Das 2. Schnellbootgeschwader 1998

oder auch - Das Jahr der „27. Schwadron"

1998 war ein Jahr, das uns noch lange in Erinnerung bleiben wird. Jetzt, beim ersten Resumee, wird einem erst klar, welche Herausforderungen und Abwechslungen es bereithielt, aber auch welch große Anstrengungen es abverlangte.
1998 brachte uns den ersten, mit Einheiten des 7. Schnellbootgeschwaders gemischten JÜEP (Jahresübungs- und Erhaltungsplan). Eine Mischung, der mit ebenso gemischten Gefühlen entgegengesehen wurde, mußte doch das stolze 2. Schnellbootgeschwader ein Stück seiner Identität aufgeben. Aufgrund der (noch) sehr unterschiedlichen Versorgungssysteme der beiden Geschwader, die sich partout nicht vermischen ließen, entschied man sich für die „kleine Lösung". Die Geschwaderorganisation sollte beibehalten, jedoch die großen Übungsvorhaben des Jahres in gemischten Verbänden, bestehend aus beiden Bootsklassen, durchgeführt werden.
Es wurde aber auch die Erfahrung gemacht, daß Einlinienstabssysteme, soll heißen, die Geschwaderstäbe und der Flottillenstab, deren Strukturen originär eigentlich keine kontinuierlichen Mischungen vorsehen, vor einer großen Herausforderung standen.
Mit dem täglichen Blick aus dem Fenster überzeugte man sich davon, welche Einheiten denn nun organisatorisch für die nächsten Tage oder Wochen wem unterstellt sind. Dann konnte die eigentliche Arbeit beginnen. Auf diese Art entstand nach anfänglichen Reibungsverlusten eine Organisationsform, die zwar so nicht an der Führungsakademie gelehrt wird, aber dennoch hinreichend funktional war. Ein Modell für künftige Jahre ist so aber nicht entstanden, und eine Nachahmung wird nur stressresistenten Naturen oder Schnellbootfahrern empfohlen.
Ohne jegliche Ironie bleibt jedoch festzuhalten, daß das Fahren in gemischten Einsatzverbänden viel Freude bereitet und sich zudem durch den Sensoren- und Effektorenmix als operativ sehr sinnvoll erwiesen hat. Insbesondere das Zusammenspiel von erfahrenen und jüngeren PUOs im Verband (z.B. STT, SOP) war von Vorteil. Alles in allem wurde gewahr, daß gemischtes Fahren, in welcher Form auch immer, durch homogene Ausbildung, gleiches Führungsverständnis und „mutual Understanding" im Bereich der Schnellbootflottille absolut problemlos ist.

Doch nun zur Chronologie des Jahres:
Der Beginn des ersten Quartals stand traditionell wieder im Zeichen des Taktiklehrgangs SFLTL, diesmal zum erstenmal in Bremerhaven, im brandneu eingerichteten AZTV (Ausbildungszentrum für Taktik und Verfahren). So ist auch die letzte bestehende Verbindung des 2. Schnellbootgeschwaders mit seinem alten Heimathafen Wilhelmshaven durch die Verlegung des Taktiklehrgangs gelöst worden.
Nach einer einmonatigen Vorbereitungsphase mit ISEX (Einzelausbildung) startete dann der Einsatzverband „Strong Resolve" als erster gemischter Verband mit den Booten S61 ALBATROS, S65 SPERBER, S67 KONDOR und drei Einheiten des 7. Schnellbootgeschwaders, unterstützt durch Tender ELBE, am 02.03.98 in Richtung Polarkreis. Eigentlich sind die norwegischen Gewässer für Schnellbootfahrer nichts Neues. Die ungewohnte Jahreszeit mit eisiger Kälte, die auch der vielbeschworene Golfstrom nicht entscheidend mildern konnte, und ein anspruchsvolles NATO Manöver vor der grandiosen Kulisse der Lofoten und Vesteralen sorgte jedoch für unvergessliche Eindrücke. Im Kielwasser der „Hurtigrouten" besuchten wir Bodoe, Bergen, Floroe, Stavanger und Kristiansand. Das Land der Trolle empfing uns aber nicht nur mit Polarlicht und Sonnenuntergängen bei Musik von Edward Grieg, sondern auch mit ungewohnten lokalen Wettererscheinungen, wie Fallboen um die 60 Knoten und fast aus dem Nichts

kommenden Windseen auf dem Nordatlantik mit Brechern von über 6 m. So konnte man den Gesichtern der Verantwortlichen durchweg Erleichterung ablesen, als alle sechs Boote und der Tender ELBE mit ihren Besatzungen wieder unversehrt in Warnemünde festmachten.

Beim Frühjahrs-SQUADEX des 7. Schnellbootgeschwaders mischten auch vier Boote des 2. SG mit: S62 FALKE, S64 BUSSARD, S66 GREIF sowie S68 SEEADLER. Nach einer klassischen Geschwaderausbildung in der ersten Woche, bestehend aus seemännischen Manövern, taktischen Übungen und einem Artillerieschießabschnitt, stand ein Informal Visit im polnischen Stettin auf dem Programm. Der Besuch entbehrte nicht einer gewissen Brisanz, war es doch der erste Aufenthalt eines Verbandes der Deutschen Marine nach dem Ende des 2. Weltkriegs. Etwaige Bedenken erwiesen sich jedoch als völlig unbegründet. Der Besuch verlief mit einem dichtgedrängten Programm in überaus herzlicher Atmosphäre, das Interesse der einheimischen Bevölkerung an den deutschen Schiffen war enorm, und die Besatzungen berichteten von Land zurückkehrend durchweg positiv.

In der zweiten Woche stand ein trinationales Manöver im Mittelpunkt. Zwei dänische und zwei polnische Schnellboote übten mit uns drei Tage lang auf durchaus ansprechendem Niveau vorwiegend in dänischen Gewässern. Die Polen zeigten sich sehr lernbereit und wißbegierig. Auch auf unserer, von der großen Politik weit entfernten Ebene zeigte sich, daß der Weg Polens zur Vollmitgliedschaft in der NATO klar vorgezeichnet ist.

