Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 138 (1972)

Heft: 8

Artikel: Die maritime Expansion der Sowjetunion

Autor: Taubinger, L.M. von

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-47223

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

baut werden. Wichtig scheint dabei einerseits die Erkenntnis, daß auch der Kleinstaat nicht auf Machtmittel verzichten kann, und anderseits die Einsicht, daß die oberste politische Führung dieses System der Sicherheit einspielen und in den verschiedenen Bedrohungsphasen differenziert zum Einsatz bringen muß. Sie ist es, die unter Berücksichtigung der Lageentwicklung – wir möchten hoffen, behutsam und nicht überstürzt, aber notfalls tatkräftig und entschieden – die Schwergewichte verlagert.

Der Rückblick auf unsere eingangs aufgestellten Hypothesen zeigt, daß ein solches Sicherheitssystem dem Spektrum der möglichen Herausforderungen einigermaßen entspricht. Je nach den äußeren Ereignissen kommen die einen oder anderen Selbstbehauptungselemente schwergewichtig zum Zuge: In Hypothese I die Maßnahmen, die die friedliche Entwicklung noch unterstützen. In Hypothese II die geistig-psychologische Abwehr. In Hypothese III die Dissuasion und schlimmstenfalls Kriegführung und Widerstand. In Hypothese IV die Fähigkeit zur Kriegsverhinderung und schließlich in Hypothese V alles, was dem Überleben dient.

Dabei darf nicht vergessen werden, daß unsere Anstrengung, das Zentrum Europas auf diese Weise zu behaupten, ihrerseits positive Wirkungen haben kann. Unser Einfluß mag verschwindend klein erscheinen, er kann ein Beitrag zur Förderung der Hypothese I, also friedlicher Entwicklungen, sein.

Der umfangreiche Katalog der erforderlichen Maßnahmen und Anstrengungen verliert an Schrecken, wenn unser bereits vorhandenes Instrumentarium und die bereits getroffenen Selbstbehauptungsvorkehrungen sinnvoll eingereiht werden. Doch wissen wir seit langem, daß die Aufrechterhaltung staatlicher Sicherheit eine permanente und schwere Aufgabe ist. An ihrer Bewältigung in der einen oder anderen Weise mitzuwirken, sind wir auch künftig aufgerufen.

«Es wäre eine Verkennung der Natur des Menschen, wenn man von jedem Soldaten verlangte, alle Entscheidungen des Alltags wie in der Stunde der Gefahr aus einer stets präsenten Einsicht, Verantwortung und eigenständigen Urteilskraft zu treffen, ohne Stütze in der Ordnung, in der Hierarchie der Ämter und in zweckvollen Formen. Mehr noch: Trotz Achtung vor der Individualität des einzelnen muß jede Armee auch gleichartige Reaktionen ihrer Angehörigen fordern und heranbilden. Auch in dieser Richtung kann die personale Autorität der Dienstgrade leiten, aber nicht allein.»
(Heinz Karst, «Das Bild des Soldaten», 1969)

Die maritime Expansion der Sowjetunion

L. M. von Taubinger

Die Entschlossenheit der Sowjetunion, die führende Seemacht der Welt zu werden, resultiert aus den allgemeinen Aspirationen der Russen auf die Welthegemonie und aus der Überzeugung, daß dieses Ziel nur durch ein Zusammenwirken aller Kräfte des Landes erreicht werden könne.

Demzufolge begann die Sowjetunion nach dem zweiten Weltkrieg mit einem großen Schiffsbauprogramm, durch das das Land eine moderne und schlagkräftige Marine und Handelsflotte erhalten soll. Mit der Ausnahme von Flugzeugträgern sollen alle Schiffsarten der Kriegsmarine in der Sowjetunion gebaut werden. Das Endziel dieses Unternehmens wurde vom Politbüro folgendermaßen definiert: «Die Sowjetunion soll dadurch gegen jede maritime Drohung geschützt, gleichzeitig aber in die Lage versetzt werden, im Notfall einen Angriff selbst androhen zu können. In Friedenszeiten soll die Kriegsmarine die sowjetische Außenpolitik unterstützen.»

Im Sinne dieser Politik bauten die Russen ihre Kriegsmarine im Laufe der letzten Jahre wesentlich aus. Neben der Raketenrüstung wird die Weiterentwicklung der Marine in der sowjetischen Rüstungspolitik bevorzugt behandelt. Moskau verfügt heute über eine U-Boot-Flotte von mehr als 350 U-Booten, von denen 61 mit ballistischen Geschossen ausgerüstet und 90 atomgetrieben sind. Die Überwasserflotte setzt sich aus zwei Hubschrauberträgern, 20 Kreuzern, 103 Zerstörern, 105 weiteren größeren Begleitschiffen, 250 Küstenbegleitschiffen und U-Boot-Jägern, 140 mit Raketen ausgerüsteten Patrouillenbooten, 250 Schnellpatrouillenbooten, 180 Tiefseeminensuchern, 125 Küstenminensuchern, 105 Landungsschiffen und zahlreichen kleineren Landungsbooten zusammen. Diese in vier Flotten (Nordsee-, Baltische, Schwarzmeer- und Fernostflotte) gegliederte Seestreitkraft der Sowjetunion, der noch zahlreiche Flugzeuge angehören, rangiert in der Welt heute hinter der amerikanischen Marine bereits an zweiter Stelle.

