Das 2. Schnellbootgeschwader 1997

Und wieder war es ein strenger Winter, der die Übungsvorhaben des 2. Schnellbootgeschwaders sprichwörtlich auf Eis gelegt hat. Aber Hafen und die Gemüter unserer Soldaten wurden von den ersten frühlingshaften Temperaturen erwärmt - jetzt sollte es losgehen. Auf dem Plan stand eine Geschwaderausbildung, Torpedoschießen und vor allem endlich mal wieder Kopenhagen.

Voller Vorfreude und bei strahlendem Wetter hieß es dann für die nächsten drei Wochen Leinen los. Schon der zweite Tag aber bescherte uns zwei Höhepunkte. Ein interessantes PASSEX mit der Fregatte AUGSBURG und danach die sehr ernüchternde Entscheidung von MUKdo, daß ein Großteil der Antriebsanlagen bis auf weiteres gesperrt seien. Mit etwas gedämpfter Laune setzten wir den Kurs auf Warnemünde ab und grübelten über das weitere Vorgehen.

S 65 SPERBER, S 68 SEEADLER und natürlich unsere DONAU durften nach kurzem Überlegen und Personal EF 1 plus, daß heißt jede Koje besetzt, die Reise nach Kopenhagen fortsetzen. Die anderen Boote stießen dann, mit der Auflage, die Antriebsanlage nicht maximal zu belasten, zur letzten TORPEX Woche dazu und das Übungsziel konnte so noch einmal erreicht werden.

Dieser Vorfall bewegte jedoch einiges - zur Lösung der Motorenproblematik wurde von allen Beteiligten mit Nachdruck ein Plan erarbeitet und so dürfte dieses leidige Thema für das 2. Schnellbootgeschwader Anfang 1998 der Vergangenheit angehören.

Als Pilotprojekt wurde S 61 ALBATROS umgerüstet und konnte neidvoll von den Kameraden betrachtet, während des Manövers „Linked Seas" mit dem 7. Schnellbootgeschwader vor der portugisischen Küste, die Standfestigkeit der Antriebsanlage erfolgreich nachweisen.

Das zweite Quartal war wie zu erwarten wieder recht dynamisch. An der Schleibrücke ging es zu wie an einem Bienenstock. Wochenenden bei der Marine, FüAkEX, SCHNELLER DELPHIN, TSK Info Tage, WAKE 971, dutzende ÖA Fahrten und das war nur eine kleine Auswahl, hielten das Geschwader ganz schön auf Trab.

Nachdem sich der Kommandeur fast schon damit abgefunden hat, seine Kommandanten nur noch zum An-und Abmelden zu sehen, brachte das nächste Großvorhaben das Geschwader aber wieder zusammen.

US BALTOPS, ein für das 2. Schnellbootgeschwader kein unbekanntes Manöver, entwickelte sich wie vorauszusehen zu einem Höhepunkt. Zum einen konnte man liebgewonnene Freunde wieder treffen und trotz eines fast babylonischem Sprachenwirrwarrs entstanden neue Kontakte und Freundschaften. Die umwerfende Gastfreundschaft in Gedingen und die Kieler Woche in internationaler Begleitung wird noch lange in Erinnerung bleiben.

Es wurde natürlich aber auch hart gearbeitet. Die erste Woche stand traditionell unter dem Motto „Partnership for Peace" unter Beteiligung fast aller Ostseeanrainer und in der zweiten Woche übte die „NATO Familie" unter sich.

Mit Anlegen in Warnemünde begann dann der wohlverdiente Flottenurlaub. Viel Zeit zum verschnaufen blieb jedoch nicht, da kurz nach dem Urlaub der SEF 97 von uns angetreten werden mußte.

Der SEF wurde jedoch aus finanziellen Gründen zeitlich so gestrafft, daß alle Vorbereitungen ohne Zeitnot getroffen werden konnten.

Der SEF war in zweifacher Hinsicht eine Herausforderung. Zum einen mußten sich

Einheiten aus allen Flottillen der Marine in einem gemeinsamen Verband zusammenfinden, zum anderen wurden neue Verfahren und Taktiken in See erprobt und eine Menge Lehren gezogen und schriftlich fixiert. Insgesamt konnte nachgewiesen werden, daß die gegenseitigen Ressentiments unter den Flottillen, die seit Jahren mit einem Augenzwinkern in den Messen der Marine gepflegt werden, nicht unüberbrückbar sind. Die Kameradschaft und Kooperation untereinander war sowohl in der Hafenvorbereitung, als auch in See beispielhaft und sehr fruchtbar.

