



U-Boot QUEEN MODJADI und Fregatte AMATOLA

(Alle Fotos: Michael Nitz)

SÜDAFRIKAS MARINE

AUS DER ISOLATION DER »APARTHEID« ZU ANERKANTER REGIONALER FÜHRUNG



Klaus Mommsen

Das südlichste Land Afrikas grenzt mit gut 3.000 km Küstenlinie im Westen, Süden und Osten an Ozeane; nur Meer (und einige territorial zu Südafrika gehörende Inseln) trennt von der fast 2.000 km entfernten Antarktis. Bis zum Bau des Suezkanals führte der gesamte Seehandel zwischen Europa und Asien um das Kap der Guten Hoffnung; oft ziehen sogar Schiffe auf dem Weg in den Südpazifik den langen Umweg um Südafrika der gefährlichen Fahrt um das stürmische Kap Hoorn vor. Noch heute verlaufen einige der wichtigsten Welthandelswege vor der südafrikanischen Küste. So sind z.B. Supertanker für den Suezkanal zu groß. Südafrika selbst (herausragender Rohstofflieferant) wickelt 95 Prozent seines Außenhandels über See ab.

Auch wenn die regionalen Nachbarn mangels entsprechender militärischer Fähigkeiten keine reale seeseitige Bedrohung darstellen, erwachsen allein aus einer solch ausgeprägten maritimen Lage schon klare Forderungen an eine Marine:

- ▶ Sicherung/Schutz von Küste, Territorialgewässern und Ressourcen in den 200-km Wirtschaftszonen (gegen asymmetrische Bedrohungen),
- ▶ Umweltschutz (Tankerverkehr),
- ▶ Nothilfe von See bei Naturkatastrophen
- ▶ SAR-Dienst in ausgedehnten ozeanischen Regionen.

Sie muss zur Küstenvorfeldüberwachung ebenso in der Lage sein, wie zu ausgedehnten Hochseeoperationen unter teils extremen Wetterbedingungen (bis zur Antarktis); und sie muss bei örtlich oft nur unzureichender



Landinfrastruktur von See nach Land wirken können. Kurzum: Gefragt ist eine Marine mit einer ausgewogenen Flotte, die flexibel und effektiv einer Vielzahl von Herausforderungen gerecht wird.

Anfänge

Die geostrategische Schlüsselposition müsste für Südafrika eigentlich sogar einen Anspruch auf Seemacht begründen. Die südafrikanische Marine ist – dies sei vorweggenommen – südlich der Sahara zwar regional dominierende Marine, aber wirkliche »Seemacht« hat am Kap bisher nur die frühere Kolonialmacht Großbritannien ausgeübt. Für sie hatte die Südspitze Afrikas strategische Bedeutung in der Sicherung des welt-

umspannenden British Empire.

Eine erste lokale Marine ist zunächst auch nicht mehr als ein Ableger der britischen Royal Navy. 1885, noch unter britischer Kolonialherrschaft, formieren sich in Durban die »Naval Volunteers«. Die offizielle Geschichte der südafrikanischen Marine beginnt erst nach der Unabhängigkeit (1910), als 1913 bei der britischen »Royal Naval Volunteer Reserve« eine »South African Division« gegründet wird, deren Mitglieder im Ersten Weltkrieg aktiv bei der Royal Navy dienen. Am 1. April 1922 (noch heute als Gründungstag der South

African Navy SAN gefeiert) entsteht daraus der »South African Naval Service«, dem die Briten zum Einstand drei kleinere Boote überlassen.

Als der Zweite Weltkrieg ausbricht, wird 1940 zunächst eine »Seaward Defence Force« aufgestellt, aus der dann 1942 durch Verschmelzung mit der Reserveorganisation die »South African Naval Forces« entstehen: eine veritable Marine mit Geleitschwadern, einer Minensuchflottille und Unterstützungseinheiten, die gemeinsam mit der Royal Navy die Sicherung der Handelswege um Südafrika wahrnimmt, ja mit Minensuchern sogar im Mittelmeer operiert.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wird ein Großteil der Flotte demobilisiert. Der Be-