Die Größe der sowjetischen Handelsmarine wurde seit 1955 vervierfacht und betrug im Jahre 1970 mehr als 14 Millionen BRT. Während ihr Anteil an der Welttonnage 1960 nur 2 Prozent ausmachte, erreichte er zehn Jahre später bereits 7 Prozent. Die sowjetische Nachrichtenagentur TASS behauptete diesbezüglich Ende des vergangenen Jahres, daß die Tonnage der Handelsflotte Ende 1971 bereits 15,8 Millionen BRT erreichte und pro Jahr um etwa 1 Million Tonnen erweitert wird.

Während die Sowjets die meisten Einheiten ihrer Kriegsmarine in den Heimatwerften herstellen, sind sie beim Ausbau ihrer Handels- und Fischereiflotte weitgehendst auf ausländische, vor allem osteuropäische, finnische, aber auch französische Docks angewiesen, da sie über zu wenig Werften verfügen und auf die Erzeugung von Handelsschiffen noch nicht genügend spezialisiert zu sein scheinen.

Ein bemerkenswertes Charakteristikum des sowjetischen Schiffsbauprogrammes ist die relativ geringe Größe der bestellten Schiffe. Die Russen haben offensichtlich nicht den Ehrgeiz, auf diesem Gebiet mit anderen Staaten zu konkurrieren und gleichfalls riesige Tanker und Containerschiffe zu bauen. Dies dürfte zum Teil aber auch auf die Schwierigkeiten größerer Schiffe beim Passieren des Bosporus oder der baltischen Meerenge zurückzuführen sein.

Jüngsten Berichten zufolge sollen nun auch in sowjetischen Werften demnächst 18 neue Containerschiffe mit einem durchschnittlichen Leergewicht von 14000 Tonnen, etwa 3000 relativ kleine Frachtschiffe konventioneller Bauart, eine Anzahl von Schiffen für die Beförderung von Massengütern bis zu 15000 Tonnen und vier 150000-Tonnen-Tanker gebaut werden. Das erste dieser größeren Tankschiffe wurde bereits Anfang Februar 1972 in Bau genommen.

Die mit modernen elektronischen Geräten ausgestatteten sowjetischen Schlepper und Fischereiboote gehören in vielen entlegenen Gebieten der Weltmeere heute bereits zum täglichen Bild. Einige der Fischereiboote haben mit solchen Schiffen nur den Namen gemeinsam und dienen vermutlich nachrichtendienstlichen Zwecken. Die meisten werden jedoch tatsächlich für den Fischfang eingesetzt.

Die Erweiterung der sowjetischen Handelsmarine war bisher vornehmlich von den Bedürfnissen des sowjetischen Handels bestimmt und sollte die Abhängigkeit der Sowjetunion von ausländischen Schiffen reduzieren. Erst vor kurzem wurde in der sowjetischen Presse betont, daß der sowjetische Handel «auf Grund der großen Kapazität der eigenen modernen Flotte» vom «kapitalistischen Chartermarkt» bereits weitgehend unabhängig sei. Dies gestattet dem sowjetischen Schiffahrtsministerium, auch Transporte für nicht-sowjetische Auftraggeber durchzuführen.

Nachdem in den Jahren 1968 und 1969 immer wieder Beschwerden laut wurden, daß die Sowjetunion und ihre osteuropäischen Satelliten die westlichen Preise auf einer Anzahl der wichtigsten Schiffahrtsrouten unterböten, scheinen die Russen nun bereit zu sein, sich an die internationalen Tarife zu halten und mit anderen Staaten darüber zu verhandeln. Im großen und ganzen aber bemühen sie sich nach wie vor um bilaterale Abkommen über den Seetransport, um so eigene Tarife festlegen zu können. Besonders großes Interesse hat Moskau diesbezüglich an den Entwicklungsländern und im besonderen an den Staaten Afrikas.

Einige Jahre lang betrieben Polen und die DDR eine gemeinsame Schiffahrtslinie für den Transport von Gütern vor allem nach Westafrika. Im vergangenen Dezember meldete die sowjetische Nachrichtenagentur TASS, daß sich die sowjetische «Estländische Schiffahrtsgesellschaft» dieser Linie angeschlossen habe, um die Einheit der Comecon-Länder auf dem Gebiet der Beförderung von Seefrachten zu festigen und um dem Handel mit Afrika neue Impulse zu geben.

