

Das 2. Schnellbootgeschwader 1991



Daß dieses Jahr ein besonderes werden würde, stand bereits von Beginn an fest. Dem Flugkörper-schießabschnitt in der Biskaya sahen bereits zu Beginn des Jahres alle erwartungsvoll entgegen. Wie bereits im vergangenen Jahr so bringt die Asbestsanierung weitere Einschnitte und Beschränkungen, sowohl für die Einsatzfähigkeit, als auch für die Verfügbarkeit von Einheiten über das Jahr. Den Tiefpunkt bildeten Januar und Februar mit nur fünf einsatzklaren Booten; von Mai bis August waren es sieben Boote, so daß dem Geschwader im Jahresschnitt nur sechs einsatzklare Boote zur Verfügung standen. Für die im Geschwader verbleibenden Boote bedeutete dies zum Teil erhebliche Mehrarbeit im Bereich der Administration; über Standardprobleme, wie personelle Engpässe und Fehlstellen gar nicht zu reden.

Getreu unserem Motto "Fröhlich, heiter und gelassen" (F.H.G.) haben wir jedoch auch hier Schwierigkeiten und Engpässe gemeistert.

War im vergangenen Jahr die Einheit Deutschlands und die Konsequenzen, die sich für das Geschwader daraus ergaben, noch diffus, neu und in vielen Bereichen ungeklärt und undurchsichtig, so bringt das Jahr 1991 doch Licht und Klarheit. So erwarten wir jetzt die Stationierung des Geschwaders und der Flottille nach Rostock-Warnemünde für die 90er Jahre, und die Häufigkeit der Besuche in den "neuen" Häfen läßt das Ein- und Auslaufen, ob für "Tage der offenen Tür" oder für andere Vorhaben zur Normalität werden. Dies führt dann sogar dazu, daß einige Boote in diesem Jahr häufiger in Saßnitz oder Warnemünde, als denn in Kiel oder Flensburg zu Besuch waren.

Die eigentliche Seefahrt begann in diesem Jahr, nach der Einzelausbildung im Januar und dem üblichen Taktikseminar für die Kommandanten Ende Januar/Anfang Februar, mit der Schiffsicherungsausbildung II in Neustadt. Lange Liegezeit und Stellenwechsel wirkten sich nicht wie erwartet aus,

und die Ausbildung konnte mit großem Erfolg abgeschlossen werden.

Bei der sich anschließenden Geschwaderausbildung machte sich, zum erstenmal für die Boote, das Fehlen von Tender Donau bemerkbar. Die Donau, bereits im vergangenen Jahr ausgelaufen, kehrte erst am 15. September von ihrem Einsatz im Mittelmeer und Golf zurück, wo sie Einheiten der Minensuchflottille beim Räumen der Minen des Golfkrieges tatkräftig als Tender unterstützte. Die Donau wurde in dieser Zeit von den Besatzungen Donau und Main zur See gefahren. Alle Soldaten haben während ihres Einsatzes unter zum Teil extremen klimatischen Bedingungen Außergewöhnliches geleistet und ihren Auftrag in bravouröser Weise erfüllt. Sie leisteten den Beitrag der Schnellbootflottille zum Unternehmen Südflanke. Die Belastungen und die Mehrarbeit, die das Geschwader aufgrund dieses Einsatzes, besonders in den Bereichen Personal, Abwicklung und Administration zu bewältigen hatten, war beträchtlich. Die gute, alte "Odin" sprang ein und diente dem Geschwader in der folgenden Zeit, mit Ausnahme der AAG nach Frankreich, als Tenderersatz und damit auch als Heimat für die Systemunterstützungsgruppe (SUG), deren Konzept sich auch in diesem Jahr bewährt hat, und deren Arbeitseinsatz dem Geschwader ein Höchstmaß an technischem Klarstand brachte.