Das vierte Quartal stand wie immer ganz unter dem Motto SQUADEX und TORPEX.

Nach einer Woche „WARM UP" in der dänischen Inselwelt, pendelten die Boote zwischen Kiel-Jägersberg und dem Schießgebiet, um ihre Aale dann treffgenau unter die DONAU zu lenken. In einer Systemübung mußte zudem noch unter den strengen Augen und Videokameras von Kommando Truppenversuche, nachgewiesen werden, daß die Boote natürlich auch sehr wehrhaft gegen unsere Kameraden der fliegenden Zunft bestehen können.

Insgesamt war 1997 ein sehr arbeits- und abwechslungsreiches Jahr, jedoch geprägt von manchen Unwägbarkeiten. Die anfängliche Unsicherheit, hervorgerufen durch die Probleme in den Antriebsanlagen der Boote, zwangen zu einschneidenden Änderungen der Jahresplanung. Die Besatzungen der Boote und des Tenders haben jedoch einmal mehr mit großer Flexibilität, Einsatzbereitschaft und dem nötigen Quantum an Gelassenheit alle Entscheidungen mitgetragen und sich aktiv bemüht, neue Planungen mit Leben zu erfüllen.

F - H - G

Martin Kübel
Korvettenkapitän
und S 3 2. Schnellbootgeschwader

Ständiger Einsatz- und Ausbildungsverband Flotte (SEF 1997)

Mast abfendern im Fehmarnsund
Foto: OBtsm Hergen Hennings

Die Sparmaßnahmen des Bundes machten auch vor der SEF 1997 nicht halt. Das ursprünglich für einen Gesamtzeitraum von 7 Wochen geplante Manöver wurde auf 4 Wochen reduziert, davon eine Woche als Planungsphase in Wilhelmshaven. Für die Verantwortlichen von Planung und Durchführung, Kapitän zur See Kronisch, Kommandeur der Schnellbootflottille/COM SEF 97 und seinen Stab sicherlich eine große Herausforderung, da sich in kürzester Zeit auf die neuen Rahmenvorgaben eingestellt werden mußte.
Am SEF 97 nahmen neben acht Booten des 2. Schnellbootgeschwaders (S 63 GEIER, S 64 BUSSARD, S 65 SPERBER, S 66 GREIF, S 67 KONDOR, S 68 SEEADLER, S 69 HABICHT, S 70 KORMORAN) und Tender DONAU die Fregatten LÜBECK und NIEDERSACHSEN, die Minensuch /-jagdboote SULZBACH-ROSENBERG, BAD RAPPENAU, BAD BEVENSEN, PASSAU, KULMBACH, die Versorger SPESSART, AMMERSEE, FEHMARN, U-Boot U 23 sowie Tornados, MPA's und BHS teil.
Um einen möglichst großen Ausbildungserfolg in dem verkürzten Übungszeitraum zu erzielen, wurde großer Wert auf einen straffen organisatorischen Ablauf gelegt. Auch in diesem Jahr wurde schwerpunktmäßig die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Seekriegsmitteln mit ihren besonderen Fähigkeiten und taktisch-operativen Ansatzmöglichkeiten geübt. Während der Manöverphase zeigten die teilnehmenden Einheiten insbesondere Präsenz in den Seegebieten West Balt, Kattegat, Skagerrak und Nordsee.

Die Eckdaten der SEF 97:
18.08. - 22.08.1997
Planungsphase, Hafenphase // Taktische Vorbereitung für die Command Teams am Taktischen Ausbildungszentrum in Wilhelmshaven
25.08. - 04.09.1997 Seephase I
05.09. - 07.09.1997 Wochenende in Warnemünde
08.09. - 13.09.1997 Seephase II

Die Planungsphase, Hafenphase wurde sowohl von allen teilnehmenden Einheiten, als auch von ihren Command Teams zur intensiven Vorbereitung der einzelnen vorgesehenen Ausbildungsabschnitte genutzt. Am Taktischen Ausbildungszentrum wurden flottillenspezifische Verfahren und Vorgehensweisen den Command Teams

