

## Das 2. Schnellbootgeschwader

Als der Knall der Sektorkorken in der Silvesternacht das Jahr 1993 einläutete, dürfte für kaum einen Angehörigen des 2. Schnellbootgeschwaders bereits absehbar gewesen sein, welche Überraschungen die nächsten 365 Tage parat hielten. So nahm für die Geschwaderführung das Jahr dann auch zunächst wie gewohnt an der seetaktischen Lehrgruppe seinen Lauf. Obwohl – jahreszeitlich bedingt – die Welt noch grau in grau erschien, regten Einzel- und Verbandsausbildungen und der Ende Februar stattfindende Torpedoschießabschnitt in den folgenden Wochen doch den Appetit auf mehr Seefahrt an. Insbesondere der Hunger der Besatzung des Tenders DONAU konnte schnell gestillt werden, als im Februar überraschend die Order einging, den Tender ELBE (KL 401) noch im März von Wilhelmshaven in das türkische Tuzla zu überführen. Neidvoll wurden die in sonnigen Gefilden braungebrannten Kameraden nach ihrer Rückkehr betrachtet, die von eindrucksvollen Erlebnissen und einer überwältigenden türkischen Gastfreundschaft zu berichten wußten, die allein für manche Strapaze und Entbehrung während der Reise entschädigt hat.

Neidvoll betrachtete sicherlich auch mancher Lord die sich auf ihre Karibikreise vorbereitenden Freigatten und Zerstörer, mit denen das Geschwader Ende April in Nordsee und Skagerrak im Rahmen des DESEX übte. Der Neid wich in diesem Manöver aber schon bald der Genugtuung darüber, daß man für die Dickschiffe mehr als nur ein ernstzunehmender Sparringspartner war und daß das eigene Waffensystem im Küstenvorfeld nach wie vor unübertroffen ist.

Dies sollten bald auch die drei amerikanischen Einheiten im Rahmen des US-Baltops erfahren, als ihnen die Schnellboote manches taktisch-operative Problem zu lösen aufgaben. Das US-Baltops im Juni mit einem darin eingebetteten Besuch in Klaipeda war aber auch für das 2. Schnellbootgeschwader ein krönender Abschluß des 1. Halbjahres. Unter amerikanischer Regie fand in der Ostsee erstmalig ein Manöver unter Beteiligung aller Anrainerstaaten der Ostsee statt, in dem manch „alter“ Gegner zum neuen Freund wurde.

Mit der AAG nach Cherbourg und Dublin hielt das 2. Halbjahr gleich zu Beginn ein weiteres Bonbon parat, das die verregnete Urlaubszeit schnell ver-



gessen machte. In einer weiteren Geschwaderausbildung, in der SEF und in dem das Ausbildungsjahr abschließenden Torpedoschießabschnitt im Dezember wurde den Besatzungen nicht nur einiges abverlangt, sondern sicher auch der Saldo für manch schönen Hafenaufenthalt beglichen.

Ein Jahresrückblick wäre aber unvollständig, wenn abgesehen von den abwechslungsreichen Seefahrten und Manövern nicht auch andere Dinge Erwähnung fänden, die den Alltag im 2. Schnellbootgeschwader geprägt haben und die teilweise auch die nächste Zukunft des Geschwaders entscheidend bestimmen werden.

Mit der in diesem Jahr begonnenen Umrüstung der Boote der Klasse 143 auf die ESM/ECM-Anlage OCTOPUS wird die Kampfkraft und Durchsetzungsfähigkeit des Waffensystems erheblich gesteigert.

Stete Sorgen bereitete dem Geschwader über das Jahr gesehen der schon fast chronische Mangel an Unteroffizieren im Bereich Bootsoption, der die Einsatzfähigkeit der Boote nicht unmaßgeblich beeinflusste.

Mehr Pech denn Glück im Unglück hatten S 67 CONDOR und S 69 HABICHT, als ihnen in Warnemünde bzw. an der Fischerbalje vor Borkum die berühmte Handbreit Wasser unter dem Kiel fehlte.