Die Besatzung der Odin ging ihre Aufgabe mit Begeisterung an und freute sich über jeden Seetag. Sie ins Geschwader zu integrieren war ein Leichtes, besonders da sie auf allen Gebieten darauf bedacht war, nicht nur ein Ersatz zu sein. Die Geschwaderausbildung im März stand, neben einem Artillerieschießabschnitt, bereits unter dem Stern der Biskaya. Erste Countdown-Übungen für den scharfen FK-Schuß bereicherten zusätzlich das normale Programm. Eine "Mini AAG" im April führte die Boote nach Kolding, Vejle und Horsens, die Odin nach Abenra.

Es folgte der Torpedoschießabschnitt im Frühjahr, der mit 15 geschossenen Torpedos und 15 Treffern ein voller Erfolg war. Nicht nur die Effektivität dieses intelligenten Waffensystems, das meist im Schatten der Flugkörperwaffe steht, wurde einmal mehr unter Beweis gestellt, sondern auch der hohe Ausbildungsstand der Besatzungen im Umgang mit diesem System.

Nahtlos ging es dann wieder in die nächste Geschwaderausbildung, die neben dem Artillerieschießabschnitt, taktischen und seemännischen Übungen, doch zu einem nicht unerheblichen Prozentsatz der Vorbereitung auf den Flugkörperschießabschnitt diente. Anfang Mai meldeten dann auch die Kommandanten "Falke, Geier und Habicht" ihre Boote klar zum Flugkörperschießen.

Der 4. Mai war in diesem Jahr als Familientag ausgeworfen, der es den Angehörigen der Besatzungen ermöglichte, einen Einblick in die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord zu gewinnen.

Am 8. Mai besuchte der ungarische Minister für Landesverteidigung, Herr Dr. Lajos Für, das 2. Schnellbootgeschwader.

Die Vorbereitungen für die AAG und den Schießabschnitt liefen in diesen Tagen vor Pfingsten auf Hochtouren.

Am 21. Mai um 6.00 Ortszeit hieß es "Leinen los". In Begleitung von S 72 Puma und S 80 Hyäne fuhren wir durch den Nord-Ostsee-Kanal nach Borkum, wo wir am nächsten Morgen noch im letzten Augenblick den Absprung in Richtung Westen wagten, da ein starker NW-Sturm und die sich aufbauende See eine Passage in den nächsten Tagen unmöglich gemacht hätten. Als Unterstützungseinheiten waren dem Geschwader Tender Rhein und Troßschiff Offenburg zugeteilt worden, die ihre Passage gen Süden jedoch unabhängig von den Booten durchführten. Auf dem Marsch nach Brest wurde das Wetter jedoch immer besser, und wir verlebten ein sonniges Wochenende in der Bretagne. Nach Übernahme der Übungsflugkörper ging es weiter in Richtung Süden. Über einen ruhigen Atlantik bei strahlendem Sonnenschein erreichten wir La Pallice, den Industriehafen von La Rochelle. Während nun die französischen Techniker und Teile der SUG vor dem alten U-Bootbunker die technischen Vorbereitungen für den FK-Schuß trafen, nutzten die Besatzungen die Zeit für Besichtigungen und Ausflüge auf die Ile de Ré, nach La Rochelle oder in die nähere Umgebung. Am 4. Juni hieß es dann endlich dreimal "Bulldog away" und alle Übungsflugkörper verließen erfolgreich ihren Container. Der Lohn für monatelange Vorarbeit.

Der offizielle Besuch in St. Nazaire mußte zum größten Teil von unseren "Dickern" alleine bewältigt werden, da die Boote aufgrund der Seegangsverhältnisse nach La Pallice zurückkehren mußten und erst am Samstag nachfolgen konnten. Für "Rhein" und "Offenburg", die uns auf der gesamten Reise bestens versorgten, war das kein Problem. Das Wetter war auch der Grund dafür, Brest an Steuerbord liegen zu lassen und gleich nach Cherbourg weiterzulaufen. Hier nahmen wir Kraftstoff, und mit einem kräftigen Rückenwind liefen wir in einer Tour nach Olpenitz zurück.