stand reduziert sich auf drei Fregatten und einige im Land gebaute kleinere Wachboote. Schon 1946 wird die Marine dann aber als Teil nationaler Streitkräfte neu aufgestellt, und 1951 wird aus den »South African Naval Forces« die heutige South African Navy (SAN). Mit erneut britischer Hilfe entsteht eine kleine aber kampfkraftige Flotte, die sich bemüht, der von der Royal Navy übernommenen Verantwortung für den Schutz der strategischen Seeverbindungen um das Kap gerecht zu werden. Großbritannien überlässt moderne (Bj. 1944) Zerstörer und daraus modifizierte U-Jagdfrigatten vom Typ »W«, Hochseeminensucher und zehn Küstenminensucher TON. 1957 wird auch die bis dahin britische Marinewerft in Simonstown an Südafrika übergeben. Im gleichen Jahr werden in Großbritannien drei neue U-Jagdfrigatten bestellt, die als PRESIDENT-Klasse zwischen 1962 und 1964 in Dienst gestellt werden. Aus einem zivilen dänischen Tanker wird 1965 der Flottenversorger TAFELBERG. Personell wächst die SAN bis 1965 auf fast 3.000 Mann auf.

Bei der südafrikanischen Luftwaffe entsteht eine kleine Seefliegerkomponente, die neben Seefernaufklärern Shackleton und kleinen einmotorigen Flugzeugen auch Hubschrauber Wasp als Bordhubschrauber für die Fregatten betreibt.

Apartheid

Schon 1948 beginnt eine Politik der Rassentrennung (Apartheid), die von Großbritannien (mit Blick auf die einmalige geostrategische Lage) zunächst noch stillschweigend geduldet wird. Auch als Südafrika 1961 aus dem Commonwealth austritt, bleibt die ehemalige Kolonialmacht noch Hauptsponsor, aber die Beziehungen kühlen sich doch merklich ab. Zwar baut die britische Yarrow-Werft noch das Vermessungsschiff PROTEA (1972 i.D.), aber U-Boote werden schon Mitte der 60er Jahre nicht mehr in Großbritannien bestellt. Vielmehr liefert Frankreich 1970/71 drei Boote der DAPHNE-Klasse (MARIA VAN RIEBEECK-Klasse).

1975 kommt es zum endgültigen Bruch, und die bis dahin schiffbaulich und logistisch fast ausschließlich auf Großbritannien ausgerichtete SAN muss sich neu orientieren. Nach der erfolgreichen Beschaffung der U-Boote wendet man sich auch bezüglich



Die WALFISBAAI
Fregatte *PRESIDENT PRETORIUS*
Vermessungsschiff *PROTEA*
U-Boot *ASSEGAAI*
FK-Korvette der *MINISTER*-Klasse
Versorger *DRAKENSBERG*



neuer Überwasserkampfeinheiten an Frankreich. Man vereinbart die Übernahme von mindestens zwei Korvetten AVISO-69 von der französischen Marine, bestellt moderne FK-Schnellboote *COMBATTANTE*; 1976 billigt die französische Rüstungsexportbehörde auch noch die Lieferung von zwei weiteren U-Booten, diesmal der moderneren AGOSTA-Klasse. Als dann aber 1977 die Vereinten Nationen ein Embargo gegen das Apartheid-Regime verhängen, platzen alle Pläne. Kein einziges französisches Schiff, Boot oder U-Boot wird noch nach Südafrika geliefert.

Eine andere Alternative zu Großbritannien kann nur teilweise Ersatz bieten. Im März 1974 machen zwei israelische Korvetten vom Typ SA'AR-4 bei ihrer Verlegung aus dem Mittelmeer nach Eilat rund um Afrika (der Suezkanal ist für die Israelis gesperrt) in Kapstadt Station. Dort ist man von der Verlegereichweite und der kurz zuvor im Yom Kippur-Krieg demonstrierten Kampfkraft der Boote beeindruckt und bestellt sofort. Schon 1977 werden die ersten zwei der wegen ihrer Namensgebung in Südafrika als *MINISTER*-Klasse bezeichneten Boote geliefert; ein drittes folgt 1978. In einem Lizenzabkommen entstehen anschließend noch sechs weitere Boote auf einer heimischen Werft in Durban. Auch ihr Hauptwaffensystem ist israelischen Ursprungs; aus dem israelischen Seeziel-FK Gabriel entsteht die südafrikanische Variante Skerpioen.