Bereits im Frühjahr verdichteten sich erste Gerüchte zu der Gewißheit, daß das 2. Schnellbootgeschwader im Frühsommer nächsten Jahres erstmalig eine mehrmonatige Expedition ins Mittelmeer durchführen wird.

Und schließlich fiel im Sommer die Entscheidung, daß das 2. Schnellbootgeschwader mit seinen über 600 Soldaten der erste Marineverband sein wird, der 1994 gemeinsam mit dem Flottillenstab im Rahmen des Stationierungskonzeptes nach Mecklenburg-Vorpommern verlegt wird und in Warnemünde ein neues Domizil findet.

Das Jahr 1993, in dem das 2. Schnellbootgeschwader nicht zuletzt auch seinen fünfunddreißigjährigen Geburtstag feierte und nicht weniger als sechs Kommandantenwechsel zu verkräften hatte, war insgesamt gesehen also ein durchaus facettenreiches und mit unterschiedlichsten Ingredienzen angereichertes Jahr, in dem der Begriff Routine kaum von dem einen auf den anderen Tag Bestand hatte. Vor dem Hintergrund der Mittelmeerexpedition, des Umzuges nach Warnemünde und der Außer- bzw. Indienststellung von „altem“ und „neuem“ Tender verspricht auch 1994 insofern ein Jahr wie jedes andere zu werden. Kein Grund also, daß das 2. Schnellbootgeschwader anders in die Zukunft blickte als es die Vergangenheit stets bewältigt hat:

F - H - G

# AAG nach Dublin

Am Donnerstag, den 12. August 1993, vier Tage nach dem Ende eines verregneten Flottenurlaubs, hieß es für sieben Boote und den Tender des 2. Schnellbootgeschwaders seeklar machen. Anlaß war die AAG 206/93 mit Dublin als Zielhafen und Highlight.

Nach dem Eintritt in den Nord-Ostsee-Kanal in Holtenau und dem traditionellen Schleuseneis begann für die Ungetauften der Akt der Läuterung und Besinnung durch Neptun, ihre liebliche Fischheit Thetis und der Korallengarde. Mit Einlaufen in Brunsbüttel waren sich allerdings alle einig: Schleuseneis schmeckt besser!

Die Nacht wurde in Brunsbüttel verbracht, weil Wind und Wellen in der deutschen Bucht über die Weiterfahrt anders entschieden hatten und damit die Manöverplanung in ihrem Sinne korrigierten. Mit Auslaufen am nächsten Morgen zeigte die Nordsee, daß sie nichts von ihrem Temperament der vergangenen Nacht eingebüßt hatte. Damit war die Zeit reif, sich die ersten Seemannsbeine zu erbrechen.

Die Fischerbalje von Borkum ist eine Ecke, die jeder mit Respekt und entsprechender Vorsicht beschiff. Ein Tonnenleger hatte sich kurzfristig Tonne 1 ausgeliehen, was S 69 HABICHT leider zum Verhängnis wurde. Mit verbeultem Propeller mußte er nach Wilhelmshaven geschleppt werden. Glücklicherweise konnte er sein Staffelholtz an den aufrückenden ALBATROS weiterreichen, der erst technisch erprobt worden war, bevor er dem Geschwader folgen konnte.

Mit Borkum war der erste Boxenstopp erreicht. Während die Besatzungen sich in der „Strandschlucht“ zur Nachbesprechung der Kanaltaufe trafen, nutzten nasse Urlauber „Das Wochenende bei der Marine“, um sich über die „Kampfstacheln der Ostsee“ zu informieren. Der Resonanz nach zu urteilen, war das Geschwader die einzige und damit willkommene Abwechslung.

