

Das 2. Schnellbootgeschwader 1992

Auch das Jahr 1992 stellte an das 2. Schnellbootgeschwader viele Anforderungen, an die getreu dem Motto des Geschwaders mit Fröhlichkeit, Heiterkeit und Gelassenheit herangegangen wurde. Das erste Halbjahr zeichnete sich durch viele Seetage im Rahmen von NATO-Manövern und Auslandsreisen aus, während das zweite Halbjahr vorwiegend von verbandsinternen Manövern bestimmt wurde.

Nach dem Taktiklehrgang der Kommandanten im Januar, zog sich im Februar der erste Torpedoschießabschnitt des Jahres 1992 in die Länge. Aufgrund des vorherrschenden Nebels im Schießgebiet mußte auch die Reserveweche komplett in Anspruch genommen werden, ehe die zur Verfügung stehenden Übungstorpedos erfolgreich geschossen werden konnten.

Die eigentliche Seefahrt begann in diesem Jahr im März mit dem im Skagerrak und Kattegat stattfindenden Manöver TEAMWORK '92. Die lange Liegezeit über den Winter hinaus und der Stellenwechsel Anfang des Jahres wirkten sich nicht wie erwartet aus, die Besatzungen zeichneten sich durch ihr Engagement und einen hohen Ausbildungsstand aus.

Die anschließende Mini-AAG im März führte die Boote nach Kolding, Vejle und Korsøer.

Der Beginn des zweiten Quartals stand im Geschwader unter dem Zeichen eines Führungswechsels. Fregattenkapitän Axel Seemann übernahm das Geschwader von Fregattenkapitän Hubert Haß, der in das Flottenkommando wechselte.

Zeitgleich übergab auch Korvettenkapitän Ernst Balduhn das Kommando über S 61 ALBATROS an Kapitänleutnant Gerhard Gerke.

In den Monaten April und Mai hatten die Familien sehr wenig von ihren Vätern, Männern und Freunden. Nach der nach einem Stellenwechsel üblichen Einzelausbildung schloß sich nahtlos eine "Bädertour" für die Boote S 61 ALBATROS und S 68 SEEADLER nach Grömitz und Wismar an.

Im anschließenden Squadex wurde der in der Einzelausbildung erworbene Ausbildungsstand durch Verbandsausbildung und einen Schießabschnitt ergänzt.

Daß das dreieinhalbwöchige Manöver BOLD GAME, an dem die Schnellbootgeschwader wechselseitig alle 4 Jahre teilnehmen, für dieses Jahr das größte Manöver sein würde, an dem das 2. Schnellbootgeschwader 1992 teilnahm, mußte noch niemand als es am 4. Mai in Olpenitz hieß: "Leinen los".

Zusammen mit 12 norwegischen und 5 dänischen Schnellbooten, einer dänischen Fregatte und 2 dänischen Versorgern nahmen 7 Boote des Geschwaders, Tender DONAU und 3 weitere Versorgungseinheiten an dem für Schnellboote wohl interessantesten Manöver teil.

Die erste Woche dieses Manövers stand ganz im Zeichen der norwegischen Fjorde. Wegen der widrigen Wetterverhältnisse wurden fast alle taktischen Manöver in die Fjorde verlegt und so gab es für die Besatzungen zusätzliche Möglichkeiten, sich an der herrlichen Landschaft zu erfreuen.

Anfängliche Schwierigkeiten des Lagebildausbaus zwischen den Einheiten durch das fehlende LINK 11 System der norwegischen Einheiten konnten durch den guten Ausbildungsstand und die Einsatzfreude aller beteiligten Soldaten schnell überbrückt werden. So kam es zu einem regen Personal- und Informationsaustausch sowohl während als auch außerhalb des Dienstes.

Durch die teilweise Vermischung der Besatzungen und die in jedem Hafen durchgeführten Sportveranstaltungen wurden internationale Freundschaften geknüpft, so daß in jedem der drei Häfen — Bergen, Kiel und Kopenhagen — sachkundige "Fremdenführer" ihren Kameraden die Schönheiten ihrer Städte vermitteln konnten.

Neben zahlreichen Souvenirkäufen fand auch ein reger Adressenaustausch statt, womit sich mancher für zukünftige Urlaubsreisen nach Norwegen oder Dänemark eine Anlaufstation schuf.

Auch im zweiten Teil des Manövers, der in der Ostsee und im Kattegat durchgeführt und nun auch durch Sonnenschein und glatte See verschönt wurde, glänzten die Besatzungen aller Boote durch Ausbildungsstand, Einsatzwille und Teamarbeit, was bei der Abschlußmusterung in Kopenhagen durch den CINCNORTH besonders gewürdigt wurde.