Den Abschluß des ersten Halbjahres 1991 bildete der Besuch des Befehlshabers der baltischen Flotte, Admiral Ivanov, am 20. Juni.

Die nun folgende Urlaubszeit wurde durch Einzelausbildung, Artillerieschießen, Fahrten für Öffentlichkeitsarbeit und der Teilnahme an SNFL-BALTOPS unterbrochen. Eine weitere Schiffsicherungs-

ausbildung in Neustadt und die Teilnahme am Manöver BOTANY-BAY stehen im September auf dem Terminkalender. Das Wochenende bei der Marine absolviert das Geschwader im Anschluß daran in Bremerhaven. Für die "Odin" wird dies der letzte Einsatz sein, bevor sie zum Jahresende nun endgültig außer Dienst gestellt wird. Das Geschwader entläßt die alte Dame mit einer Träne im Knopfloch. Wir haben sie lieb gewonnen und die Zusammenarbeit mit ihr war äußerst erfolgreich und hat allen Beteiligten Spaß gemacht.

Nach dem Steampass für unseren scheidenden Inspekteur, Admiral Mann, kehrt das Geschwader wieder in die Ostsee zurück. Der Geschwaderball und die Teilnahme am "Ständigen Ausbildungs-

und Einsatzverband Flotte" (SEF) werden die Höhepunkte im Oktober und November sein.

Ein zweiter Torpedoschießabschnitt Anfang Dezember wird die Boote dann ein letztes Mal gemeinsam in diesem Jahr in das Torpedoschießgebiet vor Olpenitz führen, mit dem Ziel, das Jahr 1991 mit hoher Einsatzbereitschaft aller verfügbaren Einheiten zu beenden. Auch "Donau" wird dann – endlich – wieder im Geschwaderverband operieren. – Rückkehr zur Normalität nach einem sehr bewegten Jahr. -

*Kapitänleutnant Knipprath
Kommandant S 69 Habicht*

FK - Schießen westlich von Arcachon

Ten, nine, eight, seven, six, five, four, three, two, one - FIRING!

Mit einem lauten Knall springen die Containerklappen auf. Von der Brücke von S 63 GEIER aus ist kurz der Kopf eines Flugkörpers vom Typ MM38-Exocet zu erkennen. Sekunden später zündet das Triebwerk, im nächsten Moment ist alles vorbei. Der FK ist gut aus dem Container gekommen, die Rauchfahne zeigt an, daß er sich eingependelt hat und dann einen erstklassigen Flug absolvierte.

Mit diesem ersten Schuß westlich von Arcachon ist der militärische Höhepunkt einer abwechslungsreichen Frankreich-Fahrt des 2. Schnellbootgeschwaders aus Olpenitz erreicht. Gleichzeitig zahlt es sich aus, in wochenlangen sorgfältigen Vorbereitungen und Probeläufen das Bedienpersonal so zu schulen, daß jeder aus dem Schlaf heraus seine Aufgabe sicher erfüllen kann.

Diese Fahrt ins CEL (Centre d'Essais des Landes) begann am 21. Mai 1991. Auf dem ersten Transitabschnitt liefen die Boote bis Borkum, wobei sich die Fischerballe als recht interessantes Gewässer für die Fahr-WO's erwies, weil dort der Strom sehr stark und zudem quer zur Einfahrt setzt.

In Brest lagen die Boote neben dem alten UBoot-Bunker, der teilweise heute noch genutzt wird. Von hier aus eröffneten sich den Soldaten vielfältige Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung. So wurde eine Busroute in die Stadt zum Einkaufen eingerichtet, eine andere Route fuhr die Sonnenhungrigen an den Strand. Diese Angebote wurden ausgiebig angenommen, so mancher Seelord kam abends mit einem mehr oder weniger starken Sonnenbrand zurück an Bord. Eine Busrundfahrt auf die Halbinsel Crozon fand ebenfalls großen Anklang, die Teilnehmer erzählten begeistert von der schönen Landschaft und den Stränden.