Danach beginnt für die SAN allerdings eine »Durststrecke«. Zwar wird zwischen 1974 und 1976 das Verteidigungsbudget fast verdoppelt – Geld sollte also genug vorhanden sein, aber Verteilungskämpfe in den Streitkräften und internationale Isolation sind einer ausgewogenen maritimen Rüstung wenig förderlich. Land- und Luftstreitkräfte erhalten den Löwenanteil der Budgets. Hauptbedrohung ist innerer Terrorismus, und dieser ist nicht von See zu erwarten. Kürzungen und Streichungen bei maritimen Rüstungsvorhaben werden unvermeidlich. Sie treffen vor allem die Kampfschiffe. Die heimische Werftindustrie kann keine Zerstörer, Fregatten oder größere Korvetten bauen, und unter den Bedingungen des Embargos kommt weder eine Bestellung von neuen Schiffen noch eine Modernisierung



Inshore Patrol Craft TERN

der alten Einheiten infrage. Einziger größter Neubau wird der 1987 in Dienst gestellte Versorger DRAKENSBERG (mit voll beladen 12.000 ts das größte bis dahin in Südafrika gebaute Schiff). Als Ende der 80er Jahre die letzten drei alten Fregatten außer Dienst gestellt werden müssen, verliert die SAN ihre Hochseefähigkeit und fällt in die Rolle einer reinen Küstenmarine zurück.

Ihr bleiben drei operative Kernelemente:

► Die »Submarine Flotilla« führt mit ihren drei U-Booten von Simonstown aus regelmäßig längere Patrouillen durch. 1982 (Embargo) untersucht eine Studie Möglichkeiten zum eigenständigen U-Boot-Bau; die Idee wird aber schnell als undurchführbar begraben.

► Die »Strike Craft Flotilla« stellt mit der MINISTER-Klasse die einzigen noch zu Überwasser-Seekriegführung fähigen Einheiten. Ihr Hauptauftrag ist maritime Abschreckung sowie seeseitige Absicherung gegen Infiltration. Routinemäßig patrouillieren die Boote die gesamte Küste und erfüllen dabei auch Aufgaben wie Fischereischutz – zum Teil sogar in Nachbarschaftshilfe vor den Küsten von Namibia und Mosambik. Trotz ihrer geringen Größe vertreten sie Südafrika auch als »Botschafter in Blau« in Übersee. Auslandsreisen führen sie bis nach Argentinien, Chile und Taiwan. 1982 wird die eigenständige Entwicklung einer neuen Korvettenklasse angekündigt, dann aber nicht realisiert.

► Die »Mine Warfare Flotilla« ist die einzige funktionsfähige Minenabwehrkomponente Afrikas südlich der Sahara (Nigerias Boote sind nur bedingt einsatzklar). Aller-

dings veralten die Boote der TON-Klasse zunehmend. Ersatzteilmangel (Embargo) und Ausbildungsdefizite zwingen in den 80er-Jahren zur Ausmusterung von sechs der Boote. Verstärkung gibt es durch vier Küstenminensucher/-jäger der River-Klasse. Deren Designvorlage ist die deutsche SCHÜTZE-Klasse, und die Boote werden auch mithilfe der deutschen Abeking & Rasmussen in Durban gebaut (die ersten zwei auf der Basis vorgefertigter Rümpfe). Bestellung (1978) durch das zivile Transportministerium als »Forschungsboote« ermöglicht Lieferung trotz Embargo. Tatsächlich sind die Boote zunächst auch in zivilen Farben gehalten und führen – auch wenn sie von der SAN betrieben werden – erst ab 1988 die Seekriegsflagge. Zur Verhinderung von Versuchen, den Seehandel durch Verminung von Häfen und Zufahrten zu unterbrechen, überwacht die »Mine Warfare Flotilla« kontinuierlich die Häfen und küstennahen Seewege Südafrikas. In Nebenfunktion nehmen die Boote auch polizeiliche Aufgaben bei Küstenvorfeldüberwachung, Fischereischutz und SAR wahr. Auch sie kommen in regionaler Nachbarschaftshilfe zum Einsatz.