Kaum war das Geschwader aus diesem Manöver zurückgekehrt, hieß es für vier Boote "Ausrüsten für Neustadt" zur Schiffssicherungsausbildung, wo es den guten Eindruck zu bestätigen galt, den das Geschwader 1991 hinterlassen hatte, als man den "Nikolauspreis" — den Bestenpreis der Schiffssicherungslehrguppe — erringen konnte. Auch in diesem Jahr konnten die vier Boote ihren hohen Ausbildungsstand bestätigen, obwohl man mit einem weinenden Auge nach Neustadt gefahren war, denn zur gleichen Zeit rüsteten sich die übrigen vier Boote und der Tender DONAU zu einer Premiere.

Zum erstenmal nach dem Zweiten Weltkrieg liefen deutsche Einheiten zu einem Besuch in der lettischen Hauptstadt Riga ein, im Gepäck Hilfsgüter und Spenden für Krankenhäuser und Kindergärten. Dieser Besuch in einer wunderschönen Hafenstadt und der liebenswerte Empfang der lettischen Bürger wird wohl allen Soldaten unvergessen bleiben. Der Mut, den die Letten aufbringen, um die augenblicklich schwierige Situation Lettlands zu überbrücken, wurde von allen bewundert und die besten Wünsche werden auch weiterhin diese tapferen Menschen begleiten.

Nachdem Generalinspekteur Klaus Naumann das Geschwader im März besucht hatte, wurde im Juli Verteidigungsminister Volker Rühle in Olpenitz erwartet. Hier ging er mit seiner Delegation an Bord der Boote S 75 ZOBEL und S 76 NERZ aus dem 7. Schnellbootgeschwader. Zusammen mit S 68 SEEADLER, der als Zielschiff diente, wurden dem neuen Verteidigungsminister in der westlichen Ostsee die Waffensysteme der Marine vorgestellt.

Am 1. Juli wechselte Korvettenkapitän Lintner als S3 in das 5. Schnellbootgeschwader und übergab das Kommando über S 70 KORMORAN an Kapitänleutnant Peter, der aus dem 7. Schnellbootgeschwader nach Olpenitz kam. Zeitgleich übernahm Kapitänleutnant Haltern das Kommando über S 63 GEIER.

In der letzten Juliwoche machten S 66 GREIF und S 70 KORMORAN in Stralsund fest und betrieben Nachwuchswerbung im Rahmen eines "Tages bei der Marine".

Die gemäß JÜEP für den August angesetzte AAG 208/92 nach England und Frankreich fiel den fehlenden Haushaltsmitteln zum Opfer. Um aber das bestellte Schießgebiet zum Low-Level-High-Keeping-Target-Schießen zu nutzen, lief das Geschwader zu einem einwöchigen Squadex in die Nordsee. Daran schloß sich ein "Wochenende bei der Marine" auf Borkum an.

Im September stand die zweite Schiffssicherungsausbildung des Jahres in Neustadt auf dem Programm. Bei der sich anschließenden Familienfahrt konnten die Angehörigen der Besatzungen traditionell einen Einblick in das Leben an Bord und auf See erhaschen.

Das letzte Quartal des Jahres begann mit einem Kommandowechsel auf S 67 KONDOR. Für Kapitänleutnant Vogt übernahm Kapitänleutnant Ukena das Kommando.

Anfang Oktober fand der Taktik-Grundlehrgang für Bootseinsatzoffiziere am Taktischen Ausbildungszentrum in Wilhelmshaven statt, bevor nach dem vierten Stellenwechsel mit einer Geschwaderausbildung und einem damit verbundenen Wochenende in Kopenhagen den einsetzenden Herbststürmen getrotzt werden sollte. Beschlossen wurde dieses Jahr mit dem "traditionellen" Torpedoschießabschnitt Anfang Dezember.

Oberleutnant zur See Lehmann
S 61 ALBATROS

BOLD GAME 1992



Es gibt ein herausragendes internationales Manöver für Schnellboote, das natürlich in keiner Broschüre über die Aktivitäten unserer Schnellboote fehlen darf: BOLD GAME. Es findet jedes Jahr statt und ist das Schnellbootmanöver. Teilnehmer sind jeweils dänische, norwegische und deutsche Schnellboote, deren Unterstützungsfahrzeuge, Flugzeuge und Hubschrauber o. g. Nationen und aus Großbritannien. Das Einsatzprofil in diesem Manöver ist sehr umfangreich, besteht aus vielen Übungen vom einfachen Fernmeldedruck bis zur komplexen Zwei-Parteien-Übung und bedarf ständigen Umschaltens auf neue Anforderungen. Es wird meist in gemischten Gruppen mit dänischen und norwegischen Schnellbooten gefahren im Seegebiet zwischen Südnorwegen und der Mittleren Ostsee. BOLD GAME ist ein Manöver höchster Ansprüche, da es nicht mehr möglich ist, nur nach nationalen Verfahren zu verfahren.