Mit dem Auslaufen am Montag und Dienstag mußten des Matrosen neue Beine erprobt werden. Aber: Die Seekrankheit ist halb so schlimm, beschäftigt man den Geist mit Sinn. Die vornehmliche Aufgabe war das Luftzielschießen oder genauer auch Low-Level-Height-Keeping-Target-Schießen genannt. Natürliche Nebelmittel sowie eine Meuterei der Technik beutelten erneut die Planung. Also vertrieb man sich die Zeit mit seemannischen Manövern. Der Tender nutzte diesen Übungsabschnitt der Improvisation, um nach Cher-

bourg voraus zu eilen und auf der „Grand Rade“ zu ankern.

Der Transit nach Cherbourg wurde im 2-Wachen-Törn bestritten. Dadurch wurde die Bewältigung der einzelnen Teilaufgaben von jedem Abschnittsangehörigen abgefordert, was den Ausbildungseffekt steigerte: denn auch der Soldat wächst mit seinen Aufgaben. Die Boote gingen am Mittwochmorgen längsseits Tender, um Wasser und Kraftstoff zu bunkern, bevor sie anschließend im Militärfhafen an der Außenmole anlegten. Der Abend wurde in einem Cafe Cherbourgs mit Pastis begangen. Das Treiben in der Fußgängerzone, die Menschen, die Sprache, kurz das gesamte französische Ambiente mußte um so intensiver erlebt werden, da sich jeder auf das sehr frühe Auslaufen am folgenden Tag vorbereiten wollte.

Mit dem Vorsatz, sich nicht dem Unwillen des Ärmelkanals zu beugen und die neuen Seemannsbeine auszuprobieren, jagten sieben Schnellboote mit 27 Knoten gegen Westen und erfuhren Thetis sanfte Rundungen.

Am Freitag war es endlich geschafft. Das Einlaufen von acht deutschen Einheiten entsprach, gemessen am irischen Streitkräftepotential, einem Aufmarsch der spanischen Armada. Folglich setzte mit dem Festmachen in Dublin auf beiden Seiten der Relling großes Interesse ein.

Die Iren flanierten von morgens früh bis spät in die Nacht vor den Booten auf der Pier entlang, nutzten ausgiebig das Open-Ship und zeigten sich von der Anzahl der Boote als auch deren Bewaffnung beeindruckt. Die Stellingposten wurden mit Fragen überhäuft. Wehe demjenigen, der sich nicht mit Englisch wehren konnte.

Dublin hingegen war für die Besatzungen durch Geschichten, Reiseführer und Fernsehen zur touristischen Herausforderung geworden.

Mit „Klar Deck, Stelling frei“ fiel die letzte Schranke, welche zwischen dem erwartungsvollen Soldaten und Dublin stand. Die Priorität bestand am frühen Nachmittag natürlich in der Erwanderung der Innenstadt, um sich einen Überblick über die Einkaufs- und Essensmöglichkeiten zu verschaffen und gleichzeitig das Künstlerviertel mit seinen ungezählten Pubs für die abendliche Einkehr zu prüfen.

Der Seemann konnte hautnah erleben, daß ein irischer Pub mehr als eine Kneipe ist. Er dient als Zentrum des gesellschaftlichen Miteinanders in allen Lebens- und Bierlagen.

Dem Besucher fällt sofort auf, daß die Biermarke Guinness offensichtlich Grundnahrungsmittel und Nationalgetränk Nummer 1 ist. Dieses Bier ist als Wahrzeichen der Landschaft Irlands und seiner Frauen gebräut. Kräftig und von herber Schönheit. Und so gibt es über Guinness zwei Meinungen, entweder mag man es oder nicht.

In einigen Pubs werden irische Lieder von ein bis zwei Musikern gespielt. Wenn mit dem Abend auch der Bierkonsum fortgeschritten ist, eskaliert das ganze regelmäßig zu einer Ausgelassenheit des Tanzens, Mitsingens und Klatschens, wie es eigentlich nur in südlichen Ländern der Fall sein kann.