Das zweite Quartal bescherte den „zu Hause" gebliebenen Booten unter der Führung des 2. Schnellbootgeschwaders wieder viele kleine Einzelaufträge:

VIP-Fahrten, Nachwuchswerbung, Wochenenden bei der Marine, Passexe, US-Baltops, Torpedoschießen im Skagerrak und vieles mehr. Einmal mehr das klassische Sommerquartal, in dem die Geschwaderführung mit ihren Booten „Flöhe hüten" spielte. Auch im wohlverdienten Urlaubstörn hatten die Präsenzboote alle Hände voll zu tun und plotteten etwas neidisch den Rest des Geschwaders in fernen Gefilden mit den drei Booten des 2. Schnellbootgeschwaders, S68 SEEADLER, S69 HABICHT und S70 KORMORAN, die an der Mittelmeer-AAG des 7. Schnellbootgeschwaders in diesem Sommer teilnahmen.

Schon im Vorfeld der Reise war eine gewisse Spannung zu spüren, was diese für Schnellboote enorm lange Reise mit sich bringen würde. Der Beginn stand dann auch wegen des schweren Wetters in der Nordsee und im englischen Kanal unter keinem guten Stern. Wind aus West mit 7-8 Beaufort und Wellen von 5-6 Metern warfen den Reiseplan kräftig durcheinander. Cherbourg mußte als Schutzhafen angelaufen werden. Die Ankunft in Brest verschob sich um einen Tag. Quer über die, glücklicherweise recht ruhige, Biskaya ging es mit einem Tankstop in El Ferrol (Nordspanien) entlang der iberischen Küste nach Cadiz. Zwischen Kap Finisterre und Kap Vincente stellte sich auch endlich das von uns sehnlichst erwartete warme Sommerwetter ein. Mit „fair winds and following seas" liefen wir nach Süden. Hängematten an Oberdeck, ungewohnt viele freiwillige Ausgucks, erste Sonnenbrände sowie uns ständig begleitende Wale und Tümmler prägten das Bild. Leider währte das Gefühl, eine Kreuzfahrt mitzumachen, nicht lange, denn als es bei Kap Vincente „um die Ecke" ging, machten wir erste unangenehme Erfahrungen mit dem Gibraltar-Düseneffekt und entsprechenden Auswirkungen auf den Seegang. Ziemlich abgekämpft und kräftig durchgeschaukelt erreichten wir schließlich Cadiz.

Für viele wird diese wunderschöne Stadt, die fast ausschließlich von einheimischen Urlaubern besucht wird, unvergeßlich bleiben. Ein langer Strand mit entsprechender Promenade, zahlreichen Bars, Restaurants und Discotheken sowie eine bezaubernde Altstadt mit engen, verwinkelten Gassen boten für jeden etwas. Auf Cadiz abgestützt führten die Boote des 7. Schnellbootgeschwaders einen RAM-Schießabschnitt durch, bei dem SEEADLER, HABICHT und KORMORAN mangels „equipment" in die, allerdings nicht uninteressante, Zuschauer-

rolle gedrängt wurden. Mit „Allez Allez" haben wir uns dann bei Gibraltar „einfach durchsacken lassen", um nach einem Bunkerstop in Cartagena nach Toulon zu verlegen. Auch die Hartgesottenen fingen spätestens jetzt an, die Kameraden auf dem Tender und den Booten des 7. Schnellbootgeschwaders zu beneiden. Ohne Klimaanlage war an entspannenden Schlaf bei Temperaturen von bis zu 40°C in den Wohndecks nicht zu denken.
Mit einem vergleichsweise schlichten Zeremoniell wurde in Toulon der Deutsch-Französische Übungsverband aufgestellt. Die nächsten beiden Wochen standen im Zeichen vielfältiger Übungen mit drei französischen Fregatten. Eigentlich sollten nun auch endlich die Schnellboote Kl.143 zum Zug kommen. Ein geplanter Torpedoschießabschnitt mußte jedoch wegen widriger Seegangsverhältnisse abgesagt werden. Herausragend dagegen war sicherlich das Wochenende im französischen Badeort Sète. Ein ohnehin schon rauschendes Stadtfest drohte nach dem Gewinn der Fußballweltmeisterschaft vollends aus den Fugen zu geraten. Die Besatzungen kamen jedenfalls nur ungern von Land zurück. Die Fete Nationale erlebten wir auf mehrere Häfen verteilt in Bastia und Ajachio (Korsika) sowie vor Villefranche (zwischen Nizza und Monaco). Eine große taktische Übung beendete das Deutsch-Französische Manöver.
Von nun an war Heimatkurs angesagt. Mit Sieben-Meilen-Stiefeln ging es über Toulon, Cartagena, Cadiz, El Ferrol, Cherbourg nach Wilhelmshaven. Das Wetter blieb uns auf dem Rückweg glücklicherweise weitestgehend hold, so daß die Boote am 31.07. planmäßig in Warnemünde festmachen konnten.
Einen weiteren Schwerpunkt des Jahres stellte ohne Zweifel der SEF 98 dar, an dem neben drei Einheiten des 7. Schnellbootgeschwaders S62 FALKE, S63 GEIER, S64 BUSSARD, S66 GREIF und Tender DONAU teilnahmen, ein siebenwöchiges außerordentlich forderndes Manöver. Nach einer einwöchigen Hafen- und Planungsphase folgten 6 Wochen in See, in denen der Ausbildungsstand erheblich gesteigert werden konnte. Das für die Jahreszeit ungewohnt rauhe Wetter erschwerte in den ersten drei Seewochen den Alltag und forderte außergewöhnliche, psychische und physische Steherqualitäten von den Besatzungen. Ein Manöver, bei dem trotz aller Freude an der Seefahrt mancher einen leisen Fluch ausstieß. Leider konnte als Auslandshafen nur noch Kopenhagen angelaufen werden, da pekuniäre Gründe den Verband in ein enges Konzept zwangen. Der SEF 98 fand seinen Abschluß in der sehr aufwendigen Evakuierungs- und Embargoübung „Schneller Seewolf", in der der gute Ausbildungsstand der Einheiten unter Beweis gestellt wurde. Im ersten nationalen „Joint" Manöver übte neben dem SEF das deutsche Heer mit Truppen des KLK (Kommando Luftbewegliche Kräfte) und KSK (Kommando Spezialkräfte). Auch wenn nur wenig Zeit zum persönlichem Gedankenaustausch blieb, konnte man sich von der Professionalität der Kameraden unserer größten Teilstreitkraft überzeugen.
Das September-SQUADEX unter Führung des 7. Schnellbootgeschwaders führte die Boote, in diesem Fall S67 KONDOR, S69 HABICHT und S70 KORMORAN, erneut in polnische Gewässer.
Nach einem Artillerieschießabschnitt bei Bornholm verlegte der deutsche Schnellbootverband nach Gdingen. Der Hafenbesuch war von offiziellen Events weitestgehend freigehalten worden, so daß sich für die Besatzungen die Möglichkeit bot, Touren nach Danzig und Sopot zu unternehmen. Neben den wirklich schönen Innenstädten waren es vor allem die Offenheit der Bevölkerung und deren unumkehrbare Westorientiertheit, die besonders beeindruckten.
Ein wiederum von dänischen, deutschen und polnischen Schnellbooten bestrittenes trinationales Manöver bildete den Schwerpunkt der zweiten Woche. Die Besonderheit lag darin, daß die Leitung der Übung zum ersten Mal bei den Polen lag. Es wurde zwar deutlich, daß die Einheiten der polnischen Marine noch nicht ganz NATO-Standard erreicht haben. Dennoch wurde ebenso klar, daß sich die Polen auf dem richtigen Weg zu einer allseits anerkannten NATO-Marine befinden.