Am 27. Mai verlegten die Boote bei schönem Wetter von Brest nach La Pallice. Als Gäste waren Mitglieder des Rotary Clubs Brest an Bord, die von der gefahrenen Geschwindigkeit beeindruckt waren. In La Pallice, der Hafenstadt von La Rochelle, blieben die schießenden Einheiten längsseits des vorausgefahrenen Versorgers OFFENBURG. Die anderen Boote liefen durch die Schleuse, in der die Schlusszenen des Filmes "Das Boot" gedreht worden waren, in den Innenhafen.

Sie lagen direkt vor dem UBoot-Bunker, durch den an den folgenden Tagen auch Führungen gemacht wurden. Die Soldaten wurden hier, wie vorher

schon in Brest und auch später in St.Nazaire, an die beklemmende Vergangenheit dieser Bauwerke erinnert.

Die Stadt La Rochelle war eigentlich der schönste Hafen dieser AAG. Die vielen Cafes und Restaurants am Innenhafen sind alle zur Straßenseite hin geöffnet, abends wird die ganze Innenstadt hell erleuchtet und bei Regen kann man einen Einkaufsbummel machen, ohne naß zu werden. Bei dem schönen Wetter waren jedoch meist alle am Strand auf der Ile de Ré.

Am 4. Juni liefen die Boote um 02.00 Uhr morgens aus Richtung Arcachon zu dem eingangs erwähnten FK-Schuß. Insgesamt wurden drei MM38 gestartet, abends von S 63 GEIER und einer von S 62 FALKE. Alle Starts verliefen reibungslos.

Zwei Tage später sollte der Rückmarsch nach St. Nazaire stattfinden. Das Geschwader lief morgens aus La Pallice aus, doch Westwind und gleichzeitig ablaufendes Wasser ließen die Wellen bis zu 5 m hoch aufsteigen. Mit der Zeit wurde klar, daß der Transit unter diesen Bedingungen nicht fortzusetzen war, die Boote hätten den Belastungen zwar standgehalten, aber nur auf Kosten von Personen- und Sachschäden. So wurde umgekehrt und zwei Tage später ein neuer Versuch gestartet. Die Wetterberichte sagten nichts Gutes voraus. Der Wind kam immer noch aus Westen, doch dieses Mal war auflaufendes Wasser, so daß die Wellen niedriger waren. Alles klappte, die Boote kamen unversehrt in St.Nazaire zu einem Informal Visit an. In typischer Schnellbootfahrer-Manier wurde die Schleuse (ca. 200 x 30 m) mit 9 Booten belegt. Am nächsten Tag stand eine Busfahrt nach Nantes auf dem Programm, von der die Teilnehmer recht angetan erzählten.

Nach einer Nacht Aufenthalt in Cherbourg, wurde am 12. Juni um 09.00 Uhr der letzte Ableger dieser AAG in einem französischen Hafen abgepiffen. Die Boote liefen auf Heimatkurs durch den Ärmelkanal in die Nordsee, vorbei an Borkum Richtung Brunsbüttel. Nach den 7 Stunden Kanalfahrt und dem anschließenden Transit in der Ostsee machten die Boote am 13. Juni gegen 14.00 Uhr an der Versorgungspier in Olpenitz fest. Mit dem Einlaufbier zwei Stunden später endete diese abwechslungsreiche Fahrt ins CEL.

Leutnant zur See Lützen
III. Wachoffizier S 63 Geier

Geschichte des Stabes der Schnellbootflottille

Zu einer Reihe von Beiträgen, die die Geschichte der heutigen Schnellbootgeschwader vorstellen, darf eine Betrachtung des Stabes der Schnellbootflottille nicht fehlen, da dieser die Entwicklung der Schnellbootwaffe im Wesentlichen prägte.

Mit diesem Artikel soll in einem geschichtlichen Rückblick die Entwicklung des Stabes der heutigen Schnellbootflottille untersucht werden.