Darüber hinaus ist das Feedback über die verschiedenen Übungen sehr ausgeprägt, da regelmäßig Debriefings gehalten werden und für die taktischen Übungen eine Auswertegruppe eingesetzt ist, die Operationsplanung, -durchführung und taktisches Verhalten bewertet. Die Auswertegruppe besteht aus je zwei erfahrenen Schnellbootoffizieren aus Dänemark, Norwegen und Deutschland: den "Danish Umpires" (DUMPS), den "Norwegian Umpires" (NUMPS) und den "German Umpires", den GUMPS.

Im Drei-Jahres-Rhythmus hat der Kdr SFlt die Gesamtleitung dieses Manövers. So auch in diesem Jahr. Kapitän zur See Hecker und sein Stab schiffen sich auf Tender DONAU ein. Für 7 Boote und Tender DONAU sollte es am 4. Mai "Leinen los" heißen, es kam vor Manöverbeginn allerdings noch zu einigen technischen Überraschungen. Zwei Wochen vor Auslaufen mußte auf S 65 SPER-

BER ein Antriebsdiesel gewechselt werden (Probefahrt 1. Mai), eine Woche vor Auslaufen mußte auf S 70 KORMORAN ein Getriebe gewechselt werden (Probefahrt 3. Mai) und ebenfalls Getriebeschaden wurde am Wochenende vor Auslaufen auf S 66 GREIF festgestellt, also ebenfalls Getriebewechsel (Probefahrt 9. Mai).

Am 4. Mai legt das Geschwader mit sechs Booten und Tender in Olpenitz ab, S 66 GREIF bleibt zur Reparatur im Hafen. BOLD GAME beginnt bei bemerkenswert gutem Wetter, und mit Fernmelde- und Formationsfahrbungen sowie OpZ-Drill in Vorbereitung der kommenden taktischen Übung - wir bezeichnen sie als TACEX - verlegt das Geschwader Richtung Norden. Der erste Anlaufpunkt ist Frederikshaven hoch im Norden Dänemarks, zu einem kurzen Stopp, um Kraftstoff und Wasser nachzutanken. Dann beginnt der Anmarsch zum ersten TACEX. Schon beim Überwinden des Skagerraks zeigt sich die See wesentlich rauher. Üblicherweise nutzt die norwegische Marine das erste TACEX zum Üben der Landesverteidigung. Die dänischen und deutschen Einheiten simulieren einen Landungsverband, der in der Nähe Stavangers eine amphibische Landung durchführen soll.

Mit Übungsende machen alle BOLD GAME-Einheiten in Stavanger fest. Hier ist das erste Treffen aller Teilnehmer; neben ersten gemeinsamen Fernmeldeübungen, Sportwettkämpfen und Einsatzbriefings finden nun die ersten Kontakte mit den ausländischen Marinesoldaten statt. Die Tage bis zum Wochenende in Bergen stehen im Zeichen von Navigationsbelehrungsfahrten durch die norwegischen Fjorde, die für uns gleichermaßen reizvoll wie navigatorisch anspruchsvoll sind, von Tarnübungen am Felsen und von Waffeneinsatzübungen in sogenannten gemischten Gruppen, d. h. Gruppen aus Schnellbooten aller drei Nationen.

Aber in diesen Tagen zeigen sich Fjorde und Landschaft nicht von ihrer besten Seite; das Wetter ist nicht sonderlich gut und der Eindruck ist im wahrsten Sinne des Wortes getrübt. Das teilweise sehr schlechte Wetter verhindert für das eine oder andere Boot das Tarnen am Felsen, wo ein Schnellboot unserer Größe, wenn es am Felsen festgemacht ist, mit ca. 30 bis 40 Tarnnetzen gegen Sicht aus der Luft verdeckt wird. Unsere Waffeneinsatzübungen, wir nennen sie TACTICAL COOPERATION, und die TACEXes erfordern viel Vorbereitungsarbeit in der Operationszentrale, denn für jede einzelne dieser Übungen wird ein Einsatzbefehl ermittelt, der sog. OPGEN, der stellenweise nicht mehr nach Seiten, sondern in Metern gemessen wird. Hier deutet sich eine weitere wichtige Bedingung für einen erfolgreichen Einsatz an: funktionierende Fernmeldeverbindungen. Die OPGENS

wie alle anderen Befehle, Weisungen und Meldungen werden über die bordeigenen Fernmeldemittel weitergegeben. Die drei Nationen haben aber teilweise stark voneinander abweichende Verfahren und Geräteeinstellungen, so daß es einer gewissen Eingewöhnung bedarf. Darüber hinaus ist das Fernmeldeaufkommen im BOLD GAME durch die Vielzahl der Vorhaben ohnehin deutlich höher als üblich.