Fast Roping auf S-Boot

Foto: HG Crepaz

vorgestellt und so eine gemeinsame Basis / zielgerichtetes Verständnis für die Erfüllung von Aufträgen während der Seephasen geschaffen.
Am Dienstag, den 26.08.1997 um 06.00 Uhr begann die erste Seephase der SEF 97 für das 2. Schnellbootgeschwader. Via Nord-Ostsee-Kanal sollte in die Nordsee verlegt werden, um dort mit den anderen SEF - Einheiten zusammenzutreffen. Auf dem Ausbildungsprogramm standen für das 2. Schnellbootgeschwader unter anderem ein LLHKT - Schießen (Low-Level-High-Keeping-Targeting) im Schießgebiet Helgoland, taktische Übungen gegen die Fregatten, Flugabwehrübungen sowie eine PARMA - Übung in Zusammenarbeit mit der Fregatte Lübeck.
Im Rahmen der Vorbereitungen zur PARMA - Übung hat sich - als kleine Anekdote und als Beispiel für schnellboottypische Improvisationsgabe hier kurz dargestellt - folgendes zugetragen:
Zum besseren Verständnis aller Beteiligten sollte eine kurzfristig geplante Briefing in Hörnum/Sylt durgeführt werden, während die Schnellboote des 2. Schnellbootgeschwaders aufgrund der schlechten Wetterlage in Helgoland fest an der Pier lagen. Der Kommandeur schlug zusammen mit dem I WO S 66 GREIF und dem Geschwaderelokameister folgenden Weg ein, um rechtzeitig zur Briefing in Hörnum zu erscheinen: Man nehme ein Schnellboot, einen Seaking, einen VW-Bully, einen Seenotrettungskreuzer und eine auf dem Weg liegende Fischbude. Man starte mit dem Schnellboot, lasse sich mit einem Seaking aufwinschen und nach Westerland/Sylt bringen; nehme den VW-Bully, die Fischbude als Gelegenheit zur Verpflegungsaufnahme und schon ist man in Hörnum. - Briefing. Anschließend mit dem Bully zurück nach Westerland (die Fischbude hatte leider schon geschlossen); nehme wieder den Seaking und lasse sich auf den Seenotrettungskreuzer „WILHELM KAISEN" wieder abwinschen und nach Helgoland fahren. - Da kann man nur sagen: „Hut ab, Herr Kap`tän!!!"

Im Anschluß an PARMA und mehreren operativ- taktischen Übungen verlegte das Geschwader für weitere Übungsvorhaben (unter anderem Boarding und seemännische Übungen) ins Skagerak. Aufgrund der stürmischen Wetterlage kam das 2. Schnellbootgeschwader am 29.08. doch noch zu einem vorher nicht geplanten eintägigen Auslandshafenaufenthalt in Fredèrikshavn.

Das Wochenende vom 05.- 07.09.1997 verbrachten die SEF - Einheiten in ihren Heimatstützpunkten, die Fregatten statteten dem Marinestützpunkt Kiel einen Besuch ab.

Am 08.09. um 10.00 Uhr hieß es dann erneut „Leinen los" und es begann die 2. Seephase. Während dieser Seephase wurde überwiegend in den Seegebieten Mecklenburger Bucht, Kattegat und Skagerak geübt. Schwerpunkte des Ausbildungsprogrammes bildeten insbesondere weitere Übungen zur intensiven Zusammenarbeit während taktisch- operativer Szenarien und Flugabwehrübungen. Als ein Highlight wurde ein TACEX (taktische Übung) gegen den deutsch- französischen Verband (bestehend aus den deutschen Einheiten Brandenburg und Karlsruhe sowie den französischen Einheiten Tourville, Pimodan und Le Hénaf) empfunden.

Die SEF 97 war für das 2. Schnellbootgeschwader ein Erfolg, da gute Ausbildungsergebnisse - trotz langer Seefahrtabstinenz in den Monaten zuvor erzielt wurden. Die Besatzungen der teilnehmenden Einheiten haben bewiesen, daß die neuzuversetzten Soldaten gut integriert wurden.