Das vierte Quartal begann ruhig, wurde aber schnell dynamisch, als sich herausstellte, daß der scheidende Verteidigungsminister Volker Rühe sich Einheiten der Schnellbootflottille für seine Verabschiedung aus dem Kreis der Marine ausgesucht hat. Der Minister, der gerade in Warnemünde fast schon ein alter Bekannter ist, zeigte sich auch diesmal von den schnellen schlanken Booten beeindruckt.
Die fast schon weihnachtliche Geschwaderausbildung mit dem jährlichen Torpedoschießen bescherte dem 2. Schnellbootgeschwader zum Schluß doch noch ein ungemischtes Manöver und gab dem Kommandeur die Gelegenheit, endlich auch wieder die Kommandanten mit ihren Booten aus der Nähe zu erleben, denen er im zurückliegendem Jahr sonst nur flüchtig begegnet war.
1998 verließen mit den Kommandanten S68 SEEADLER Christoph -Kuddel- Curdes und S63 GEIER Martin Weiß zwei echte Schnellbootturgesteine mit zusammen fast 20jähriger Seefahrtszeit die Flottille und halten nun an anderer Stelle die Fahne der Schnellboote hoch. Ebenso verließ uns der Kommandant S64 BUSSARD Stefan Riensch, um nach einer zweijährigen Admiralstabsausbildung den Verband hoffentlich wieder zu verstärken.
Ein langes, abwechslungsreiches Jahr 1998 liegt hinter uns, und schon sind alle Augen auf 1999 gerichtet. Ein nicht minder interessantes Jahr liegt vor uns, das uns wieder in Seegebiete von der Norwegensee bis hin ins Mittelmeer führen wird.

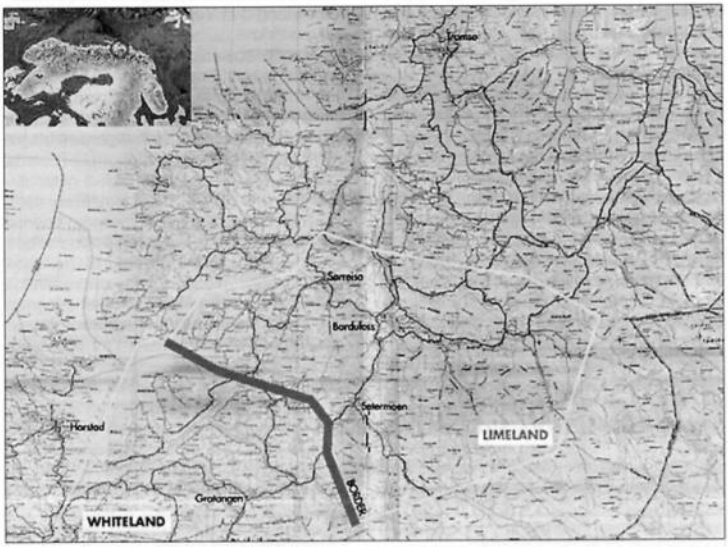
F -H -G

Korvettenkapitän Gunnar Jopp
Kommandant S 69 Habicht

Korvettenkapitän Martin Kübel
S 3 2. Schnellbootgeschwader

Winterkrieg in Nordland und Troms

Das 2./7.Schnellbootgeschwader im NATO-Manöver „STRONG RESOLVE 98 CN“



Nordland und Troms sind die beiden südlichen der drei nordnorwegischen Provinzen. Die Landschaft ist ungemein kontrastreich: Hohe Berge, weite Wälder, tiefe Täler im Inland und davor die tiefeingeschnittene Fjordlandschaft zwischen Bodoe im Süden und Tromsoe weiter nördlich, vor allem aber die Inselreiche von Lofoten und Vesteralen mit ihren charakteristischen Gebirgssilhouetten.