Ergänzt wird die kleine Flotte durch einige Versorger, Forschungs- und Vermessungsschiffe, zu deren Aufgaben auch Patrouillenfahrten, SAR-Dienst, Katastrophenhilfe für das Ausland, Unterstützung anderer Ressorts sowie Materialtransporte für die Landstreitkräfte und die staatliche Rüstungsfirma Armscor gehören.

Nicht unerwähnt bleiben dürfen auch die insgesamt 26 kleinen Boote der NAMACURRA-Klasse, die 1980/81 im Lande gebaut wer-

den. Die 32 kn schnellen, mit Maschinengewehren bewaffneten Hafensicherungsboote führen vor allem Aufgaben in der Terrorabwehr durch.

Ende der Isolation

Der Amtsantritt von Präsident de Klerk läutet 1989 das Ende der Apartheid ein. 1994 gibt es erste freie Wahlen, die mit einem überwältigenden Wahlsieg der früheren Anti-Apartheid Bewegung ANC (African National Congress) enden. 1994 wird Nelson Mandela erster schwarzer Präsident Südafrikas.

Am 27. April 1994 wird die SAN offiziell Teil der neuen South African National Defence Force (SANDF). Der politische Wandel dokumentiert sich natürlich auch optisch. 1997 erhalten alle nach Persönlichkeiten der »Weißen Herrschaft« benannten Einheiten neue Namen, die sich auf die Geografie Südafrikas oder weniger kontroverse historische Personen beziehen. So wird z.B. aus der MINISTER-Klasse die WARRIOR-Klasse.

Die finanziellen Mittel der SANDF sind begrenzt. Schon 1990 muss die SAN aus Kostengründen ihr Marineinfanteriekorps auflösen; nun bedeutet der unvermeidliche personelle Umbruch (Aufhebung der nur für Weiße geltenden Wehrpflicht, Integration von farbigen früheren Widerstandskämpfern) erst einmal weiteren Personalabbau. Das Ende der internationalen Isolation eröffnet zwar Möglichkeiten zur Erneuerung der überalterten Flotte, aber die SAN steht dabei in direkter Konkurrenz zu den Land- und Luftstreitkräften, die natürlich ebenfalls erheblichen Nachholbedarf anmelden. Hinzu kommt, dass eine äußere maritime Bedrohung nicht erkennbar ist. Aufgaben wie z.B. die Abwehr terroristischer Infiltration über See haben mit der inneren Entwicklung und der Normalisierung des Verhältnisses zu den Nachbarstaaten ihre Bedeutung verloren.

So sind neue U-Boote erst einmal unbezahlbar. Die drei alten Boote der DAPHNE-Klasse werden statt dessen noch einmal modernisiert. Auch der Ersatz der WARRIOR-Klasse durch neue Korvetten muss aus Kostengründen verschoben werden. Technische »Lebensverlängerung« soll die alten Boote nun bis 2005 in Dienst halten. Ähnliches gilt für die noch verbliebenen vier, schon 35 Jahre alten Minensucher der TON-Klasse, die noch einmal (mit viel Aufwand) modernisiert werden.

Einige wenige Neubauten gibt es allerdings doch. So wird 1992 in der Ukraine ein ursprünglich für Russland bestimmtes Schiff gekauft. Mit eisverstärktem Rumpf, seitlicher Ro/Ro-Rampe und der Möglichkeit zur Einschiffung eines Transport-Hubschrau-

Hafensicherungsboote NAMACURRA



bers ist die 21.000 ts große OUTENIQUA ideal für Versorgungsaufgaben und SAR-Dienst bis in die Antarktis geeignet. Sie löst die alte TAFELBERG ab. 1991 bestellt die SAN bei der heimischen T-Craft überdies drei kleine Inshore Patrol Craft.