Der Begriff "Stab" im militärischen Sprachgebrauch leitet sich vom allgemeinen Wort "Stab" (= Unterstützung, Hilfe) ab. Er bezeichnet eine Anzahl von Personen zur administrativen Unterstützung einer militärischen Organisation. Der Begriff Stab ist in dieser Bedeutung schon seit Jahrhunderten bekannt.

Der Begriff der "Flottille" leitet sich aus dem spanischen Sprachgebrauch ab und bezeichnet seit 1720 einen kleinen Kriegsschiffverband als Teil der Seekriegsflotte.

Im Zweiten Weltkrieg bestand eine Flottille aus einem Bootsverband von 6-12 Einheiten. In der Bundesmarine wurde die Flottille zum Oberbegriff für Typverbände, denen Geschwader mit bis zu 10 Kampfeinheiten unterstellt sind.

I. Schnellbootentwicklung bis zum Ende des 1. Weltkrieges und der Reichsmarine

Die Forderung der Kaiserlichen Marine nach schnellen, kleinen Motortorpedoschnellbooten für den Einsatz in Flandern und im Rigaischen Meerbusen führte zur Gründung der 1. Schnellbootdivision in Flandern. Erste Boote waren von der Lürssenwerft für zivile Zwecke entwickelte Rennboote, die zu schnellen Torpedoträgern umgebaut wurden. Diese kamen erst 1918 zum Einsatz. Sie waren operativ und administrativ den Torpedoverbänden unterstellt und hatten die Aufgabe, feindliche Monitore und Zerstörer zu bekämpfen und Netzsperrern zu beseitigen, um die Auslaufwege der deutschen U-Boote zu öffnen.

Nach Ende des Krieges und aufgrund des Versailler Friedensvertrages von 1919 war der Weiterbau von Schnellbooten verboten. Außer zwölf veralteten Torpedobooten mußten alle anderen Boote, sowie alle Pläne und Entwicklungen ausgeliefert werden.

Von 1924-28 erfolgte eine durch die Reichsmarine geförderte und getarnte Neuentwicklung von Booten. 1931 wurde die Halbflottille des U-Boot-Zerstörer-Schnellbootverbandes (1.UZ(S)) in Swine-

münde aufgestellt. Kptlt Bey führte den 1. UZ (S) als Chef des Verbandes. 1932 wurde der in Schnellboothalbflottille umbenannte Verband mit seinen sechs Booten dem Befehlshaber der Aufklärungstreitkräfte (BdA) unterstellt.

Nach dem deutsch-britischen Flottenabkommen von 1935 wurde die Schnellbootentwicklung legalisiert und es setzte eine rasante Weiterentwicklung in Qualität und Quantität ein.

Organisation und Aufgaben des Stabes der Schnellbootflottille 1935

Der Stab der 1. Schnellbootflottille wurde 1935 dem Führer der Torpedoboote (FdT), mit Sitz in Swinemünde, unterstellt. Er führte den Schnellbootverband truppendienstlich, administrativ und taktisch. Darüber hinaus besaß er zu diesem Zeitpunkt die volle militärische Gerichtsbarkeit.

Der FdT war dem BdA für die Einsatzfähigkeit der Schnellbootflottille verantwortlich.

Zum Stab des FdT gehörten ein Admiralstabsoffizier und ein Flagleutnant, zuständig für die gesamte operative, organisatorische und administrative Arbeit im Stab.

Weiterhin dienten im Stab ein Verbandsarzt, ein Verwaltungsoffizier sowie ein für Verschlußsachen verantwortlicher Sekretär. Technisch und versorgungsmäßig wurden die Boote durch den Verbandingenieur in Kiel betreut und verwaltet. Ein der Flottille zugeordnetes Begleitschiff war gleichzeitig Versorgungseinrichtung, Funkstation und Ruhestätte der Schnellbootbesatzungen.