Damit der Soldat auch etwas von der Umgebung Dublins gesehen hatte, stand ihm ein Bus zur Verfügung. Die Qualität des Busses ließ sich mit einem frisierten normannisch-keltischen Pritschenwagen vergleichen. Die Englischkenntnisse des Fahrers entsprachen der gleichen Epoche. Da er weder einen Tourenplan noch einen Reisebegleiter bei sich hatte, fuhr er dorthin, worauf der Kollektivfinger in der Karte tippte. Eigentlich hat die Tour allen Beteiligten dann doch noch gut gefallen, zumal durch die Zusammenarbeit von Bodenwellen und Vehikel eine Sitzbank abbrach und ihre Besitzer zur Kopfmassage nach hinten wegklappten.

Nachdem bereits am Einlaufftag die Dichte des protokollarischen Programms erdrückend war, sah

man sich am Montag einer weiteren Welle offizieller Veranstaltungen gegenüber. Neben Kinderparty, Fußballspiel und Cocktailempfang wurde auf Anregung einiger Geschwaderangehöriger, die im Rahmen einer Sight-Seeing-Tour den deutschen Soldatenfriedhof in den Wicklow Mountains besucht und sich tief beeindruckt gezeigt hatten, spontan eine Kranzniederlegung organisiert.

Für alle Beteiligten war diese Art des Gedenkens an die Opfer der beiden Weltkriege eine bewegende Geste, die auch nach außen sichtbar machte, daß sich deutsche Marinesoldaten ihren Aufgaben, die von den „Botschaftern in Blau“ im Ausland erwartet werden, stellen.

Mit dem Dienstag kam auch das Abschiednehmen von Dublin. Das Ablegen von sieben Booten, die nacheinander ablegten, im Fluß drehten und in Form einer langen Perlschnur durch die geöffnete Klappbrücke ausliefen, war ein beeindruckender Anblick.

Mittlerweile ist es Donnerstag, der 26. August 1993, und wir sind nach 800 – mit 20 Knoten Vormarschgeschwindigkeit – zurückgelegten Seemeilen in Borkum eingelaufen. Den Transit haben wir erneut im 2-Wachen-Törn zurückgelegt. Wir werden um 16.00 Uhr in Richtung Heimat auslaufen, und eigentlich freuen wir uns alle auf zu Hause.

Leutnant zur See der Reserve Heringhaus  
S 61 ALBATROS

# Neuordnung der Marineausbildung

Im Oktober 1990 wurde das Marineamt durch den Inspekteur der Marine beauftragt, ein „Ausbildungskonzept zur Vorbereitung der Umgliederung“ der Marine zu erarbeiten. Der Infrabedarf sollte dabei ermittelt und Stationierungsmaßnahmen gegeben werden.

Ziel des Auftrages war „der reibungslose, planmäßige Übergang der heutigen Marineausbildung in diejenige des Jahres 2005“.

Unter anderem waren folgende Vorgaben bei der Erfüllung des Auftrages zu berücksichtigen:

- Die militärfachliche Ausbildung wird auf drei Funktionsbereiche konzentriert und mit der Ausbildung zum Vorgesetzten an fünf Schulen erfolgen:
  - Marineortungsschule (MOpS)
    - ⇨ Operationsdienst
  - Marineteknikschule (MTS)
    - ⇨ Technischer Dienst
  - Marineversorgungsschule (MVS)
    - ⇨ Allgemeine Dienste
  - Marineschule Mürwik (MSM)
    - ⇨ Vorgesetztenausbildung Offiziere
  - Marineunteroffizierschule (MUS)
    - ⇨ Vorgesetztenausbildung Unteroffiziere
- Straffung der Ausbildung durch Zusammenfassung von Verwendungsreihen sowie Abbau von Spezialisierungen.
- Unterscheidung der Lehrgänge nach:
  - Grundlagenausbildung
  - modularer Ergänzungsausbildung
  - Einweisung/Ausbildung am Arbeitsplatz
- Marineortungsschule/Marineoperationsschule, die Marineversorgungsschule, die Marineschule Mürwik und die Marineunteroffizierschule verbleiben am gegenwärtigen Standort.
- Die Technische Marineschule/Marineteknikschule ist nach Stralsund/Parow zu verlegen. Die Lehrgruppe Schiffssicherung verbleibt als Teil der Technischen Marineschule/Marineteknikschule in Neustadt.