Natürlich werden die Pläne zur Flottenmodernisierung nie aufgegeben. Man konzentriert sich auf drei Schwerpunkte:

- ▶ Wiedererlangung der Hochseefähigkeit,
 - ▶ Erhalt und Ausbau der Küstenpatrouillenkräfte
 - ▶ Erneuerung der U-Boot-Komponente.
- Langfristig »träumt« man von einer Flotte mit vier modernen dieselelektrischen

U-Booten, acht etwa 2.250 ts großen Mehrzweckkorvetten (mit Bordhubschraubern), 12 kleineren (max. 1.200 ts) Kampfeinheiten für die Überwasser-Seekriegsführung, 12 Minenabwehrfahrzeugen, zwei Unterstützungsschiffen. Sie soll mit angemessener – regionaler – Abschreckungskapazität die Erfüllung aller Aufgaben gewährleisten und der SAN auch erlauben, bei Bedarf Einheiten für regionale Aufgaben und internationale Operationen abzustellen.

Klar ist, dass man nicht alle Projekte gleichzeitig realisieren kann. Defizite sollen denn auch schrittweise beseitigt werden. Priorität haben zunächst vier Korvetten

(bis 1999), danach dann sechs kleinere Überwasserkampfeinheiten (bis 2003) sowie schließlich die vier U-Boote (bis 2005). Der Rest der neuen Flotte soll dann abhängig von der Budgetentwicklung später beschafft werden. Bei Finanzierungsproblemen sollen erst einmal jeweils nur ein oder zwei Einheiten beschafft werden – eben so, wie Geld vorhanden ist. Zur Kostenminimierung sollen eigene Werften und Subunternehmen beteiligt werden; Vorzug sollen bewährte aber preiswerte ausländische Designs haben, die mit heimischen Waffen, Sensoren und Führungssystemen oder auch Teilen alter Einheiten ausgerüstet werden.

1994 werden neue Korvetten international ausgeschrieben, zwei Jahre später auch offiziell Interesse an neuen U-Booten bekundet. In heftigen Kontroversen über Finanzierung und zu bevorzugende Anbieter zieht sich der Entscheidungsprozess hin; zwischenzeitlich werden die Vorhaben sogar gänzlich auf Eis gelegt. Ende 1998 melden deutsche Medien, das deutsche Fregattenkonsortium (Thyssen Rhein Stahl Technik, Blohm + Voss, HDW) habe den Zuschlag für den Bau von vier Korvetten erhalten, und das deutsche U-Boot Konsortium (HDW, Thyssen Nordseewerke, Ferrostaal) solle drei U-Boote bauen. Anfang 2000 erteilt die südafrikanische Regierung tatsächlich die Aufträge. Teil des Paketes sind Gegengeschäfte,

Fregatte AMATOLA








Service


Logistics


Engineering


- Leading in Logistic Support
- From one Single Source
- After-Sales-Service for all Types of Naval Vessels



MARLOG
 Marine Logistik GmbH & Co. KG
 Werftstrasse 179
 24143 Kiel
 Germany
 Phone +49 431 70 50-0
 Fax +49 431 70 50-121
www.marlog.de

Certified DIN EN ISO 9001:2000

die Arbeitsplätze und Investitionen im eigenen Südafrika sichern sollen.

Es darf an dieser Stelle nicht verschwiegen werden, dass im Zusammenhang mit beiden Vorhaben immer wieder Korruptionsvorwürfe erhoben werden. Insider stellen allerdings fest, dass hier immer wieder auch ganz bewusst Fakten verdreht werden. Mehrere offizielle Untersuchungen können die Vorwürfe jedenfalls nicht erhärten. Sicher ist auf dem afrikanischen Kontinent Korruption bei Rüstungsgeschäften an der Tagesordnung. In diesem Fall darf man im Großen und Ganzen aber wohl von politisch motivierten, bloßen Behauptungen ausgehen.

Zum Paket gehört offenbar der Transfer von sechs bei der Deutschen Marine ausgemusterten Minenabwehrbooten Klasse 351. Anfang 2001 werden sie auf einem Ponton nach Südafrika überführt. Vier werden noch ein paar Jahre zur seemannischen Ausbildung und in der Küstenvorfeldüberwachung eingesetzt; zwei dienen als schwimmende Ersatzteillager. Mit ihrem

überführt. Schon bald folgen ISANDELANA, SPIOENKOP und MENDI. Die Endausrüstung dauert etwas länger als geplant, aber 2006/07 werden die vier Schiffe in Dienst gestellt. Zeitgerecht treffen auch vier (2003) in Großbritannien als Bordhubschrauber bestellte Super Lynx 300 ein.