Der Auftrag der Schnellbootflottille im Kriegsfall war es, in der Ostsee als Überraschungswaffe feindliche Überwasserstreitkräfte, wie Zerstörer und Kreuzer, zu bekämpfen.

Zusammenfassend läßt sich feststellen: Die in einem großen Operationsgebiet dislozierten Schnellboote wurden zentral durch den FdT mit Hilfe seines Stabes geführt. Seine Hauptaufgabe war das Führen der Torpedoboote. Als Nebenaufgabe waren ihm die Schnellboote unterstellt. Hieraus ergaben sich Probleme in der Zusammenarbeit, die bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges in Unzufriedenheit und Spannungen bei den Besatzungen der Schnellboote führte.

II. Der 2. Weltkrieg: Organisation und Führung

Bei Beginn des Krieges war die Führung der Schnellboote mit dem FdT an der Spitze zentralistisch

straff organisiert. Der Befehlsweg lief anfänglich von der Seekriegsleitung in Berlin über den Marinegruppenbefehlshaber West zum Flottenkommando, dann zum BdA und schließlich zum FdT. Die Länge des Befehlsweges und die zentralistische, taktische und operative Führung durch den FdT erwies sich als ungeeignet, da ihre taktische Führung direkt vom Einsatzort erfolgen mußte. Schnellbooteinsätze mußten kurzfristig, ohne lange Befehlswege, geplant und durchgeführt werden, um sich der schnell wechselnden Situation auf dem Kriegsschauplatz anzupassen. Daher wurden Flottenkommando und BdA aus dem Befehls- und Weisungsstrang ausgegliedert.

Organisation und Aufbau des Stabes

Bedingt durch den schnellen Vormarsch im Westen wurde zur frontnahen Führung der Schnellbootwaffe der FdT-Stab in einen FdT-Op Stab und einen FdT-Org Stab gegliedert. Der FdT-Op war der motorisierte, bewegliche und operative Teil in den Einsatzgebieten, wohingegen der FdT-Org als unterstützendes Organisationselement in der Heimat für Ausbildung, Neubau und Reparatur zuständig war. Feste, später auch verbunkerte Befehlsstellen des FdT-Op waren Wimereux bei Boulogne in den Sommermonaten und Scheveningen in der Winterzeit.

Zusätzlich entstand ein gut ausgebautes Stützpunktsystem in Ostende, Boulogne, Rotterdam, Cherbourg, Den Helder und Ijmuiden. Der Stab bestand aus dem FdT mit folgenden Admiralstabs-offizieren:

Dem A1/A1A/A1op zuständig für Befehlsausgabe und operative Stellungnahmen, dem A2 für Torpedo und Artilleriefragen, dem A3 für Sperrwaffen, dem A4 für Nachrichtenwesen und Fernmeldeorganisation, 3 Verbandsingenieuren, 3 Verwaltungsoffizieren, dem Verbandsarzt, einem Entzifferungsoffizier und zahlreichem Hilfspersonal, zusammen ca. 180 Soldaten und Zivilpersonen.

Am 20.04.42 wurde die Dienststelle des FdT aufgelöst; die Torpedoboote wurden dem Kommando des Führers der Zerstörer unterstellt.

Für die Schnellboote wurde das Kommando des Führers der Schnellboote (FdS) neu eingerichtet. Die Organisation des Stabes des FdS entsprach dem des FdT.

Bis Kriegsende nahm KKpt Rudolf Petersen, später KzS und dann Kommodore, diesen Dienstposten war. Er übernahm die operative Führung der Schnellboote auf den Seekriegsschauplätzen im Westen sowie die organisatorische Betreuung und Gestaltung der Schnellbootwaffe hinsichtlich Entwicklung von Neubauten, Ausbildung und taktischem Einsatz. Sein persönlicher Führungsstil stärkte die Verbundenheit zwischen FdS, Flott-

lenchefs, Kommandanten und Besatzungen. Er förderte gegenseitiges Vertrauen und Verantwortungsbereitschaft und war somit prägend für den Gemeinschaftsgeist innerhalb der Schnellbootwaffe.