Die Übungsvorhaben der ersten Woche sind wegen des schlechten Wetters also etwas eingeschränkt, der Verband läuft zum Wochenende am 8. Mai nach Bergen. Hier ist es kalt und regnerisch, die Ausflüge in die Umgebung werden von den Soldaten kurz gehalten. S 66 GREIF hat am 9. Mai den Getriebewechsel vollendet und stößt am Sonntagabend zum Geschwader. In der zweiten Manöverwoche stehen neben diversen kleinen Übungen erneut zwei TACEXes an. Entgegen den Übungen der Vorwoche wird diesmal keine Landesverteidigung geübt, sondern eine fiktive Lage in fiktiver Geographie fordert die taktischen Fähigkeiten der Boote. Doch zunächst wird der Montag für prozedurale Übungen in den Fjorden genutzt, bevor in der Nacht der Transit nach Frederikshaven stattfindet, dem Ausgangspunkt zum TACEX. Von nun an werden in dieser Woche die Nächte zum Tag gemacht: Montagnacht Transit nach Frederikshaven, Dienstagnacht TACEX, Donnerstagnacht erneut TACEX. Nach dessen Beendigung heißt es Kraftstoff nehmen am Tender DONAU, danach festmachen in Kiel zum Wochenende. Für die meisten deutschen Soldaten beginnt ein Wochenende zu Hause, während Dänen und Norweger Kiel im Sturm erobern und sogar mit Mietwagen und Bundesbahn bis nach Hamburg fahren.

Die dritte Woche ist diejenige, in der das Konzept der gemischten Gruppen am ausgeprägtesten zum Tragen kommt: die von den einzelnen Nationen teilnehmenden Einheiten werden gedrittelt und zu einer Gruppe zusammengefaßt. So entstehen Kattegat-, Westbalt- und Midbalt-Group. Wir gehören zur Westbalt-Group mit 2 deutschen, 2 dänischen und 3 norwegischen Schnellbooten sowie Tender DONAU. Kommende Übungen sind Artillerieschießen, Lagebilddaustausch per Sprechfunk, TACCOOPS, eine Schiffssicherungs-, Fliegerabwehrübungen und schließlich ein TACEX. All diese Übungen treten am Montag und Dienstag wegen der Demonstration des Waffensystems S 143, die erst dem CINCNORTH (Commander in Chief Northern Europe), dann dem FOD (Flag Officer Denmark) einen Eindruck der Fähigkeiten des Waffensystems S 143 vermitteln sollen, in den Hintergrund. Da unsere Gäste jeweils mit Hubschrauber gebracht und abgeholt werden, üben wir so auch gleichzeitig in der Zusammenarbeit mit

britischen und dänischen Hubschrauberbesatzungen die Helorolle. Nach den Demonstrationen stehen am Mittwoch verschiedene Übungen unter dem Oberbegriff "Hilfeleistung in See" auf dem Programm. Nach einem simulierten Fliegerangriff auf unseren immer noch gemischten Verband werden nun die verschiedensten Schiffssicherungsübungen eingespield. S 66 GREIF erhält den Auftrag, einem "brennenden" norwegischen SBoot der STORM-Klasse zu helfen. Dazu gehen wir am Havaristen längsseits und unterstützen die norwegische Besatzung bei der Aufgabe, das Boot vor den Flammen zu retten. All diese Übungen verlaufen ohne nennenswerte Probleme und man zieht das Fazit, daß eine effektive Hilfe untereinander im Notfall möglich ist.