Auch der Bau der U-Boote kommt zügig voran. Schon im Frühjahr 2005 beginnt S-101 mit Probefahrten in der Ostsee und wird noch im November des gleichen Jahres in Kiel in Dienst gestellt. Nach Abschluss der Besatzungsausbildung verlegt das Boot, das später den Namen MANTHATISI erhalten wird, in Begleitung des Versorgers DRAKENSBERG auf eigenem Kiel nach Südafrika; die anderen zwei U-Boote folgen 2007 und 2008.



Rechts: Modell des von TKMS angebotenen Multi-Role Dock-Landing-Ship MRD

U-Boot MANTHATISI



Zulauf werden die letzten noch verbliebenen Minensucher der TON-Klasse ausgemustert.

Im August 2001 beginnt bei Blohm + Voss in Hamburg der Bau der ersten Korvetten vom Typ Meko A-200, später auch als VALOUR-Klasse bezeichnet (und inzwischen offiziell als Fregatten klassifiziert). Die 3.600 ts großen Schiffe erhalten nur einen Teil ihrer Ausrüstung in Deutschland. Die endgültige Fertigstellung erfolgt in Südafrika, teils unter Nutzung von Systemen der Boote der WARRIOR-Klasse, die nach und nach ausgemustert oder zu reinen Küstenpatrouillenbooten (ohne FK-Bewaffnung) umgebaut werden. Fast zeitgleich beginnt bei HDW in Kiel der Bau des ersten der drei U-Boote von Typ 209/1400 SAN.

Im November 2003 wird die AMATOLA als erster der vier Neubauten nach Südafrika

Mit der Indienstellung der Fregatten und U-Boote schließt die SAN in 2008 eine wesentliche Phase der umfangreichsten Modernisierung ihrer Geschichte ab und präsentiert sich sichtlich stolz mit einer Flottenparade ihrem Präsidenten (inzwischen Thabo Mbeki). In seiner Festrede spricht dieser von einer Flotte, die nun »genau den Bedarf einer regional dominierenden Marine mit großen ozeanischen Seegebieten« deckt.

- Der dreiteilige Auftrag lautet nun
- ▶ Sicherung der Küste, Hoheitsgewässer und der Ausschließlichen Wirtschaftszone (wobei auch andere Ressorts wie z.B. Fischereischutz tatkräftig unterstützt werden)
 - ▶ Schutz der durch die Region verlaufenden Seeverkehrswege
 - ▶ Regionale Kriseneinsätze (vorzugsweise unter UN Mandat) sowie humanitäre Hilfeleistung

Das Hauptquartier der SAN befindet sich in Pretoria, weitab von der See. Neben dem Befehlshaber gibt es hier aber nur einen kleinen Stab, dessen primäre Aufgabe die Abstimmung mit der politischen und militärischen Führung sowie den anderen Teilstreitkräften ist. Operative Führung erfolgt durch den »Flag Officer Fleet« im Flottenkommando in Simonstown. Hier sowie in Port Elizabeth und Durban sind die meisten schwimmenden Einheiten stationiert. Eine ausgeklügelte, mobile Logistik ermöglicht der SAN, Einheiten und Verbände kurzfristig in Ausweichstützpunkte zu verlegen. Containerisierte logistische Pakete ermöglichen den kurzfristigen Aufbau einer voll funktionsfähigen Basis in praktisch jedem Hafen, der angelaufen werden kann.