Lofoten: Dieses merkwürdige, in die Nordsee hinausgestreute Inselreich hat schon seit langem Touristen angezogen. Wenige Gebiete können wohl eine solche landschaftliche Vielfalt aufweisen, wie man sie in Lofoten findet: Zerklüftete, senkrecht ins Meer abfallende Berge, kreideweiße, lange Sandstrände, malerische Fischerdörfer oder das offene Meer in der flammenden Mitternachtssonne. Der berühmte Vogelreichtum der Inselgruppe mit u.a. Seeadlern, die Flora und die interessanten Kulturdenkmäler sind Grund genug, Lofoten aufzusuchen. Lofoten bedeutet aber vor allem Fisch und Meer, Geruch von Tang, Schiffe, die kommen und gehen, sowie die emsig mit ihrer Fischerei beschäftigten Einwohner selbst. Obwohl dieser Landesteil bis zum 70. Breitengrad reicht, ist er durch den Golfstrom mit einem relativ milden Klima begünstigt. Die günstige Temperatur lockt den Kabeljau zum Laichen an die Küste von Lofoten, und dies zog in früheren Jahren bis zu 30.000 Fischer aus ganz Norwegen an.

Tromsoe, die Hauptstadt von Nord-Norwegen, auch die Stadt der Eismeerkathedrale

genannt, besitzt ein Polarmuseum, die nördlichste Universität, das nördlichste Planetarium, die nördlichste Brauerei der Welt u.v.m. Norwegens zweitgrößte Insel, Senja, zeichnet sich durch prachtvolle und mannigfaltige Natur aus. Nördlich der Insel, auf der es 3 Nationalparks gibt, sind häufig Wale von See aus zu beobachten.

So oder so ähnlich klingt es vielversprechend in den Reiseprospekten der einschlägigen Reiseveranstalter über Norwegen. Unser Reiseveranstalter (NATO) hielt sich da eher bedeckt. In seinen Reiseprospekten (EXOPORDS) waren wenig Bilder des von uns befahrenen Gebietes, dafür um so mehr Hinweise auf die herausfordernden Wetterbedingungen, die man normalerweise um diese Jahreszeit in Nordnorwegen antrifft. Und er hatte nicht übertrieben.

Mit dreitägiger Verspätung liefen wir am 01. März dieses Jahres zunächst mit 4 Booten und einem Tender zum NATO-Manöver STRONG RESOLVE 98 CRISIS NORTH aus. Grund für diese Verzögerung war das schlechte Wetter mit stürmischen Winden aus West entlang der Küste Norwegens bis hoch zu den Lofoten. Dieses Wetter begleitete uns ohne Ausnahme 4 Wochen lang bis zu unserer Rückkehr nach Warnemünde. Zwei weitere Schnellboote folgten instandsetzungsbedingt 4 Tage später.

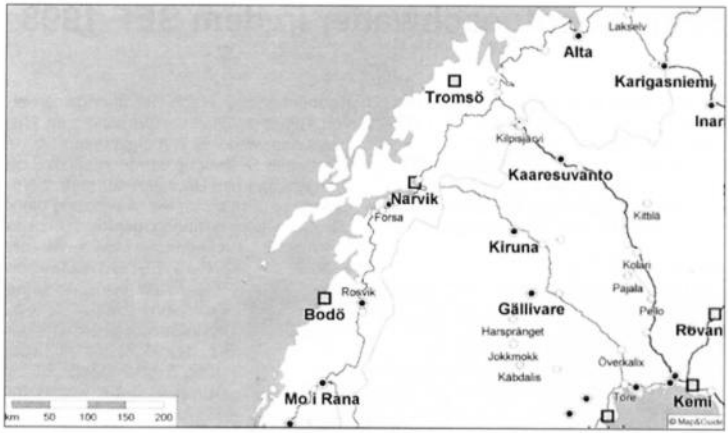
Wir, das waren 6 Schnellboote des 2. und 7. Schnellbootgeschwaders (S61 ALBATROS, S65 SPERBER, S67 KONDOR, S72 PUMA, S76 FRETTCHEN, S77 DACHS) und der Tender ELBE. Die Besatzungen blickten gespannt auf das vor ihnen liegende Manöver und dessen Herausforderungen an unseren Verband. So mancher fragte sich, ob es da oben wohl Eisbären gäbe, zumindest aber bestimmt Eisberge !?!

STRONG RESOLVE ist ein alle 3 Jahre stattfindendes Großmanöver der NATO, das in diesem Jahr in 2 weit auseinander gelegenen Seegebieten stattfand und damit die Fähigkeit der NATO unter Beweis stellen sollte, mit 2 regionalen Krisen gleichzeitig fertig werden zu können. Während sich die CRISIS SOUTH vor der Iberischen Halbinsel abspielte, lag unser Krisengebiet CRISIS NORTH bei den Lofoten/Vesteralen, den der nordnorwegischen Küste vorgelagerten Inselgruppen.

„MIKE OSCAR!" - „Muttern optisch", rief der Ausguck, als er nach vier Tagen Transit von Warnemünde nach Nordnorwegen den Tender mit den Booten des Geschwaders in einer Bucht bei Harstad vor tiefverschneiten Felsen liegen sah. Nun waren wir wieder zusammen, die für dieses Manöver vereinigten „Raubtiere" und „Raubvögel" des 2. und 7. Schnellbootgeschwaders: SPERBER, KONDOR, PUMA, FRETTCHEN und ELBE, zu denen jetzt ALBATROS und DACHS als Nachzügler hinzustießen. Als Task Element 506.02.01.02 waren wir mit elf anderen deutschen Schiffen und Booten sowie Flugzeugen der Marine bei diesem großen NATO-Manöver dabei. Die Bundeswehr stellte insgesamt das größte Kontingent. Auch die gesamte Standing Naval Force Atlantic war mit von der Partie. Alle drei Teilstreitkräfte aus acht NATO-Ländern übten mit mehreren 1000 Mann unter, gelinde gesagt, ungewohnten äußeren Bedingungen. Fallböen bis zu elf Windstärken, die insbesondere die