Bleibt TACEX Nummer fünf in diesem Manöver zu absolvieren. Wieder werden alle schwimmenden Einheiten in zwei Parteien getrennt und fahren gegeneinander. Wieder ist mit zahlreichen Flugzeugen und Hubschraubern zusammen die Lage zu erstellen und der Gegner zu bekämpfen. Und wieder ist ein Störer eingesetzt, der unseren Fernmeldeverkehr teilweise zum Erliegen bringt. Es wird den Besatzungen nicht einfach gemacht. Es ist Freitagmorgen, 22. Mai, das TACEX beendet. Ob die Besatzungen richtig gehandelt haben, unterliegt nun dem Urteil des Auswerteteams. Die Anerkennung für drei Wochen Manöver liegt vor den Besatzungen: traditionsgemäß sind die BOLD GAME-Einheiten am dritten und letzten Wochenende des Manövers in Kopenhagen. Bei Superwetter verbringen wir ein erlebnisreiches Wochenende in der Hauptstadt Dänemarks. Der letzte Manövertag ist Montag, der 25. Mai. Es ist der Tag der großen Abschlußbesprechung des Auswerteteams, der Kommandeure und Kommandanten, dem unter anderem CINCNORTH, FOD und der stellvertretende Befehlshaber der Flotte beiwohnen. Die Sportwettbewerbe sehen ihre Finalbegegnungen und den Endpunkt bildet die Abschlußmusterung durch CINCNORTH, der den Besatzungen seine Anerkennung für die Leistungen im Manöver ausspricht und die Notwendigkeit solcher Manöver hervorhebt. Um 18.00 Uhr ist mit dem Auslaufen aus Kopenhagen für uns BOLD GAME beendet und der Transit nach Olpenitz ist für uns alle ein Ausklang der letzten drei Manöverwochen.

Sie standen vor Beginn mit den technischen Problemen unter einem schlechten Stern, aber alle Einheiten hielten materiell durch, sicher ein Zeichen der soliden Materialerhaltung an Bord und effektiven Betreuung durch die geschwadereigene System-Unterstützungsgruppe, die SUG. Es gab keine nautischen Unfälle, obwohl in schwierigen Gewässern unter schwierigen Manöverbedingun-

gen gefahren wurde. Die Anforderungen waren hoch, bedingt durch die Übungsdichte in diesem Manöver und durch die vergleichsweise selten praktizierte internationale Zusammenarbeit. Jede einzelne Übung hatte ihre eigene "Administration", Rahmenbedingungen von Gruppenzusammensetzung über Ausgangslage bis hin zu ständig wechselnden Fernmeldeverbindungen, die ausgewertet, verarbeitet und verstanden werden wollten. Zu guter Letzt ist die hohe Beteiligung von Luftfahrzeugen eine der Herausforderungen für die Besatzungen. Drei Herausforderungen besonderer Art hielt BOLD GAME in Anlehnung an das Geschwadermotto (F-H-G) für den Kommandeur und die Kommandanten bereit: Fjorde – Hecker – GUMPS. Am Ende des Manövers steht die Erkenntnis, daß drei anstrengende Wochen hinter uns liegen, alle Besatzungen aber davon profitieren, da Professionalität in unserem Geschwader sicher ein Stück zugenommen hat, und nicht zuletzt deswegen ist BOLD GAME eines der attraktivsten Manöver für Schnellbootfahrer.

Und je größer die Professionalität, desto leichter dient man Foxtrot – Hotel – Golf.

Oberbootsmann Matthias Starke, S 66 GREIF

Die Geschichte des 2. Schnellbootgeschwaders

Am 1. Juni 1958 wurde das 2. Schnellbootgeschwader mit dem Befehl Nr. 80 der Marine in Wilhelmshaven aufgestellt. Drei Monate später, am 3. September 1958, lief das Schnellboot SEEADLER als erstes Boot des Geschwaders in seinen Heimathafen ein. In rascher Folge wurden neun weitere Boote in Dienst gestellt, und mit dem Zulauf des Bootes KORMORAN war die Aufstellung des 2. Schnellbootgeschwaders im November 1959 abgeschlossen.

Als Typ "55" bei der Lürssen Werft in Bremen sowie der Kröger-Werft in Rendsburg gebaut, wurden bei diesen Booten die Erfahrungen der Schnellbooteinsätze des 2. Weltkrieges berücksichtigt. Stärkere Artillerie, verdoppelte Torpedobewaffnung, bessere Seegangsfähigkeit, Radar und eine kleine Operationszentrale zeichneten diese Boote aus. Baugleich mit den S-Booten der Klasse 140 (JAGUAR) wurden sie jedoch aufgrund der Ausrüstung mit Maybach-Dieselmotoren (statt Mercedes-Benz) als Klasse 141 (SEEADLER) bezeichnet. Die Namen der Boote wurden von Torpedobooten der Reichs- und Kriegsmarine sowie von Kanonenbooten der Kaiserlichen Marine übernommen.

Im April 1962 stieß Tender ELBE als vorläufig letzte Einheit zum 2. Schnellbootgeschwader. Am 18. Februar 1970 schließlich wurde der vorher als Schulschiff eingesetzte und 1968 außer Dienst gestellte Tender DONAU als zweiter Tender des Geschwaders wieder in Dienst gestellt.