Zusammenfassend bleibt festzustellen, daß eine effiziente Organisation der Schnellbootwaffe und ihrer Stäbe zu Beginn des Krieges nicht vorhanden war. Erst die Verkürzung der Befehlswege und die Übertragung der taktischen und operativen Führung auf den FdS in den Einsatzgebieten sowie das dadurch besonders geförderte Zusammengehörigkeitsgefühl haben im weiteren Verlauf des Krieges die beachtlichen Erfolge dieses Seekriegsmittels ermöglicht.

III. Die Bundesmarine

Aufstellung der ersten Schnellbootverbände

Bereits 1950 wurde im Auftrag des Amtes Blank mit der Entwicklung neuer Schnellboote begonnen. Nach dem Beitritt der Bundesrepublik zur NATO wurde am 01.04.56 das Schnellbootlehrgeschwader in Kiel-Stickenhörn aufgestellt. Es wurde später in das 1. Schnellbootgeschwader umbenannt. Der erste Geschwaderchef, KKpt Matzen, wurde am 14.09.57 durch den Aufstellungsbefehl Nr. 71 der Marine "nebendienstlich" mit der Aufstellung des Kommandos der Schnellboote in Glücksburg-Meierwik beauftragt. Das Kommando der Schnellboote wurde dem Kommando der Seestreitkräfte unmittelbar unterstellt.

Letzteres wurde 1959 in Kommando der Flotte und 1967 in Flottenkommando umbenannt. Am 01.02.61 erfolgte die Verlegung des Kommandos der Schnellboote von Glücksburg nach Flensburg-Mürwik. Aufgrund der Erfahrungen des Krieges wurde eine klare Organisation mit kurzen und unmißverständlichen Befehlswegen hinsichtlich der operativen Führung, Unterstellung und Administration geschaffen. Das bedeutete die Bildung von Typverbänden unter dem Befehlshaber der Flotte.

Aufgabe und Organisation

Aufgabe des KdS war es zunächst, den materiellen und personellen Aufbau voranzutreiben, d.h. die Aufstellung der Geschwader durchzuführen, ihre Einsatzbereitschaft und truppendienstliche Führungsfähigkeit herzustellen, ein Ausbildungskonzept zu erarbeiten und taktische Vorschriften zu entwickeln.

Am 01.01.1967 wurde das Kommando der Schnellboote in Schnellbootflottille umbenannt.

Der Schwerpunkt der allgemeinen Aufgaben des Stabes der Schnellbootflottille verlagerte sich ab 1967 auf das Planen, Herstellen, Erhalten und Auswerten der Einsatzfähigkeit der Flottille.

Die organisatorische Gliederung des Stabes entspricht der allgemeinen Gliederung der Stäbe der NATO in Führungsgrundgebiete. Der Kommandeur der Schnellbootflottille (KdS) im Dienstgrad eines Kapitän zur See ist dem Befehlshaber der Flotte für die truppendienstliche Führung der ihm unterstellten Einheiten in Krieg und Frieden verantwortlich. Er lenkt die einheitliche Ausbildung seines Verbandes. Bewaffnung, Ausrüstung und personelle Besetzung der Boote werden von ihm vertreten. Er ist dem Befehlshaber der Flotte für einen ständig einsatzbereiten Verband verantwortlich. Die Offiziere seines Stabes versehen ihren Dienst als Dezenten für die verschiedenen Sachgebiete innerhalb der Führungsgrundgebiete. Die personelle Zusammensetzung des Stabes war über die Jahre seines Bestehens mehreren Änderungen unterworfen. So gab es in den Anfangsjahren zeitweilig einen Chef des Stabes, während heute diese Funktion vom A3 in Personalunion wahrgenommen wird. Auch ist die A3-Abteilung, die ursprünglich aus nur 2 Offizieren (A3 und A31) bestand, erst im Laufe der letzten 20 Jahre auf ihre derzeitige Stärke angewachsen. Gegenwärtig gilt folgende Aufgabenverteilung im Stab SFltI:

A1	für	Personal und Öffentlichkeitsarbeit
A2/A31	für	Militärische Sicherheit, Waffen, Munition
A3	für	Operation, Ausbildung, Einsatz und Taktik
A3A	für	Ausbildung, Flugkörper, EloKa und Torpedo
A3P	für	Organisation, Planung, Alarm und Mobilmachung
A3E	für	Einsatzdurchführung
A42	für	Materialbewirtschaftung und Versorgung
A43	für	Schiffstechnik und Materialerhaltung
A432	für	Schiffstechnik und technische Dokumentation
A6	für	Führungsdienste und Havariabearbeitung
LSO	für	Sanitätswesen und der Truppenverwaltung

Sie werden unterstützt durch ca. 18 PUOs, UOs o.P., Mannschaften und zwei zivile Mitarbeiterinnen. Alle Soldaten verfügen über Schnellbooterfahrung. Je ein evangelischer und katholischer Militärpfarrer sind dem Flottillenstab zugeordnet und leisten seelsorgerischen Dienst.

Dem KdS unterstehen heute 4 Bootsgeschwader in den Stützpunkten Kiel, Flensburg und Olpenitz.

Schlußbemerkung:

Die historische Betrachtung der Schnellbootwaffe in Verbindung mit ihrem Stab als organisatorisches Element zeigt, daß sie als kleiner Kampfverband immer einer truppennahen Führung bedurfte, um effektiv eingesetzt werden zu können. Den Erfahrungen des Krieges wurde bei der Neuauflistung der Bundesmarine Rechnung getragen.

Aussichten:

Nach Herstellung der deutschen Einheit am 03.10.91 erfolgte aufgrund umfangreicher Untersuchungen die Entscheidung, das 2. und 7. Schnellbootgeschwader sowie den Stab der Schnellbootflottille Mitte der Neunziger Jahre in den neu zu schaffenden Typstützpunkt nach Warnemünde zu verlegen.

Das 3. und 5. Schnellbootgeschwader bleiben bis zu ihrer Außerdienststellung Ende der 90er Jahre in den Stützpunkten Schleswig Holsteins. Durch die Bildung des Typstützpunktes wird die Möglichkeit eröffnet, eine Reihe von administrativen Aufgaben der Geschwader vom Stab der Schnellbootflottille zu übernehmen. Dafür wird der Flottillenstab personell verstärkt und die Geschwaderstäbe von vielen Aufgaben entlastet; folglich können diese personell verringert werden. Die geplanten größeren Patrouillenboote als Ersatz für die heute in Dienst befindlichen Schnellbootklassen werden der neuen Aufgabenstellung im erweiterten Einsatzgebiet auch anderer Randmeere gerecht werden. Die neuen P-Geschwader werden im Typstützpunkt Warnemünde aufgestellt.

Kommandeure der Schnellbootwaffe:

KzS	Bütow	11.39	-	04.42
Kommodore	Petersen	04.42	-	05.45
KzS	Kemnade	16.08.58	-	30.09.60
KzS	Birnbacher	01.10.60	-	30.11.62
KzS	Klug	01.12.62	-	30.09.64
KzS	Matzen	01.10.64	-	31.03.68
KzS	Klose	01.04.68	-	30.09.70
KzS	Rieve	01.10.70	-	30.09.73
KzS	Thäter	01.10.73	-	30.09.75
KzS	Liebig	01.10.75	-	30.09.78
KzS	Meyer-Höper	01.10.78	-	31.03.81
KzS	Schuur	01.04.81	-	06.01.86
KzS	Geier	01.04.86	-	29.09.87
KzS	Frank	29.09.87	-	30.03.89
KzS	Hecker	01.04.89	-	

Dieser Artikel wurde von Leutnant zur See Krauss, I. Wachoffizier S 77 Dachs, verfaßt