Anleger an den Tender zu einem Erlebnis machten - Schneestürme mit Sicht von einer Bootslänge - einzelne Treibeisfelder auf Fjorden, die entweder viel zu tief oder zu felsig zum Ankern waren - und ab und zu Elche, Murmeltiere und Blockhäuser. Zudem schnitten uns häufig einheimische Trolle die Funkverbindung ab, zum Teil sogar von einem Fjord in den nächsten. In dieser Situation hätte die Benutzung von Handys wohl das Führen erleichtert, dies war jedoch wegen der Anwesenheit eines Aufklärungsschiffes der Gegenseite nicht möglich, denn für diese Frequenzen war totale Funkstille befohlen worden. Durch Wind, Seegang und schlierende Anker erlebten wir den einen oder anderen Alarmstart, d.h. das schnellstmöglichste Ablegen vom Tender, wodurch die ohnehin nicht langen Nächte noch kürzer wurden. Die Belastungen des Tag-und-Nacht-in-See-Stehens fingen wir durch ein inoffizielles Zweierwachsystem einigermaßen auf, was jedoch bedeutete, daß auch verschiedene Übungen mit der Hälfte des normalen Personals auf den Stationen gefahren wurden.

In den ersten Tagen des Manövers waren, nach dem allmorgendlichen Schneefegen an Oberdeck, Übungen angelegt, die die verschiedenen Schiffe und Boote einander näherbringen sollten, wie zum Beispiel ein Luftzielschießen (bei Windstärke 8) und einige taktische Übungen. Hierbei knüpfte man die ersten Kontakte zu den Einheiten, mit denen wir in der großen „Free Play Phase" dann gemeinsam gegen den Übungsgegner fahren sollten. Nach anfänglichen Startschwierigkeiten akzeptierten auch „Schlachtschiffe", wie MANCHESTER (GB) oder TROMP (NL) uns als vollwertige Mitspieler, vor allem im Link-Netz. Mit Interesse lauschten wir dem taktischen Sprechfunk, der mit so vielen Akzenten gesprochen wurde. Sehr freundschaftlich entwickelten sich die Kontakte zu der norwegischen Schnellboot-Division. Die Kameraden der Hauk- und Storm-Klasse interessierten sich nicht nur für die technischen Daten unserer Motoren und Radars, sondern durchaus auch für Unterbringung, Kombüse und Kantine. Leider konnten wir nicht mit so hübschen und sturmerprobten Wikingerbräuten dienen, wie wir sie



an Bord deren Boote kennenlernten.
Die „Free Play Phase" begann mit einer großangelegten Landungsoperation, in der unter anderem eine ganze Brigade verlegt wurde. Am Himmel flogen norwegische F-16 und AWACS-Flugzeuge, in der Norwegensee kreuzte das US-Atom-Uboot ALEXANDRIA und hinter jeder Felsecke konnte stets ein Übungsgegner auftauchen. Leider warteten wir Schnellboote ohne „Feind"-Kontakte in den uns zur Überwachung zugeteilten Fjorden und Buchten, bis es gegen Ende doch zu einigen „glorious attacks" kam. Diese wurden dann aufgrund der Geographie überwiegend auf kurze Distanz mit Artillerie entschieden, zum Teil nur mit optischen Richtmitteln. Seinen Abschluß fand „Strong Resolve 98"-Nord in der Hafenstadt Bodö, der zweitgrößten Stadt Nordnorwegens, wo fast 30 Marineeinheiten übers Wochenende eingelaufen waren. Eine fetzige „Eisbärparty" in allen Messen des Tenders ELBE und etwas Landgang wurden als willkommene Abwechslung begrüßt, bevor wir uns auf den Heimweg machten. Aufgrund der stürmischen SW-Winde fuhren wir „inner leads", wie der Fachmann sagt, das heißt durch die Fjord- und Inselwelt. Wir mußten dann noch die „Perle des Nordens", Florö, anlaufen sowie Bergen und Stavanger, bevor wir den Sprung über den Skagerrak wagen konnten. In diesen stürmischen Tagen wurde manch einer der Kameraden zum selbsternannten Wetterfrosch. Mit jedem Grad nach Süden wurde es wärmer, und bei schönstem Sonnenwetter liefen wir mit blauen Nasen am Bug als Zeichen der Polarüberquerung wieder in Warnemünde ein - leicht angetaut, müde, aber glücklich und dank unseres eingeschifften Marinemalers Herrn Ottenbreit konnte jeder von uns den einen oder anderen Eisbären mit nach Hause bringen.

Fregattenkapitän Andreas Vollers
Kommandeur 2. Schnellbootgeschwader

Obermaat Thomas Rackowt
Obermaat Marc Freund
S 61 Albatros

Schnellbootgeschwader in dem SEF 1998

Am 10. August 1998 verließen die Schnellboote S62 FALKE, S66 GREIF, S71 GEPARD, S75 ZOBEL, S79 WIESEL und Tender DONAU den Heimatstützpunkt Warnemünde. Unter der Führung des Geschwaderkommandeurs, Fregattenkapitän Vollers, machten sich die Einheiten auf den Weg nach Wilhelmshaven, um am einzigen nationalen flottillenübergreifenden Manöver SEF 98 (Ständiger Einsatzverband der Flotte) teilzunehmen. S63 GEIER und S64 BUSSARD sollten eine Woche später nach abgeschlossener Werft- / Arsenalliegezeit nachfolgen. Neben unseren Booten nahmen noch insgesamt 13 andere seegehende Einheiten der anderen Flottillen teil. Dazu kamen Luftfahrzeuge der unterschiedlichsten Typen.

S64 BUSSARD

Die erste Woche stand unter der Überschrift „Hafenphase" und beinhaltete für die Bootsführungen Ausbildung an der Marineoperationsschule in Bremerhaven und für die Besatzungen Rollendienst im Hafen. So wurden zum Beispiel großangelegte Hafenfeuerlöschübungen durchgeführt, in die die örtlichen Feuerwehren und Vertreter der Schiffssicherungslehrgruppe aus Neustadt mit einbezogen wurden.