KptLt Vögel, Kdt S 67 KONDOR
KptLt Hagen, Kdt S 61 ALBATROS

Foto: OBtsm Hergen Hennings S 69 HABICHT

US-BALTOPS 1997

Foto: OB Meisel SPE

US-BALTOPS ist seit vielen Jahren eines der wenigen großen Manöver, das in der Ostsee durchgeführt wird. Neben großen Einheiten diverser NATO-Staaten nehmen regelmäßig auch Boote der Schnellbootflottille daran teil. In diesem Jahr waren es 4 Boote und der Tender des 2. Schnellbootgeschwaders, die unter der Führung von Fregattenkapitän Andreas Vollers am 11. Juni ihren Heimatstützpunkt Warnemünde verließen, um bis zum 28. Juni ein umfangreiches Ausbildungsprogramm zu absolvieren. Das Manöver gliederte sich in zwei Phasen: die erste stand unter dem Zeichen von Partnership for Peace (PfP) und sollte vor allem die Zusammenarbeit zwischen den Nationen fördern. Vor diesem Hintergrund nahmen auch Einheiten von Ländern an dem Manöver teil, die nicht oder noch nicht der NATO angehören. Hierzu zählten vor allem polnische, russische und schwedische Schiffe und Boote. Im Vordergrund stand die Seemannschaft, aber auch taktische Übungen und gemeinsame Artillerie-Schießabschnitte waren geplant. Im Anschluß daran sollten sich die Manövereinheiten zur Eröffnung der Kieler Woche in dem Marinestützpunkt Kiel treffen. Die darauf folgende zweite Phase war dann den NATO-Einheiten vorbehalten und sollte vor allem Kenntnisse und Fertigkeiten im Rahmen von Krisenmanagement, Durchführung von Seeraumüberwachung und Anwendung der Rules of Engagement (ROE's) trainieren. Während BALTOPS wurden die Boote des 2. Schnellbootgeschwaders zwei unterschiedlichen TASK UNITS zugeordnet, die sich aus dänischen, finnischen, polnischen und schwedischen Schnellbooten zusammensetzten.

Zunächst trafen sich aber alle Einheiten zu einem Hafenbesuch in Gdingen. Sowohl ein umfangreiches Besuchsprogramm, von der polnischen Marine mit viel Sorgfalt organisiert, als auch die Sehens-

„LINKED SEAS“ oder auch „mit deutschen Schnellbooten vor Afrika“

Am 21.04.1997 warfen acht Boote des 7. Schnellbootgeschwaders und der Tender ELBE in Warnemünde die Leinen zur AAG 205/97 los. Ins Kielwasser des Geschwaders war zusätzlich S 61 ALBATROS aus dem Schwestergeschwader eingeschert, um nach einer größeren Maschinenumrüstung die Standfestigkeit der Motoren unter Beweis zu stellen.

Im Anschluß an die Passage des Nord-Ostsee-Kanals und einem Bunkerstop in Den Helder erreichten die Boote ohne Mühe am 24. April den ersten richtigen Auslandshafen der Reise, Brest in Frankreich. Hier war unter anderem ein Tausch der mitgeführten Flugkörper und Abgabe der durch den Tender mitgeführten Versorgungsbeladung im deutschen Anteil des dortigen Flugkörperdepots geplant.

Bis zur Passage der Biskaya war Neptun dem Geschwader noch gewogen gewesen - jetzt wurde es für die Boote ungemütlich und etliche Lords mußten dem Herrn der sieben Meere Tribut zollen. Trotzdem erreichte der Verband unbeschadet und ohne größere Ausfälle an Personal und Gerät den nächsten Hafen Vigo/Spanien, um sich hier während der Nacht erneut mit Kraftstoff zu versorgen.

Am nächsten Morgen hieß es Abschied nehmen von einer Stadt, in der ein längerer Besuch sich sicher gelohnt hätte, um an den ersten Übungen im Vorfeld des Manövers „LINKED SEAS“ teilzunehmen. Sternförmig strebten in diesen Tagen Einheiten aller NATO-Marinen nach Lissabon, um an den nötigen Vorbesprechungen teilzunehmen und den Besatzungen noch ein paar erholsame Tage in der portugiesischen Hauptstadt zu gönnen.