Im September 1991 wurde dem Inspekteur der Marine der Bericht über die „Neuordnung der Marineausbildung“ durch den Amtschef des Marineamtes vorgelegt. Der Inspekteur der Marine hat diese billigend zur Kenntnis genommen und das Ausbildungskonzept zur bindenden Richtlinie erklärt.

Die darin festgelegte Konzentration und Neugestaltung verschiedener Verwendungsreihen und

-bereiche sowie Änderungen in der lehrgangsgebundenen Ausbildung nach Form und Inhalt richten sich nach folgenden Kriterien:

- bedarfsgerechte und attraktive Ausbildung unter Berücksichtigung der gebotenen Wirtschaftlichkeit
- Straffung der Ausbildung
- reibungsloser und planmäßiger Übergang der heutigen Marineausbildung in diejenige des Jahres 2005
- Arbeitsfähigkeit und Führungsfähigkeit der Organisation Marineausbildung
- Zweckmäßigkeit, Durchführbarkeit und Vertretbarkeit der „Neuordnung der Marineausbildung“.

Änderungen bei der Ausbildung wird es durch die „Neuordnung Marineausbildung“ in fast allen Verwendungsreihen (VWdGr) geben, wobei aufgrund der Straffung und Attraktivität (zivilberufliche Anerkennung) einige Verwendungsreihen wegfallen bzw. neu geschaffen werden.

Die einzelnen Lehrgänge der militärfachlichen Ausbildung werden unter Berücksichtigung der nachfolgenden Kriterien festgelegt, von denen nur in Ausnahmefällen abgewichen werden darf:

- die grundsätzliche Lehrgangsdauer von drei Monaten in der MFA Maat und sechs Monaten in der MFA Bootsmann ist nicht zu überschreiten
- die MFA Gast ist nach Möglichkeit einzustellen
- dem Bedarfsträger sind einsatzfähig ausgebildete Soldaten zur Verfügung zu stellen
- der vorgegebene Umfang an Dienstposten Schüleretat und Dienstposten Stammpersonal Schulen ist nicht zu überschreiten.

Änderungen, die sich aufgrund der Neuordnung unmittelbar auf die heutige Bordorganisation der Schnellboote auswirken:

- Umwandlung der Verwendungsreihe 11 Decksdienst in die Verwendungsreihe 45 Schiffsmechanik (durch Änderung der Ausbildung nach dem Tätigkeitsbild des Schiffsmechanikers der Handelsmarine wird die zivilberufliche Anerkennung gewährleistet). Soldaten der Verwendungsreihe 45 werden dem Hauptabschnitt (HA) 100 „Schiffseinsatz“ zugeordnet. Die bisherige materielle Verantwortung des HA 200 „Schiffstechnik“ für Spille, Ruderanlagen,

ausgewählte Schiffsbetriebsanlagen und Schiffsicherungsgeräte wird dann schrittweise vom HA 200 an den HA 100 übergeben.

- Schaffung der Verwendungsreihe 46 Marineelektronik (Zusammenfassung der Verwendungsreihe 24 Führungsmittellektronik, 25 Fernmeldetechnik, 32 Überwasserwaffenelektronik, 35 Unterwasserwaffenelektronik). PUO Verwendungsreihe 46 wird den „Feuermeister“ Verwendungsreihe 32 auf KI 148 ersetzen.
- Schaffung der Verwendungsreihe 47 Waffentechnik (Zusammenfassen der Verwendungsreihe 31 Überwasserwaffenmechanik, 33 Unterwasserwaffenmechanik, 35 Sperrwaffenmechanik).