Der Personalumfang wird derzeit mit etwa 4.000 Soldaten und 1.600 Zivilisten angegeben; dazu kommen etwa 1.000 Reservisten. Im Personalbereich findet sich eines der Hauptprobleme (neben Unterfinanzierung). Eingliederung zahlreicher farbiger Widerstandskämpfer (ohne jede Marine-Erfahrung) sowie eine politisch vorgegebene

quasi »Quotenregelung« für Farbige führen zum Ausscheiden zahlreicher weißer Soldaten – meist unverzichtbare Erfahrungsträger. Auch der 2005 ernannte heutige Befehlshaber, VAdm Refiloe Mudimu, hat seine Wurzeln an Land im bewaffneten Kampf gegen das ehemalige Apartheidregime; er wird anfänglich mit etwas Skepsis betrachtet, ist inzwischen allerdings allgemein anerkannt. Der personelle Umbruch generiert massive Defizite bei Wartung und Instandhaltung sowie bei der Ausbildung, die zeitweise gänzlich zum Erliegen kommt. Viele Schiffe und Boote (vor allem die U-Boote) können nicht durchhaltefähig bemannt werden.

Das Ende der Apartheid bedeutet auch ein Ende der internationalen Isolation. Schon 1992 besuchen südafrikanische Einheiten Kenia, und zwei Jahre später wird die britische Royal Navy erstmals seit den 60er Jahren wieder in Kapstadt begrüßt. Es gibt erste bilaterale Seemanöver mit Einheiten der US-Navy und der Royal Navy. In Analogie zum NATO-Programm »Partnership for Peace« beschließen Südafrika, Angola und Tansania 1995, die regionale maritime Zusammenarbeit auf eine neue Basis zu stellen. Südafrika bietet seinen Nachbarn sogar an, Werften und Expertise seiner Marine-Industrie – als quasi regionale Einrichtungen – zur Verfügung zu stellen. 2003 werden drei Wachboote NAMACURRA zur Unterstützung internationaler Friedenstruppen (Burundi)

auf den Tanganjikasee verlegt. Es folgen Flottenbesuche in Europa, Südamerika und 2008 sogar in China.

Mit mehreren südamerikanischen Marinen und der indischen Marine wird eine Art »Südhalkugel«-Partnerschaft mit jährlichen Übungen (Atlasur, Ibsamar) aufgebaut. Gemeinsame Übungen gibt es auch mit europäischen Marinen und sogar mit einem NATO-Verband. Zuletzt führt man im März 2010 mit der Deutschen Marine am Kap die bilaterale Übung »Exercise Good Hope« (mit FK-Schießen; siehe Titelbild dieses Heftes) durch. Derzeit wird intensiv überlegt, sich in die Anti-Piraterieoperationen an der ostafrikanischen Küste einzubringen (vorzugsweise in Kooperation mit Mosambik und Tansania). Im Dezember 2008 wird die »Maritime Reaction Squadron« aufgestellt, eine Spezialeinheit für u.a. friedenserhaltende Einsätze und Hilfe bei Naturkatastrophen, die sich u.a. auf 2003 beschaffte kleine Landungsboote der LIMA-Klasse abstützt.

Ausblick

Der Zulauf der neuen Fregatten und U-Boote ist nur erste Phase der SAN-Modernisierung. Auch andere Komponenten bedürfen dringend einer Erneuerung (inzwischen sind auch die ex-deutschen Troika-Leitboote ausgemustert). Zahlreiche Projekte stehen denn auch auf der Wunschliste der kommenden Jahre.

► Bereits begonnen hat »Project Xena«, in dessen Rahmen 15 kleine (10 m), schnelle Boote für die neue »Maritime Reaction Squadron« beschafft werden.

► Auf gutem Weg ist »Project Mapantsula«, die Erneuerung der Minenabwehrfähigkeit, allerdings nicht durch dezidierte neue Boote. Vielmehr sollen alle Überwassereinheiten durch fernlenkbare Drohnen zur Minenabwehrrolle befähigt werden. Eine Vorentscheidung ist für das System SEAOTTER gefallen.

► Hohe Priorität hat offenbar »Project Millennium«, in dessen Rahmen ein bis drei amphibische »Strategic Support Ships« beschafft werden sollen. Schon 2002 hatte der damalige Marinebefehlshaber die Beschaffung von Schiffen angeregt, die zum einen als Seeversorger für die Fregatten dienen können, zum anderen aber auch im Seetransport von Truppen, Fahrzeugen und Versorgungsgütern sowie in der Unterstützung von (humanitären) Operationen an Land einsetzbar sind. Gedacht wird hier an Docklandungsschiffe oder gar Hubschrauberträger. Da solche Schiffe vor allem auch geeignet wären, den regionalen maritimen Führungsanspruch Südafrikas zu untermauern, gilt die baldige Beschaffung (zunächst) eines solchen Schiffes als wahrscheinlich. ThyssenKrupp Marine Systems hofft hier, mit seinem Design eines Multi-Role Dock Landing Ships (MRD) zum Zuge zu kommen.