Der Ausbau der sowjetischen Kriegs- und Handelsmarine geht in den letzten zehn Jahren Hand in Hand mit den Bemühungen Moskaus, mehr und mehr Häfen zu finden, die von sowjetischen Schiffen angelaufen und als Stützpunkte benützt werden können. Die sowjetischen Schiffahrtsbehörden zeigen deshalb nicht nur an Afrika, sondern auch am pazifischen Raum wachsendes Interesse. So wurde zum Beispiel im Dezember vergangenen Jahres ein Abkommen zwischen der Sowjetunion und Chile unterzeichnet, in dem sich die Russen verpflichteten, Experten nach Chile zu entsenden, die sich mit der Modernisierung des Fischereihafens von San Antonio befassen sollen. Ferner sollen die Möglichkeiten der Errichtung zweier weiterer Häfen geprüft werden. 25 junge Chilenen werden der Sowjetunion im Laufe dieses Jahres einen Besuch abstatten und dort Fragen der Fischerei und Schiffahrt studieren. Vor der chilenischen Küste sind zur Zeit bereits mindestens drei sowjetische Forschungsschiffe im Einsatz, die, als chilenische Gegenleistung, die Häfen des Landes zu Reparatur- und Auftankzwecken anlaufen können.

Ein ähnliches Kooperationsabkommen schlossen die Russen auch mit Peru ab. Sie werden diesem Land 60 Millionen Dollar für die Errichtung eines Fischereihafens zur Verfügung stellen und dafür, wie im Falle Chiles, die Erlaubnis erhalten, die Häfen des Landes mit Einheiten ihrer Kriegsmarine und Handelsflotte anzulaufen.

Obwohl bei derartigen Abkommen stets der gegenseitige Vorteil der beiden Vertragspartner in den Vordergrund gerückt wird, ist der Hauptgewinner in den meisten Fällen doch die Sowjetunion, die für ihre ständig wachsende maritime Präsenz auf allen Weltmeeren immer mehr Stützpunkte benötigt und durch diese Abkommen auch erhält.

Die Russen gehen bei der Benützung der ihnen zur Verfügung gestellten Hafenanlagen sehr geschickt vor. Anfangs trifft nur hin und wieder ein sowjetisches Fischereiboot in dem betreffenden Hafen ein. Wenn die sowjetische Flagge nach einer gewissen Zeit kein Aufsehen mehr erregt, stattet ein Kriegsschiff dem Hafen einen Besuch ab. Nach und nach werden derartige Besuche immer häufiger, und die Gastländer, vor allem wenn sie militärisch oder wirtschaftlich in irgendeiner Form von der Sowjetunion bereits abhängig geworden sind, haben dann kaum noch eine Möglichkeit, gegen diese Flottenbesuche Einspruch zu erheben.

Die Sowjetunion und ihre Satelliten haben in den letzten Jahren in Algerien, Ägypten, Chile, Guinea, dem Irak und dem Iran, in Indien, Indonesien, Kuba, Kuweit, im Libanon, in Libyen, auf der Insel Mauritius, Westpakistan, Peru, Syrien, Sudan, Somalia, Tunesien, in der Türkei, in Jemen und auf Zypern am Bau der Hafenanlagen oder an der Entwicklung der Fischereiindustrie mitgearbeitet. Normalerweise werden die von den Sowjets errichteten Objekte nach ihrer Fertigstellung dem Land übergeben. In vielen Fällen bleiben jedoch «Ratgeber» der Sowjetblockstaaten in diesen Ländern, und als Gegenleistung für die gewährte Unterstützung werden Schiffe des Sowjetblocks in diesen Häfen bevorzugt behandelt.

Im Mittelmeer stehen der sowjetischen Flotte die Häfen Ägyptens und Syriens zur Verfügung. Ein Abkommen mit Spanien ermöglicht den russischen Schiffen auch das Anlaufen der Kanarischen Inseln. Im Jahre 1969 erhielt die sowjetische Flotte auch das Recht, mit ihren Fischereibooten in gewissen spanischen Häfen vor Anker zu gehen. Libyen, Algerien und Tunesien hingegen nahmen zwar die sowjetischen Hilfsangebote für den Ausbau ihrer Hafenanlagen an, lehnten jedoch die Forderung der Russen, diese Häfen als Reparatur- oder Nachschubstützpunkte benützen zu dürfen, bisher ab.

In den letzten drei Jahren haben sich die sowjetischen Flottenbesuche auch an der westafrikanischen Küste vervielfacht. Dies betrifft vor allem die Häfen Guineas und Sierra Leones. Da die Russen Guinea beim Ausbau der Hafenanlagen von Conakry weitgehendst unterstützten, gestattete ihnen Sekou Touré als Gegenleistung die Benützung der Häfen seines Landes.

Im Indischen Ozean zeigten die Russen in den letzten Jahren großes Interesse an den Andamanen- und Nikobareninseln sowie für die Kamaran-Inseln und die Insel Sokotra, die Seychellen, den Chagos-Archipel, Mauritius und die Maldive-Inseln. Auf dem indischen Subkontinent möchte sich die sowjetische Marineführung vor allem in dem wichtigen Hafen von Vishakhapatnam im Bengalischen Golf einen Stützpunkt sichern. In jüngster Zeit führen die Russen auch Verhandlungen mit Singapur, wo sie vor allem für ihre Handelsflotte Stützpunkte erhalten wollen. Im Juli 1971 gab die Regierung von Singapur jedoch bekannt, daß man der sowjetischen Flotte keine derartigen Rechte einzuräumen gedenke.