Am Montag, dem 05. Mai 1997 hieß es dann „Leinen los zum Manöver LINKED SEAS“. Ein Manöver, in dessen Szenario NATO-Verbände einem durch einen feindlichen Nachbarn bedrohten Land zu Hilfe eilen. Die gesamte portugiesische Küste und Teile der spanischen Atlantikküste waren zum Übungsgebiet erkoren.

Unser Gebiet lag im nördlichen Bereich, während die gegnerischen Einheiten vor der Algarve zu üben begannen. Die eigentliche Teilnahme in See wurde allerdings durch stürmische Winde und 4 - 5 m hohen Seegang behindert, so daß erstmal Stabsarbeit an der Pier geleistet wurde und die Boote sich durch interne Übungen weiter auf den Einsatz vorbereiteten. Am Dienstag ging es endlich in See und während drei Boote nördlich Cabo da Roca mit dem Seegang kämpften, verlegte der Rest des Geschwaders in die Bucht von Setubal, um dort, gemeinsam mit brit. Minensuchern, US-Coastguard, US-Navy-Marines und portugiesischen Landeinheiten, einen geschützten Versorgungspunkt an einer Pier der portugiesischen Marine einzurichten.
Schon einen Tag später erhielten wir allerdings Befehl, zum Marinestützpunkt Lissabon zurückzuverlegen. Von dort aus startete dann in der Nacht von Donnerstag auf Freitag der erste „richtige" Einsatz, der gleichzeitig den Übergang von der Anfangs des Manövers angesetzten „INTEGRATION-PHASE" zur sogenannten „TACEX-PHASE" darstellte. Ab jetzt setzte also das eigentliche taktische Spiel Force gegen Force ein, in dessen Verlauf unsere Boote nach dem Schema drei im Einsatz, drei in der Versorgung und drei in Ruhephase rollierend eingesetzt wurden. An Bord des Tenders hieß es vor allem die Flut von Fernschreiben, also den Papierkrieg zu bewältigen und auszuwerten, so daß die Boote in See und vor jedem Einsatz die nötigen Informationen zum Lagebild bekamen.
In einem Embargoszenario hatten die Boote den Auftrag, für unsere Manöverseite Seeraumaufklärung bzw. Lagebilderstellung zu betreiben.
Je länger diese Übung andauerte, desto aggressiver wurde das Verhalten der beteiligten Einheiten beider Seiten und schon

am dritten Tag fielen simuliert Schüsse. Besonders trat S 61 ALBATROS hervor, der in dieser Phase die „gegnerische BIRMINGHAM" mit Torpedos „versenkte".
Nach diesem „Erfolg" wurde unser Verband von der Manöverleitung neutralisiert, um zur bisherigen Gegnerseite zu wechseln. Daher verlegte Tender ELBE mit den Booten Richtung Huelva in Spanien.
Von dort aus verhinderten die Boote dann in zwei größeren, tagsüber durchgeführten Schlagabtäuschen die Anlandung einer NATO-Streitmacht.

Pfingstsonntag setzten die am Manöver teilnehmenden Einheiten vorzeitig zum Sturm auf die portugiesischen Häfen an. Auch für unser Geschwader war das Manöver beendet und während fast alle übrigen Schiffe nach Lissabon strebten, eroberten wir Portimao für einen Informal Visit. Dort wurden wir sowohl von der Bevölkerung, als auch von den anwesenden deutschen Touristinnen sehr herzlich aufgenommen und viele Besatzungsangehörige nutzten diesen Hafen zum Erholen, Besichtigen oder auch einmal zum Nichtstun. Kaum Zeit zu Letzterem hatten die Schiffstechniker von Tender, SUG und ALBATROS.
Durchgeführte Untersuchungen an den AnDiMot des ALBATROS wiesen auf einen Maschinenschaden, der im Folgenden dazu führte, daß dieses Boot nicht mit uns Richtung Afrika, nach Casablanca, auslaufen konnte, sondern für Instandsetzungen in Portimao zurückgelassen werden mußte.
Die Phase zwischen dem Manöver „LINKED SEAS" und dem noch bevorstehenden Flugkörperschießen nutzte das 7. Schnellbootgeschwader zu einem sehr schönen, interessanten Hafenbesuch in Casablanca.
Die Stadt, deren Name bisher die Phantasien der Besatzungsmitglieder beflügelt hatte, war zum Greifen nah und stellte für etliche von uns den zumindest touristischen Höhepunkt der gesamten Reise dar. So manches Mal, wenn unsere Besatzungsmitglieder in Uniform durch die Straßen gingen, erhielten sie ein „Willkommen in Marokko" zum Gruß.
Nach drei Tagen Aufenthalt ging es leider

