Kurze Geschichte des sowjetischen Zerstörerbaus

Teil 2: 1935 bis 1955

Bernd Loose, Berlin

Ende der zwanziger Jahre hatte sich der Sowjetstaat dauerhaft etabliert. Die Interventions- und Bürgerkriegszeiten waren vorbei und man ging daran, das Staatengebilde zu konsolidieren. Die Schwerindustrie mußte aufgebaut werden, die wenigen vorhandenen Industrieanlagen einschließlich der Werften waren überwiegend zerstört, veraltet oder heruntergekommen und dringend erneuerungsbedürftig. Die Menschen hungerten, Fachpersonal gab es kaum mehr, Erfahrung ebensowenig, und die Isolierung durch das Ausland war ziemlich total. Und über allem und allen wachte Stalin, dessen Sicherheitsorgane nach Belieben unbequeme oder durch übelwollende Kontrahenten denunzierte Bürger in Straflager verschleppten oder als Volksfeinde erschießen ließen. Das alles muß man berücksichtigen, wenn man die langen Bauzeiten, die vielen technischen Mängel und Unzulänglichkeiten und den technologischen Rückstand im sowjetischen Schiffbau der 1930er – und großenteils auch noch der 1940er – Jahre objektiv bewerten will.

Beim notwendigen Aufbau einer Flotte stritt man in den Führungsebenen der Landesverteidigung anfangs der 1930er zudem heftig darüber, ob eine „kleine Flotte" (d. h. vorrangig U-Boote und Torpedo-Schnellboote, eine Anzahl Artillerie-Torpedo-Schiffe etwa in Zerstörergröße, um deren Einsätze zu unterstützen und abzusichern, sowie Flugzeuge) oder eine klassisch strukturierte „große Flotte" für die UdSSR das Gegebene wären. Nicht zuletzt unter diesen Meinungsverschiedenheiten litten die ab Ende der 20er Jahre beschlossenen Kriegsschiffbauprogramme, fast jährlich in Größenordnungen korrigiert oder gar neu gefaßt, immer aber weit über die realen wirtschaftlichen Möglichkeiten des Landes hinausschießend. Ohne die diffizilen und diversen Einzeleinflüsse nachzuverfolgen, hier die Auswirkungen für den Bereich des Zerstörerbaus.

Bereits 1925 wurde in der operativen Führung der Streitkräfte auf der Basis der Weltkriegserfahrungen und der internationalen Flottenentwicklungen sowie des Mangels an eigenen Kreuzern der Ruf laut nach einem Zerstörer von etwa 4000 t Verdrängung, vier 183-mm-Geschützen Hauptartillerie, zwei Drillings-Torpedorohrsätze, einem Wasserflugzeug und 40 kn Geschwindigkeit; de facto also fast ein Kleiner Kreuzer oder Spähkreuzer. Da die Zahl derartiger Fahrzeuge von vornherein nur gering sein konnte, wurde die Forderung 1928 ergänzt nach einer größeren Zahl Zerstörer in zeitgemäßer Größe, d. h. etwa 1100 t, vier 100-mm-Geschützen, zwei Drillings-Torpedorohrsätze und 40 kn Geschwindigkeit. Der 4000-t-Superzerstörer wurde nach genauerer Abgleichung auf die Einsatzgebiete Ostsee und Schwarzes Meer 1929 neu definiert mit etwa 2500 t Verdrängung, vier 100-mm-Geschützen, drei Drillings-Torpedorohrsätze und 40 kn Ge-

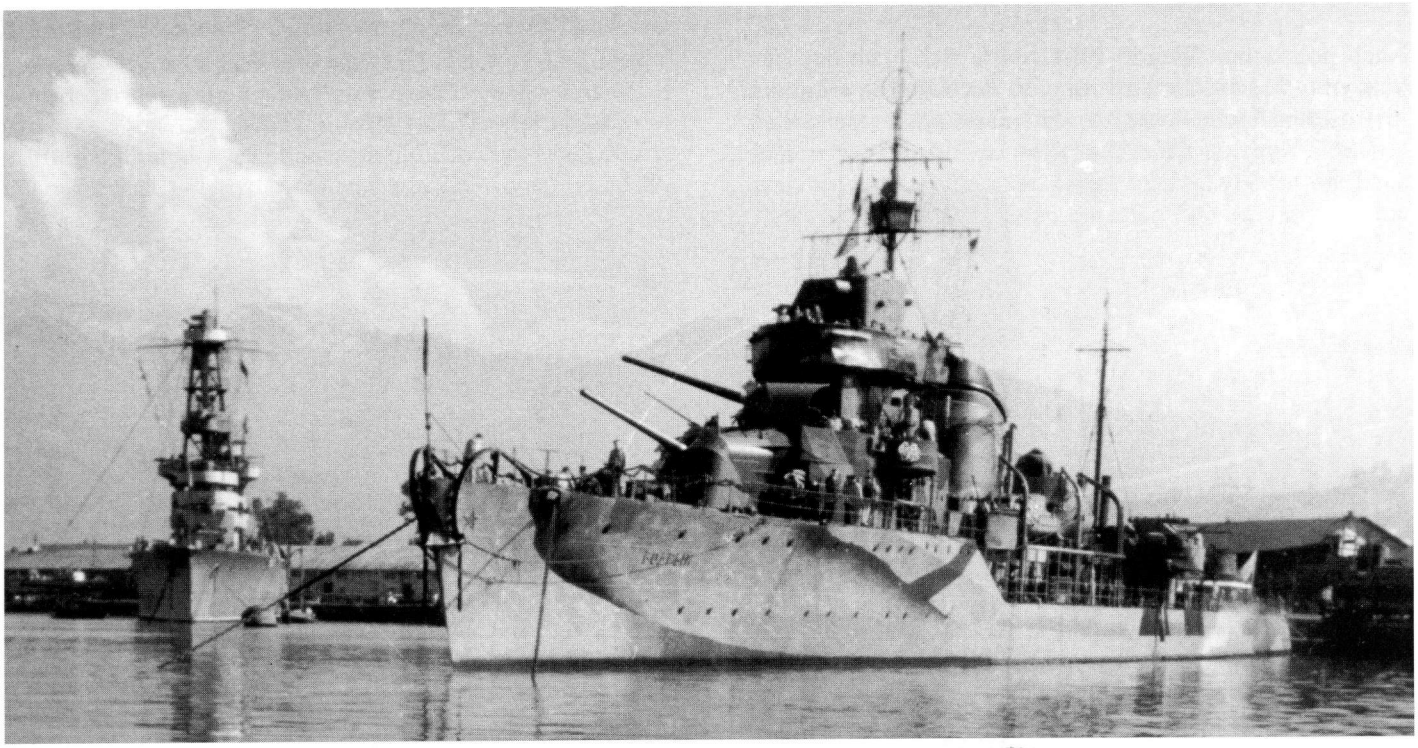

Abb. 1: Zerstörer BODRY, Projekt 7, GNEWNY-Klasse (Foto: Sammlung A. N. Odaynik).