Nach Fertigstellung des Marinestützpunktes Olpenitz verließ das Geschwader den Stützpunkt Wilhelmshaven, der es über 12 Jahre beherbergt hatte, und verlegte am 1. November 1970 in seinen neuen Heimathafen an der Schlei. Damit waren alle vier Schnellbootgeschwader der Marine direkt an ihrem Operationsgebiet stationiert. Um der Tradition des Geschwaders gerecht zu werden, wurde dabei die Marinetradition, Ostseegeschwadern ungerade und Nordseegeschwadern gerade Nummern zu geben, durchbrochen; das Geschwader behielt sein "Nordseenummer".

Waren die Boote der Klasse 141 zwar als Neubauten in Dienst gestellt worden, so waren sie jedoch Anfang der siebziger Jahre schon lange nicht mehr auf dem neuesten Stand der Waffentechnik. Bereits ab Beginn der sechziger Jahre waren Nachfolgeboote in der Entwicklung, und im Jahre 1968 wurde dann der Bau von zehn Schnellbooten der Klasse 143 genehmigt.

Am 22. Oktober 1973 lief S 61 als erstes Boot der neuen Klasse vom Stapel. Es vergingen jedoch noch zweieinhalb Jahre, bis schließlich am 15. April 1976 S 62 als erste Einheit in Dienst gestellt wurde. Abgeschlossen war die Umrüstung auf das neue Waffensystem, dessen Vorgänger 1975/76 außer Dienst gestellt wurden, im Mai 1978. Die neuen Einheiten wurden zunächst mit Nummern, S 61 bis S 70, bezeichnet. Auf Wunsch der Truppe wurden im Dezember 1981 die alten Namen wieder aktiviert; seitdem tragen die Boote eine Kombination aus Nummer und Name.

Mit der Umrüstung auf das Waffensystem Schnellboot Klasse 143 begann für das 2. Schnellbootgeschwader eine neue Ära. Erstmals wurde auf Schnellbooten moderne Datenverarbeitung zur Grundlage von Führung und Waffeneinsatz gemacht.

Aber nicht nur das neue Führungssystem zeichnete die neuen Boote aus, sondern auch die mehr als doppelt so große Tonnage (390 ts gegenüber 195 ts der Klasse 141) und damit verbundene Seesaunder, sowie die umfangreiche Bewaffnung, bestehend aus vier Seezielflugkörpern MM 38 EXOCET, zwei drahtgelenkten Torpedos und zwei vollautomatischen Geschütztürmen 76 mm.

Kennzeichnendes Merkmal des neuen Waffensystems ist jedoch das Automatisierte Gefechts- und Informationssystem für Schnellboote (AGIS). AGIS ermöglicht die Integration von Führung und Waffeneinsatz. Jedes einzelne Boot kann automatisch und verzugslos sein Lagebild und Zusatzinformationen über ein Datenübertragungssystem (LINK) mit anderen Einheiten oder dem Marinehauptquartier austauschen. Automatische Bedienungsabläufe reduzieren die Reaktionszeit, so daß eine fast verzugslose Bekämpfung erfolgen kann.

Waren die Boote der Klasse 141 noch gezwungen, dicht an den Gegner heranzulaufen, um ihre Hauptbewaffnung, die Torpedos, einsetzen zu können, so sind die Boote heute in der Lage, gegnerische Überwasserstreitkräfte auf große Entfernungen mit dem Flugkörper MM 38 EXOCET zu bekämpfen. Aufgrund des Bedrohungsspektrums wurde jedoch nicht auf die Torpedobewaffnung, inzwischen moderner und effektiver, verzichtet. Ingesamt gesehen machen die Kombination der Bewaffnung (Flugkörper, Torpedos und eine starke Artillerie) in Verbindung mit AGIS die Boote zu äußerst kampfkraftigen Einheiten.

Um diese Technik auch wartungs- und instandsetzungsmäßig im Griff zu behalten, wurde eine eigene Systemunterstützungsgruppe (SUG) geschaffen. Sie besteht aus Spezialisten und führt, abgestützt auf den Tender, die Materialerhaltung der Waffen- und Führungsanlagen aller Boote zentral durch.

Um den Erfordernissen der neuen Boote und der SUG gerecht zu werden, wurde Tender DONAU 1975 entsprechend umgebaut, und dient dem Geschwader bis heute als schwimmende Unterstützungsplattform, Tender ELBE wurde am 1. April 1982 dem 7. Schnellbootgeschwader unterstellt.

Zeichnete sich das Geschwader seit seiner Aufstellung stets durch hohe Verfügbarkeit und Einsatzfähigkeit aus, so erlitt es in Sachen Verfügbarkeit in den letzten drei Jahren empfindliche Einbußen. Lange Wertfliegezeiten der Boote aufgrund der notwendig gewordenen Asbestsanierung sowie eine Modernisierung der Radaranlage waren hierfür die Ursache. Beide Maßnahmen sind nun abgeschlossen, so daß das Geschwader heute wieder wie gewohnt präsent ist.

