt nochmal, vielleicht letztmalig, aufwendig modernisiert. Entsprechend der Werftkapazitäten gehen die Boote nach LÜRSEN, um sich einer Jungbrunnenkur zu unterziehen. Es werden nicht nur Instandhaltungsarbeiten oder Konservierungen durchgeführt. Äußerst interessant ist auch ein neuartiges Navigations- und Leitsystem, das schon auf der OZELOT getestet wurde. Das Wirkprinzip basiert nur noch auf Wärmestrahlung - im weitesten also Infrarot - im passiven Verfahren. Es sendet also keine Strahlung (wie Radar) mehr aus. Damit verrät sich das Boot nicht mehr durch die abgestrahlte Strahlung. Das System nimmt die Wärmestrahlung wahr, die von jedem Körper abgestrahlt wird. Das kann die Küstenlinie sein, das kann der Auspuff eines Autos sein, selbstverständlich Triebwerke von Flugzeugen oder Schiffen - ja, selbst Bojen heben sich durch eine andere Wärme-Emission von der umgebenden Wasserfläche ab. Nur eine kleine "Antenne" zeugt von dieser neuen hochsensiblen Technologie: auf dem Dach des Steuerstandes, also vor der offenen Brücke wird das System zu erkennen sein.

Weitere wichtige Arbeiten dieser Werftliegezeit: Die Motoren werden, da luftgesteuert, wieder neu eingestellt; die Waffenanlagen gewartet; die Waffenleitung modernisiert. Zahlreiche kleinere Maßnahmen ziehen sich über's ganze Boot. Und der Pinselstrich Farbe wird wohl nicht der letzte sein, den man den Booten gönnt, damit diese und auch die Kerls auf ihnen noch durchhalten, bis die neuen Korvetten zur Flotte stoßen werden!

Die Schiffmodellbaupläne dazu:

[Klasse 143 : Best-Nr: HHP-0209 \(Greif\)](#)

[Klasse 143-A : Best-Nr: HHP-0210 \(Puma\)](#)

Bildergalerie



[zurück](#)