Mit der Umorganisation wird die Ausbildung „Unterwasserwaffenmechanik“ auf Gastebene

entfallen. Für die KI 143 bedeutet dies, daß es keinen reinen Unterwasserwaffenmechaniker-gast (Verwendungsreihe 33) mehr geben wird. Dessen Materialverantwortung geht über in den Bereich des Unteroffizier Verwendungsreihe 47.

Die mit der Umstrukturierung der Marine notwendig gewordene, grundlegende Neuordnung der Marine ist 1993 angelaufen. Zum jetzigen Zeitpunkt ist allerdings noch nicht erkennbar, welche weiteren Auswirkungen sie im organisatorischen Bereich der Flotte zur Folge haben wird.

Korvettenkapitän Weißmann  
Stab Schnellbootflottille

# Geschichte der Schnellboot-Tender

Der Tender ELBE, die erste Einheit der neuen Klasse 404, wurde am 28. Januar 1933 in Kiel für das 7. Schnellbootgeschwader in Dienst gestellt. Damit begann der Ersatz der „alten“, seit über dreißig Jahren bewährten Schiffe der Klasse 401, die gelegentlich auch als Ahnen der deutschen Schnellboot-Tender angesehen werden. Diese Annahme ist jedoch falsch. Die Ursprünge unser Tender gehen bis in die Zeit des 1. Weltkrieges zurück.

## Schnellboot-Tender 1917–1939

Bereits während des 1. Weltkrieges übernahm im Sommer 1917 die INKULA, ein sogenanntes Minenräum-Mutterschiff, vorübergehend Aufgaben als Begleitschiff für die in den Anfängen befindliche deutsche Schnellbootwaffe. INKULA transportierte ein torpedobewaffnetes Versuchsgleitboot bis in die Einsatzgebiete. Das Gleitboot wurde mit dem Kran ein- und ausgesetzt. Auch das Laden des Torpedorohres erfolgte an Oberdeck des Mutterschiffes. Die Erfahrungen waren durchaus vielversprechend, da die Einsatzräume kleiner Torpedoträger erheblich erweitert werden konnten.

Nach dem 1. Weltkrieg wurden ab 1923 Erprobungen mit ehemaligen Kriegsschnellbooten (LM-Boote) und mit Versuchsbooten durchgeführt. Um den LM-Booten stützpunktunabhängige Erprobungen zu ermöglichen, wurde 1927 der Stationstender NORDSEE zugeteilt. Die NORDSEE, 56 Meter lang und 830 ts verdrängend, unterstützte ab 1932 die neu in Dienst gestellten Schnellboote S1–S5 der Schnellboothalbflottille. Kapazitäten und Leistungen der NORDSEE erwiesen sich jedoch bald als völlig unzureichend, da nur vier Schnellboote betreut werden konnten. Ein Umbau der NORDSEE von Dampf- auf Dieselantrieb, um mehr Platz zu gewinnen, stieß auf Ablehnung der Marineleitung. Stattdessen erfolgte der Bau eines neuen, größeren Schnellboot-Mutterschiffes, das 1934 als TSINGTAU für die 1. Schnellbootflottille in Dienst stellte und die NORDSEE ablöste. TSINGTAU, 87 Meter lang und 2490 ts verdrängend, verfügte über 2 x 8,8 cm und 8 x 2 cm Flak. Die 149 Mann der Besatzung sollten Reparaturen sowie die Versorgung der Schnellboote mit Munition und Betriebsstoffen sicherstellen. Außerdem war die Unterbringung des Flottilienstabes und von Teilen der Boots-