Am 18. August begann die Seephase in der deutschen Bucht. Diese erste Woche stand ganz im Zeichen von Einzel-/ und Verbandsausbildung und des sich gegenseitig Kennenlernens. Nach vier übungsintensiven Tagen traf sich der Verband zum Wochenende wieder in Wilhelmshaven.

Die zweite Seewoche wurde zusätzlich zu den gleichartigen Übungen der ersten Woche wesentlich durch die Auslösung einer „Großen Seeunfallübung" geprägt. Dazu simulierte der Munitionstransporter WESTERWALD einen Havaristen, der durch eine Explosion mit vielen Verletzten in Seenot geriet. Ziel war es, das Konzept „Hilfeleistung Großer Seeunfall" zu erproben. Dabei hatte Priorität, den Verletzten die notwendige medizinische Versorgung zukommen zu lassen und die Besatzung abzubergen. In zweiter Linie wird situationsabhängig versucht, den Havaristen „über Wasser" zu halten.

Nach einem weiteren Wochenende in Wilhelmshaven orientierte sich der Verband in Richtung Skagerrak zu einer zweiwöchigen Seephase. Taktische Übungen, Einsatzgrundsätze und -verfahren unter einen Hut zu bekommen war in dieser Phase das angestrebte Ziel in einem dreitägigen „ENCOUNTEREX", zu dem alle teilnehmenden Einheiten in zwei Parteien aufgeteilt waren. Unterbrochen war diese Seephase durch ein gemeinsames Ankern aller Einheiten am Wochenende in der Tannis Bucht westlich von Skagen. Dem Zerstörer ROMMEL kam dabei die Aufgabe zu, ein FUNEX zu organisieren. Schachturniere, verschiedene Quize, Personalaustausch zwischen den Einheiten und ein Gottesdienst an Bord der ROMMEL sorgten dafür, daß die Besatzungen etwas ausruhen und auf andere Gedanken kommen konnten.

Durch das Kattegatt führte das Übungsgeschehen in die dänische Inselwelt. Navigatorische Fertigkeiten konnten im Svendborgsund, Grönsund, Kleinen und Großen

Belt vertieft werden. Am Ende dieser zweiwöchigen Seephase verbrachte der Verband vom 11.09. bis zum 13.09. ein schönes Wochenende in Kopenhagen / Dänemark. Auch diesmal hielt der Aufenthalt in Kopenhagen, was an Erwartungen im Vorfeld gestellt worden war.

Von diesem leider einzigen Auslandshafen während des SEF ging die Fahrt weiter in die östliche und westliche Ostsee, wo sich wiederum intensive Verbandsausbildung anschloß.

Zum Abschluß dieses Ausbildungsabschnittes liefen alle teilnehmenden SEF-Einheiten vom 18.09. bis zum 20.09. in den Marinestützpunkt Kiel ein.

In der letzten Manöverwoche war vom 21.-24. September ein Auftrag von höchster Aktualität und mit besonderem Stellenwert zu erfüllen: eine großangelegte Evakuierungsoperation in Zusammenarbeit mit Einheiten des Heeres.

Dazu sollten 20 „Botschaftsangehörige" nach Eskalation einer politischen Lage und Durchführen einer tagelangen Embargokontrolle aus Olpenitz evakuiert werden. Diese Übung, die erste dieser Art mit gleichzeitiger Beteiligung von Marine und Heereseinheiten, hat allen Beteiligten sehr deutlich vor Augen geführt, welch immenser Koordinierungsaufwand erforderlich ist, um eine derartige Aktion durchzuführen.

Ein besonderer Höhepunkt war dabei das Einschiffen von 60 Fallschirmjägern auf der DONAU über Nacht, die zuvor von FALKE und GREIF gefechtsmäßig aus Olpenitz abgeholt wurden.

Am 25. September 1998 endete für die Boote des 2./7. Schnellbootgeschwaders die SEF 98 mit der Verabschiedung des Inspekteurs Marine, Vizeadmiral Böhmer, der an diesem Tag die SEF-Einheiten besuchte.

Als Fazit bleibt festzuhalten, daß flottillenübergreifende Ausbildung, gerade vor dem neuen, veränderten Einsatzspektrum der Bundeswehr und damit der Marine, unerläßlich ist.

Trotz schlechten Wetters in den ersten Wochen des SEF 98 konnten seemännische Ausbildung und taktische Übungen in den insgesamt sieben Wochen das Können und das Verständnis füreinander der meist neu zusammengesetzten Besatzungen wieder erheblich steigern.

Kapitänleutnant Stefan Riensch

Erlebnisbericht zur AAG 206/98
(CEDEA und dt.-franz. Übungsverband)

Der Sommer 1998 lockte 316 Männer und drei Frauen der Schnellbootflottille mit einer fast zwei Monate langen Seefahrt in das westliche Mittelmeer. Wie schon in den Jahren zuvor sollten auch in diesem Sommer wieder deutsche Schnellboote ihre angestammten Gewässer im hohen Norden verlassen, um in südeuropäischen Gefilden zu üben. Für die jeweils drei „Großboote" aus dem 2. und 7. Schnellbootgeschwader und den Tender ELBE standen umfangreiche Aktivitäten auf dem Programm. Die drei RAM-Träger, unter ihnen S74 NERZ, S78 OZELOT und S80 HYÄNE, sollten einen Flugkörperschießabschnitt vor Südspanien durchführen, bei dem weitere praktische Erfahrungen mit diesem noch jungen Flugkörperabwehrsystem gesammelt werden konnten. Das Waffensystem RAM (Rolling Airframe Missile) überzeugte dabei durch seine Präzision und Schnelligkeit.

Doch zentraler Anlaß für diese ausgedehnte Auslandsreise war die jährlich wiederkehrende Einrichtung des deutsch-französischen Verbandes FNFA-98 (Force Naval Franco-Allemand), der abwechselnd im Mittelmeer und in den Gewässern vor der deutschen Küste operiert. Im Rahmen dieses gemeinsamen Manövers üben deutsche Schnellboote und französische Fregatten die internationale Zusammenarbeit und verstärken damit die deutsch-französische Säule im europäischen Bündnis. Das für die Schnellboote der Albatros-Klasse S68 SEEADLER, S69 HABICHT und S70 KORMORAN angesetzte Torpedoschießen während dieser zweiwöchigen Übung mußte wegen einer Schlechtwetterlage gestrichen werden. Die hohe See hätte das Wiederauffinden erheblich kompliziert und die mit der Bergung der Übungstorpedos beauftragten Schwimmtaucher unnötig gefährdet.