samte Spektrum der Einzel- und Verbandsausbildung als geübt angesehen werden konnte. Lediglich dem Tender fehlt, mangels Partner, der Komplex DUSEX mit einem gleichgroßen Schiff. Dafür aber ist das dort an Bord befindliche Schiffsicherungspersonal fit im Hinblick auf Versorgung der Boote und vor allem Kraftstoffübernahmen, die aufgrund der geringen Pumpenleistungen der liefernden Tanklastzüge mitunter über zwölf Stunden dauern, wie auch in La Coruna.

wieder in See und „zurück nach Hause". Wieder einmal trennten sich Tender und Boote. Letztere sollten den inzwischen instandgesetzten ALBATROS beim Cabo Sao Vicente treffen und dann zu einem Tankstop den Hafen von Porto anlaufen, während der Tender direkt nach La Coruna in Nordspanien befohlen war.

Nach anderthalb Tagen verließ der Tender wie geplant vor den Booten La Coruna, um rechtzeitig in Santander eintreffen zu können. Die Tage im dortigen Hafen standen ganz im Zeichen von sportlichen Aktivitäten und im Zusammentreffen mit Einheimischen, teils auf Geschwaderbasis, teils bootsintern, die bei Besatzungen und Spaniern einen bleibenden, positiven Eindruck hinterlassen haben. Auch die regelmäßig ausgesprochenen Einladungen zu einem ökumenischen Gottesdienst, abgehalten durch den

Unterwegs wurden erneut in den unterschiedlichen Divisionen Übungen abgehalten, so daß mittlerweile für Boote und Tender das ge-

eingeschifften Militärpfarrer Kudlascyk, ergaben erstmals Resonanz bei den Einheimischen, so daß ein ungewohnt großer Andrang beim anschließenden traditionellen Kirchencocktail herrschte.

Am folgenden Dienstag verlegte das Geschwader dann nach La Pallice in Frankreich. Grund des Einlaufens war die Teilnahme von S 74 NERZ und S 72 PUMA am RAM-Schießen vor der Gironde-Mündung. Hierfür waren umfassende Vorbereitungen notwendig und für den Aufbau der Versuchsanlagen und Meßgeräte reisten extra Mitarbeiter von Marinearsenal, Kommando Truppenversuche und Marine-Waffenschule an.
Die übrigen, nicht am Schießen beteiligten Einheiten nutzten die zur Verfügung stehenden Tage, um mit den Besatzungen ISEX und DUSEX oder auch Instandsetzungen und Wartungsarbeiten durchzuführen.

Am 10. Juni war es dann soweit: das Wetter war günstig und das Schießen konnte wie geplant über die Bühne gehen, wobei S 74 Nerz dann auch einen FK lösen und ins Ziel bringen konnte. Oberflächlich gesehen ein kleiner Erfolg für eine Woche harter Arbeit, aber die Auswertung der gewonnenen Daten und deren Nutzbarmachung für die Marine sind der eigentliche Zweck dieses erfolgreich durchgeführten Vorhabens.

Die Rückreise über Cherbourg und Den Helder stand für Boote und Tender wiederum unter dem Zeichen der Einzel- und Verbandsausbildung. Aufbauend auf den bisherigen Übungen wurden die letzten Teile des zu absolvierenden Programmes bewältigt und am 17.06.97 ging die AAG 205/97 im Heimathafen zu Ende.

Auf die Wiedersehensfreude und Begrüßung von Bekannten folgte noch die Quartalsabschlußmusterung mit der Verabschiedung des S 61 ALBATROS aus dem Verband.
Nach dem Mittagessen wurden die Einheiten dann vom üblichen „Tagesgeschäft" wieder eingeholt, als es zum Beispiel hieß: „die eingelagerten MM 38-Leercontainer müssen sofort von Bord des Tenders und per LKW auf die Reise gebracht werden"...

Jörn Mißfeldt
Kapitänleutnant
und Kommandant Tender ELBE