Begleitschiff TSINGTAU mit Schnellbooten



Tender Klasse 404, ELBE

besatzungen vorgesehen. Entsprechend den Planungen des Jahres 1936 über einen zügigen Ausbau der Schnellbootwaffe sollten in den Folgejahren insgesamt acht Schnellbootflottillen mit je acht Schnellbooten entstehen. Für jede Flottille war ein Begleitschiff vorgesehen. Bis zum Beginn des 2. Weltkrieges konnten jedoch keine weiteren Begleitschiffneubauten abgeliefert werden. Stattdessen kaufte die Kriegsmarine 1938 das ursprünglich für China vorgesehene Schnellboot-Begleitschiff TANGA und stellte es Anfang 1939 für die 2. Schnellbootflottille in Dienst. TANGA war mit 96 Metern Länge und 2 620 ts bei 225 Mann Besatzung noch größer als TSINGTAU, die mit ihren Lagermöglichkeiten bereits kaum noch den Forderungen genügen konnte. Auch die Artilleriebewaffnung der TANGA, 2 x 10,5 cm, 2 x 3,7 cm und 4 x 2 cm wurde weiter verbessert. Als Höchstgeschwindigkeit beider Schiffe wurde 17,5 Knoten angegeben.

### Schnellboot-Tender während des 2. Weltkrieges

Ab 1939 liefen zahlreiche neue Schnellboote der Kriegsmarine zu, neue Schnellbootflottillen wurden aufgestellt. Die Begleitschiffe CARL PETERS und ADOLF LÜDERITZ, bereits 1938 auf Kiel gelegt, wurden 1940 für die 1. und 3. Schnellbootflottille in Dienst gestellt. Bei einer Länge von 114 Metern und 3 600 ts Verdrängung sowie 225 Mann Besatzung verfügten beide Schiffe über umfangreiche Werkstatt- und Lastenbereiche. Die Bewaff-

nung, 4 x 10,5 cm, 6 x 3,7 cm, 1 x 4 cm und 8 x 2 cm, wurde weiter verstärkt.

Für die weiteren geplanten Begleitschiffneubauten fehlten wegen anderer Prioritätensetzung die erforderlichen Mittel und Werftkapazitäten. Die Kriegsmarine beschloß deshalb, die 1940 beschlagnahmten, in den Niederlanden auf Stapel liegenden Handelsschiffe LEWANT II und III zu Schnellboot-Tendern umzubauen. Beide Schiffe wurden erst 1943 bzw. 1944 als HERMANN VON WISSMANN und GUSTAV NACHTIGALL in Dienst gestellt. In Größe und Bewaffnung ähnelten diese Begleitschiffe der CARL PETERS-Klasse.

Zusätzlich erfolgte der behelfsmäßige Umbau mehrerer beschlagnahmter Handelsschiffe zu Hilfs-Begleitschiffen. Im Laufe des Krieges zeigte sich sehr deutlich, daß die recht groß ausgefallenen Schnellboot-Tender die an sie gestellten Erwartungen nur bedingt erfüllen konnten. Zwar war der Vorteil ständiger Verlegungsbereitschaft der Tender zur Unterstützung der Schnellboote unbestritten, die Gefahr eines Totalverlustes des Begleitschiffes bedingt durch die hohe Luftbedrohung in den meisten Einsatzgebieten wurde jedoch als unverhältnismäßig hoch angesehen. Ab 1943 wurde deshalb der überwiegende Teil der Begleitschiffe abgezogen und den Schnellboot-Schulflottillen zugeteilt. Die Schnellboote stützten sich stattdessen zum Teil auf verbunkerte Basen ab. In den letzten Kriegsmontaten gingen die Schnellbootflottillen schließlich dazu über, Werkstatteinrichtungen in kleinere Küstenfahrzeuge einzuräumen und



kleine Tankschiffe zum Nachbunkern zu nutzen. Erwähnenswert ist, daß mehrere Schnellboot-Begleitschiffe an der Räumung des Kurlandbrückenkopfes und der Rückführung von ca. 4 500 Personen beteiligt waren.