Bei Auslaufen aus Warnemünde am 9. Juni standen 7967 Seemeilen, unzählige einsam zu durchwachende Nächte und viel Schweiß vor den Besatzungen des aus zwei Geschwadern zusammengestellten Verbandes. Erst knappe acht Wochen später, am 31. Juli 1998, sollten die deutschen Seeleute wieder wohlbehalten in die Heimat zurückkehren.

Bei Beginn der Reise konnte noch keiner den lang ersehnten Sommer orten. Eine verregnete Passage des Nord-Ostsee-Kanals mit eher herbstlichen Temperaturen bildete den Auftakt. Eine Nacht in Wilhelmshaven, eine zweite Chance, doch das nordeuropäische Wetter war uns nicht wohl gesonnen. Im Englischen Kanal ließen Wind und Wellen die Boote kopfstehen. Die Brückenbesatzungen nahmen eine Dusche nach der anderen, nicht wenige wünschten sich das in der Euphorie zu Hause gelassene Futter ihres Parkas zurück. Zur Schonung der Besatzungen und des Materials wurde am 12. Juni außerplanmäßig der Marinehafen von Cherbourg angelaufen. Eine kurze Ruhepause für die noch frischen Seebeine einiger Teilnehmer. Die Etappe innerhalb der französischen Hoheitsgewässer nach Brest am Folgetag entschädigte mit ruhigen Bedingungen und einer reizvollen Kulisse der englischen Kanalinseln.

Noch skeptisch gestimmt, in respektvoller Haltung vor der launischen Biskaya, verließen die Boote und der Tender nach dem Wochenende Brest. Die nächsten 380 Seemeilen nach El Ferrol in Nordspanien waren wider Erwarten ruhig. Keine Wellenberge, kein Sturm, die Biskaya ein Ententeich.

Mit jeder Meile, die der Verband in den nächsten Tagen weiter in Richtung Süden vordrang, wurde es wie zur Belohnung für den unfreundlichen Auftakt wärmer und sonniger. Mit Einlaufen in Cadiz an der südspanischen Atlantikküste, knappe 100 Meilen vor Gibraltar, hatte das Azorenhoch endlich gewonnen und der Sommer war da. Von da an blieb der Verband auf dem Rest der Reise, von einigen kurzen und heftigen Episoden abgesehen, von Schlechtwetter verschont.

Cadiz, schon in früheren Jahrhunderten für die Seefahrt eine der wichtigsten Küstenstädte Spaniens, begrüßte die deutschen Seeleute mit einer von maurischen und südeuropäischen Einflüssen geprägten Altstadt. Die Boote lagen zentral im zivilen Hafenbecken, das sich direkt an diese malerischen Stadtviertel anschloß. Guter Wein, schmackhafte Fischspezialitäten und auch das Vergnügen in Form von Diskotheken und eines kilometerlangen Strandes waren nicht weit entfernt.

Das auf den Booten der Gepardklasse einge-

rüstete Flugkörperabwehrsystem RAM konnte sich in den drei Schießabschnitten erfolgreich präsentieren und trug damit sicherlich zum Vertrauen der Besatzungen um ihr Waffensystem bei. Alle anfliegenden Drohnen wurden erfolgreich bekämpft. Besonders die Reaktionsschnelligkeit dieser Waffe beeindruckte nicht wenige. Mehr als das Schwenken des Werfers und ein wenige Minuten später herabsinkender Lastenfallschirm, an dem die getroffene Drohne hing, war kaum zu entdecken. Die heroischen Bilder für das Fotoalbum blieben damit unbelichtet.

Neben den Vorbereitungen für die RAM-Schießabschnitte fand in Cadiz ein umfangreicher Personalwechsel statt. Verletzungen vor der Reise, Stellenwechsel oder auch das Ende der Wehrübung einiger Reservisten waren der Grund dafür.

Die acht Tage in Cadiz gaben den Besatzungen trotz der parallel stattfindenden Ausbildung ausreichend Zeit und Gelegenheit für Entspannung und Erholung. Mit diesem ersten großen Programmpunkt markierte Cadiz die erste Etappe der AAG. Bis Toulon und der Indienststellung des FNFA sollten nach diesen ersten drei Wochen noch etliche Seemeilen überwunden werden.

Der Affenfelsen von Gibraltar sowie das Atlasgebirge auf dem Afrikanischen Kontinent präsentierten sich den Schnellbooten zur Mittagszeit des 27. Juni in einem diesigen Antlitz bei drückender Hitze. Doch dies nahm der Atmosphäre kaum an Wirkung, und viele fühlten sich an den Film „Das Boot" erinnert. Der weitere Transit nach Toulon verlief ruhig und wurde nur von einem kurzen Zwischenstop in Cartagena unterbrochen.

Das Einlaufen in Toulon, nach einer geruhsamen Nacht im Schutze der südlich gelegenen Inselkette, erfolgte am Vormittag des 2. Juli. In weißer Uniform und in Passieraufstellung präsentierten sich die deutschen Schnellbootfahrer den französischen Gastgebern. Die zwei Fregatten, die für die nächsten Wochen unsere Partner sein sollten, empfingen uns mit umfangreicher technischer und nicht zuletzt kulinarischer Unterstützung. Gegenseitige Einladungen zu Mittagessen, Cocktailempfängen sowie gemeinsame sportliche Unternehmungen begleiteten die offizielle Indienststellung des Verbandes auf menschlicher Ebene.