Weitere Modernisierungsmaßnahmen stehen bevor: die Ausrüstung der Boote mit einer leistungsstarken Anlage zur elektronischen Kampfführung und, in weiterer Zukunft, die Umrüstung auf einen neuen Flugkörper.

Weiterhin kommt auf das Geschwader ein zweiter Umzug zu: 1995 soll es in den Marinestützpunkt Warnemünde verlegen. Wieder einmal wird das Geschwader einen Hafen verlassen, der ihm für lange Jahre zur Heimat geworden ist, um in einem neuen Stützpunkt heimisch zu werden.

Vieles hat sich im Geschwader in den Jahren seit seiner Aufstellung verändert und vieles wird sich in Zukunft noch ändern, das Motto des 2. Schnellbootgeschwaders jedoch wird Bestand haben bis zu seiner Auflösung:

F H G
(fröhlich) (heiter) (gelassen)

Kapitänleutnant Ukena
Kommandant S 67 KONDOR

Kommandeure und S 3 Offiziere des 2. Schnellbootgeschwaders von der Aufstellung bis heute

Kommandeure

01.06.58 - 30.09.61	FK	Meyering	Gerd	01.04.61 - 30.09.61	KK	Schay	Fritz Hans
01.10.61 - 30.09.64	FK	Schay	Fritz Hans	01.10.61 - 31.03.62	KL	Dr. Geffers	Horst
01.10.64 - 01.03.65	FK	Hoffmann	Carl	01.04.62 - 02.04.64	KL	Zeit	Hans
02.03.65 - 24.10.67	FK	Arendt	Rudolf	03.04.64 - 30.09.64	KK	Hoffmann	Carl
25.10.67 - 12.12.69	FK	Zeit	Hans	01.10.64 - 31.03.66	KK	Kleve	Helmut
13.12.69 - 26.05.72	FK	Kleve	Helmut	01.04.66 - 30.06.67	KK	Livonius	Friedrich-Wilhelm
27.05.72 - 18.12.74	FK	Teziuff	Hans-Georg	01.07.67 - 31.12.67	KK	Werner	Alfred
19.12.74 - 28.05.79	FK	Giermann	F-Christian	01.01.68 - 30.09.69	KK	Schmidt	Walter
29.05.79 - 26.03.81	FK	Janke	Klaus	01.10.69 - 31.03.71	KK	Strebe	Klaus
27.03.81 - 30.09.83	FK	Frank	Hans	01.04.71 - 31.12.72	KK	Groothuis	Meinhardt
01.10.83 - 22.05.86	FK	Kubalek	Rüdiger	01.01.73 - 30.04.74	KK	Bausch	Dietmar
22.05.86 - 23.09.87	FK	Boonstoppel	Arndt-Rainer	01.05.74 - 30.09.75	KK	Ruhnke	Peter
24.09.87 - 01.10.90	FK	Feist	Rainer	01.10.75 - 31.03.78	KK	Brannolte	Hermann
01.10.90 - 01.04.92	FK	Hass	Hubert	01.04.78 - 25.03.80	KK	Kubalek	Rüdiger
02.04.92 - heute	FK	Seemann	Axel	25.03.80 - 26.09.82	KK	Kurth	Jürgen
				01.10.82 - 30.09.84	FK	Stallmann	Wilfried
				01.10.84 - 27.09.85	FK	Boonstoppel	Arndt Rainer
				27.09.85 - 30.03.87	FK	Struwe	Karl Hermann
				01.04.87 - 28.09.88	KK	Kronisch	Jens-Volker
				28.09.88 - 30.09.91	KK	Beyer	Klaus
				01.10.91 - heute	KK	Vollers	Andreas

S 3 - Offiziere

01.01.59 - 30.06.60	KL	Bucher	Reinhard
01.07.60 - 30.06.61	KK	Arendt	Rudolf

Der neue Tender Klasse 404

Funktion und Entstehungsgang: Tender sind für den Einsatz der Schnellbootgeschwader unverzichtbar, weil sie die Einheiten im Übungs- bzw. Einsatzgebiet technisch-logistisch unterstützen. Sie stellen die Versorgung mit Kraftstoff, Frischwasser, Öl, Munition, Verpflegung, Kantinenwaren und elektrischer Energie sowie die Entsorgung von Müll, Altöl, Schmutzwasser und Fäkalien sicher. Darüber hinaus bieten sie mit Lazarett, Messerräumen, Duschen und Toiletten die Möglichkeiten medizinischer und sozialer Betreuung für die etwa 500 Soldaten eines Schnellbootgeschwaders und bieten zudem dem eingeschifften Geschwaderstab sowie der Systemunterstützungsgruppe (SUG), deren Aufgabe es ist, technische Unterstützung zu leisten, die notwendigen Unterkünfte. Diese Arbeiten werden in See zeitgleich mit den Entsorgungs- und Versorgungsmaßnahmen der Boote durchgeführt.