#### **Tender in der Bundesmarine**

Die Erfahrungen des 2. Weltkrieges über den Einsatz der Schnellboot-Begleitschiffe wurden bei den Planungen zum Aufbau der Bundesmarine berücksichtigt. So stand außer Frage, daß die Bootsgeschwader Tender zur stützpunktunabhängigen Versorgung erhalten sollten. Für die vier Schnellbootgeschwader waren acht Neubau-Tender vorgesehen: RHEIN, MAIN, ELBE, NECKAR, WERRA, WESER, RUHR und DONAU. Jede aus fünf Schnellbooten bestehende Division sollte einen Tender der Klasse 401 erhalten. Bereits während der Bauphase Anfang der sechziger Jahre erfolgte jedoch die Änderung der ursprünglichen Planung, RUHR sowie zeitweise DONAU und WESER fanden Verwendung als Schulschiffe. Die Schnellboot-Tender bewährten sich in zahlreichen Manövern und Auslandsreisen bei der Erfüllung ihrer Hauptaufgaben, Versorgung und Hilfeleistungen bei Instandsetzungen der Schnellboote. Die Tender verfügten über eine verhältnismäßig starke Artilleriebewaffnung: 2 x 100 mm Türme sowie 4 x 40 mm Geschütze sollten am Versorgungspunkt die Abwehr von Luft- und bedingt von Überwasserangriffen auch für die Schnellboote sicherstellen. Unterkünfte für den Geschwaderstab sowie für Teile der Schnellbootsbesatzungen während der Ruhepausen waren vorgesehen. Die Schiffe wurden mit umfangreichen Ortungs- und Fernmeldeeinrichtungen ausgerüstet, um Aufgaben als Führungsschiffe zu übernehmen. Bei 99 Meter Länge verdrängen die Klasse 401-Tender 2 760 ts und laufen 21 Knoten Höchstgeschwindigkeit. Die ursprüngliche Besatzungsstärke von 110 Mann wurde im Laufe der Jahre, einschließlich der Systemunterstützungsgruppe, auf 160 erhöht.

Seit den achtziger Jahren ist das Nutzungsende 401 absehbar. Insbesondere die kostenintensive Besatzungsstärke sollte verkleinert werden, ohne die Erfüllung der Hauptaufgaben zu beeinträchtigen. Die mit der Vereinigung Deutschlands übernommenen Versorger und Schwimmenden Stützpunkte der ehemaligen Volksmarine der DDR erwiesen sich zum Einsatz als Schnellboot-Tender ungeeignet, insbesondere wegen unzureichender Kapazitäten und absehbar unverhältnismäßig hoher Umbaukosten. Außerdem wurde der Einsatz der Schwimmenden Stützpunkte in der Volksmarine wegen schiffbaulicher Probleme auf die Küstengewässer bis 10 NM beschränkt. Folgerichtig wurden als Ersatz für die Klasse 401 Neubauten

auf Kiel gelegt, die 1993/1994 als Schnellboot-Tender der Klasse 404 in Dienst stellen. Sie tragen die Traditionsnamen ihrer Vorgänger DONAU, RHEIN, MAIN und ELBE. Die Klasse 404 ist nach Handelsschiffstandard gebaut. Die Unterbringung der nur noch vierzig Mann starken Besatzung sowie des Geschwaderstabes ist zeitgemäß. Bis zu vierundzwanzig Werkstatt- und Unterkunftcontainer für die Systemunterstützungsgruppe können an Bord gelagert werden. Innerhalb kürzester Zeit können die auf die einzelnen Bootsklassen abgestimmten Containerbeladungen ausgewechselt werden. Die Tender sind bis auf Fliegerfaustwaffen zum Eigenschutz gegen Luftziele unbewaffnet. Eine Operationszentrale ist nicht vorhanden. Die Tender verfügen allerdings über ein Hubschrauberlandendeck. Die Antriebsanlage besteht aus einem Dieselmotor, womit eine Höchstgeschwindigkeit von 15 Knoten erzielt wird. Die Schiffe sind 100 Meter lang und verdrängen 3450 ts. Der Tender 404 ist ein auf die Zukunft gerichtetes System der Marine, den die Hauptaufgaben, stützpunktabhängiges Ver- und Entsorgen und Durchführen von Materialerhaltungsmaßnahmen für Schnellboote, mit seinen Vorgängern verbindet.

Kapitänleutnant Steen  
Stab Schnellbootflottille