Die zunehmende Hitze, für die Besatzungen der unklimatisierten Boote des 2. Schnellbootgeschwaders fast unerträglich, machte allen Nordlichtern deutlich zu schaffen. Nur der teilweise stürmische Mistral, der im Golf von Lyon mit bis zu 50 Knoten wehte, verschaffte uns ein wenig Abkühlung. Die Launen und Besonderheiten dieser Klimazone waren wichtige Erfahrungswerte. Nicht selten ging man abends bei ruhiger See und romantischer Abendsonne in die Koje und wurde am nächsten Morgen durch das Schaukeln und einen stürmischen Wind geweckt, der sogar die Ablegemanöver von den Fregatten oder dem Tender, an denen die Boote nachts zumeist längsseits lagen, zu richtigen Herausforderungen an die Wachoffiziere machte.

Durch die regelmäßige nächtliche Dreisamkeit von je zwei deutschen Schnellbooten und einer französischen Fregatte waren zahlreiche Gelegenheiten zur Vertiefung der Deutsch-Französischen Freundschaft geschaffen. Gemeinsame Grillfeste, das nach dem Ausscheiden der deutschen Nationalelf aus der Fußball-WM gemeinsame Fiebern um das Vorankommen der französischen Mannschaft und nicht zuletzt der täglich stattfindende Personalaustausch zwischen den Einheiten, brachten die Übungsteilnehmer einander näher. So konnte z.B. ein deutscher Artilleriegast dem Seezielschießen eines schweren französischen 100-mm Geschützes beiwohnen und für ein paar Stunden auch einmal ein französischer Oberleutnant, der maximal 24 Knoten Geschwindigkeit gewohnt war, auf der offenen Brücke eines deutschen Schnellbootes den ostdeutschen Fahrmaaten auf Englisch den Befehl für eine Fahrterhöhung auf 36 Knoten geben.

Die gemeinsamen Übungen mit den französischen Einheiten bewegten sich im Golf von Lyon und dem Seegebiet zwischen der französischen Côte d'Azur und Korsika. Die Häfen mit ihren klangvollen Namen wie Villefranche, Bastin, Sète, aber auch Ajaccio auf Korsika zählten zu den Attraktionen dieser Reise. Für viele Besatzungsmitglieder bot sich zum ersten Mal die Gelegenheit, Städte wie Nizza oder Cannes zu besuchen. Aber auch die Strände der Côte d'Azur beeindruckten durch ihre Schönheit. Trotz des ausgefüllten Ausbildungsprogrammes gab es doch auch während der Stehzeiten in See ab und zu Möglichkeiten, Teilen der Besatzung das Baden vor der malerischen Küste zu gestatten. Bei allen Landgängen, ob in Weiß oder am Abend auf dem Weg ins Vergnügen, stießen die deutschen Soldaten auf Gastfreundschaft und Herzlichkeit. Da wurde für das eine oder andere „Gespräch" auch gern

einmal der etwas teurere Champagner gespendet. Auch die Anteilnahme der deutschen Schnellboote an den Freudenfeiern der Franzosen zum Sieg bei der Fußball-WM stieß auf breite Anerkennung. So stimmten die deutschen Schnellboote in Sète in das Konzert der Typhone aller Hafenlieger ein.

Mit der Rückkehr nach Toulon zur Außerdienststellung des FNFA ging nicht nur die gemeinsame Übung mit den Franzosen und damit die Hauptaufgabe dieser Reise zu Ende, sondern es wurde auch der Rückweg eingeleitet. Die Sehnsucht nach den daheim Gebliebenen wurde auch nicht gerade kleiner, und so war wohl keiner traurig, als die Boote am 20. Juli in Richtung Heimat aufbrachen.

Nach einer so ruhigen und friedlichen Hintour erwartete nun eigentlich jeder deutlich anderes Wetter für die Rückreise. Glücklicherweise kam es dann doch anders. Bis auf Schwierigkeiten mit wasserhaltigem Kraftstoff und dem das Einlaufen in Portimao verhindernden Lotsenstreik verlief alles reibungslos. Zwar mußten die Boote einen außerplanmäßigen Halt in dem schon bekannten Cadiz einlegen, doch nicht einmal die Biskaya oder der Englische Kanal wurden ihrem schlechten Ruf gerecht. So empfand manch einer den Regen und den bleigrauen Himmel, der uns in Wilhelmshaven empfing, fast als erleichternde Rückkehr zur Normalität.

Die ersten Wiedersehensfeiern gab es für einige bereits in der Kieler Schleuse, wo Angehörige stolz auf die Rückkehrer warteten. Noch schnell wurde der eine oder andere Wäschesack an die Freundin oder Mutter übergeben, und dann liefen die Boote weiter, um die letzte Nacht auf Reede, wenige Meilen vor Warnemünde zu verbringen. Ein gemeinsames Grillfest auf dem Flugdeck des Tenders ELBE beschloß diese ereignisreichen Wochen. Schon wie in anderen Nächten liefen in dieser mit Sicherheit die Mobiltelefone heiß, denn die Vorfreude auf das baldige Wiedersehen mit den Lieben war kaum noch zu übersehen. So vergingen die wenigen Stunden am nächsten Morgen, in denen der Kommandant des Schnellbootes ZOBEL, Korvettenkapitän Büsching, traditionsgemäß „abgeschossen" wurde, fast wie im Fluge. Bereits bei Einlaufen in den Strom begrüßten Passanten und Angehörige den zurückkehrenden Verband. Das Bild, das sich bei Ankunft an der Schleibrücke im Stützpunkt Warnemünde bot, kann sich sicherlich jeder nur zu gut vorstellen, der schon einmal eine ähnliche Reise mitgemacht hat. Die Pier war überfüllt von Angehörigen, Freunden und Presse. Trotz des harmonischen Verlaufes und guter Ergebnisse der Reise konnte kaum einer schnell genug in den wohlverdienten Urlaub und die Arme der Geliebten entkommen.

Jürgensen, Oberleutnant zur See
BEO II S80 HYÄNE

Reiseroute der AAG 206; vom 08.06. bis 31.07.1998;