Die SUG wird mit Werkstätten, Ersatzteillagern und Dokumentation in Containern untergebracht und steht somit dem Geschwader immer arbeitsfähig zur Verfügung, auch wenn der Tender andere Aufgaben erfüllen muß. Die Lagerung der ET/AT, Meßgeräte/Werkzeuge etc. in Containern verleiht der SUG ein hohes Maß an Flexibilität. Die Tender sind als Unterstützungsplattform leicht austauschbar. Den unterschiedlichen Anforderungen technischer Unterstützung in den Schnellbootgeschwadern wird mit klassenspezifisch ausgestatteten SUG-Containersätzen entsprochen.

Nach rund 30jährigem erfolgreichem Einsatz in den Bootgeschwadern erfüllen die Tender Klasse 401 ihre Aufgaben heute nur noch mit Einschränkungen. Die Forderungen an Ersatzbauten wurden 1987 im Führungsstab der Marine erarbeitet. Auf Bewaffnung der Schiffe, sieht man von der Fliegerfaust ab, wurde aus Kostengründen verzichtet. Letztendlich ist ein Fahrzeug entstanden, welches mehr einem Handelsschiff als einem Kriegsschiff gleicht.

Für den Bau wurde eine Arbeitsgemeinschaft aus drei norddeutschen Werften gebildet. Der Bremer Vulkan, die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft und die Friedrich Lürssen-Werft in Vegesack teilen sich den Auftrag. Über die Friedrich Lürssen-Werft wird die Kröger-Werft in Rendsburg beteiligt.

Kurzbeschreibung Tender 404:

Hauptabmessungen

- Länge über alles	100,58 m
- Breite Hauptdeck	15,40 m
- Tiefgang	4,05 m
- Einsatzverdrängung	3500 t

Antriebs- und E-Anlage: Antriebs- und E-Anlage sind in einem Raum untergebracht und für 24 Stunden wachfreien Betrieb ausgelegt. Die Antriebsanlage besteht aus einem Dieselmotor, der über ein Wende-Untersetzungsgetriebe und eine Welle auf einen Festpropeller wirkt. Zur Verbesserung der Manövrierfähigkeit des Schiffes dient eine Querschubanlage im Bug. Die E-Versorgung des Schiffes und der längsseits liegenden Schnellboote erfolgt über 4 Dieselaggregate.

Schiffsbetriebsanlagen: Als Schiffsbetriebsanlagen, die den geltenden Vorschriften im Umweltschutz entsprechen, werden eingebaut:

- Abwasseraufbereitungsanlage
- Müllverdichtungsanlage
- Küchenabfallzerkleinerer
- UV-Entkeimungsanlage für Frischwasser
- Frischwassererzeuger
- Abort-Vakuumanlage
- Bilgenwassertöler

Der Tender ist so ausgelegt, daß auf jeder Seite des Schiffes ein Boot versorgt und entsorgt werden kann. Boote können auch in Fahrt nach der Heck-Bug-Methode mit Betriebsstoff versorgt werden. Eine Nachversorgung des Tenders ist nur vor Anker oder im Hafen möglich.

Containerausstattung: Der Tender 404 kann 24 Container an Oberdeck nehmen und betreiben. Standardgröße für alle SUG-Container ist der 20-Fuß-ISO-Container. Nach den Erfordernissen der einzelnen Waffensysteme sind für jedes Geschwader Sätze von Werkstatt-, Lager- und Funktionscontainern gebildet worden, die bis zu 13 Container umfassen.

Ausblick: Am 24.06.1992 wurde beim Bremer Vulkan Tender ELBE als erster Tender Klasse 404 getauft. Seit dem 01.10.1992 findet die Baubelehrung für die Erstbesatzung statt. Sie bereitet sich auf die Wertprobefahrt, den Funktionsnachweis und die Indienstellung vor, die für den 28.01.1993 im Heimathafen geplant ist. Auf die Besatzung kommt dann ein umfangreicher Prüfabschnitt zu, der in den Monaten März und April durchgeführt werden soll. Danach wird Tender ELBE in die Geschwaderoutine integriert werden. Mit dem Zulauf der Tender Klasse 404 beginnt in der Schnellbootflotte ein neues Kapitel in der einsatzunmittelbaren technisch-logistischen Unterstützung.

Gerd Fürstenberg
Korvettenkapitän