► Mit »Project Biro« sollen zum einen die drei noch verbliebenen Boote der WARRIOR-Klasse durch drei mit Rohrwaffen bestückte, Hubschrauber-fähige 80- bis 85-m-Offshore Patrol Vessel ersetzt werden. Teil dieses Vorhabens ist überdies ein Ersatz der drei Inshore Patrol Craft durch drei 55-m-Boote. Alle sechs Fahrzeuge sollen möglichst in Südafrika gebaut werden. Hier sollten Entscheidungen eigentlich schon im letzten Jahr fallen, lassen aber noch immer auf sich warten. Um »Project Biro« bewerben sich u.a. auch die deutschen Firmen ThyssenKrupp Marine Systems und Abeking & Rasmussen.

► Unmittelbar mit »Project Biro« verbunden ist »Project Hotel«, die Beschaffung eines vierten Offshore Patrol Vessel, das allerdings für hydrografische Vermessungsaufgaben ausgerüstet sein und die alte PROTEA ersetzen soll.

Zu erwähnen sind schließlich noch die Beschaffung eines Tiefseebergeschiffes (avisiert für 2011) sowie »Project Brutes«, ein geplanter Mid-Life Upgrade für den Versorger DRAKENSBERG. Wenig Chancen werden dagegen der seit Jahren immer wieder ins Gespräch gebrachten Bestellung noch einer fünften Fregatte der VALOUR-Klasse (Option des ursprünglichen Vertrages) eingeräumt. ⚓

Maritimes Geschehen im Blick



Das MARINEFORUM widmet sich den seebezogenen Aspekten unserer Sicherheitspolitik, unserer Wirtschaft wie auch unserer Geschichte und Kultur. Es bietet Beiträge

- zu Sicherheits- und Verteidigungsfragen mit maritimen Aspekten
- zur Deutschen Marine und zu den Marinen anderer Nationen
- zum Schiffbau mit Schwerpunkt Marineschiffbau einschließlich rüstungswirtschaftlicher Zusammenhänge, zum Seerecht und zur Nutzung der See
- zur Schifffahrt und zu den maritimen Aspekten der Verkehrspolitik
- zur Meeresforschung, zur Polarforschung und zum maritimen Umweltschutz
- zu seefahrts- und marinegeschichtlichen Ereignissen und schließlich
- zu fachbezogener Literatur.

Die Zeitschrift ist unabhängig und überparteilich.

Wenn Sie sich maritim auf dem Laufenden halten wollen, ist das MARINEFORUM »Pflichtlektüre«.

Ich bestelle ein MARINEFORUM-Probeabonnement. Bitte senden Sie mir drei Ausgaben zum Sonderpreis von € 12,00. Sollte ich nicht nach Erhalt der dritten Ausgabe widerrufen, bin ich mit einer weiteren Belieferung im Abonnement einverstanden.

Ich abonniere das MARINEFORUM ab sofort für mindestens ein Jahr (10 Ausgaben, davon 2 Doppelausgaben). Ich erhalte das MARINEFORUM zum Jahresabonnementpreis von € 59,90 inkl. Versandkosten.

Ich zahle wie angekreuzt:

Bequem und bargeldlos durch Bankeinzug

Nach Erhalt der Jahresrechnung

Ich bin der neue Abonnent

BLZ: _____

Name/Vorname: _____

Kto-Nr.: _____

Straße/Nr.: _____

Geldinstitut: _____

PLZ/Ort: _____

Datum/Unterschrift: _____

Datum/Unterschrift: _____

Bestellung bitte an: Verlag E. S. Mittler & Sohn, Hochkreuzallee 1, 53175 Bonn

Mittler
www.mittler-books.de