# Das 2. Schnellbootgeschwader 1999

**– Jahresbericht –**

**Von M wie Mallorca und Mittelmeer bis M wie Mittellängsträger**

1999, das letzte Jahr des ausgehenden Jahrtausends, war ein sehr interessantes und forderndes Jahr, welches für die Männer des 2. Schnellbootgeschwaders viele Herausforderungen bereithielt und zwei einschneidende Veränderungen brachte. Zunächst ist der Wechsel der Geschwaderführung zu erwähnen: Am 05. März übernahm Fregattenkapitän von Buttlar das Kommando über das 2. Schnellbootgeschwader von Fregattenkapitän Vollers, nachdem kurz vorher auch der Dienstposten des S3 durch Korvettenkapitän Gelhausen neu besetzt worden war. Die zweite Veränderung bedeutete einen ganz wesentlichen Wandel des äußeren Gesichtes unseres Geschwaders: Im Oktober wurde die lange beschlossene Geschwadermischung der Boote des 2. und 7. Schnellbootgeschwaders Realität und bereitete dem geschwadergemischten Fahren mit all den damit verbundenen Hürden und Problemchen endlich ein Ende. Unser Fahrprogramm im Jahr 1999 beinhaltete die beiden NATO-Manöver NORTHERN LIGHT vor der französischen Küste und TAPON im sonnigen Mittelmeer, außerdem eine internationale Geschwaderausbildung (SQUADEX) mit polnischen Seestreitkräften, eine nationale mit einem Torpedoschießabschnitt und erstmals auch einem Minenwurfabschnitt sowie eine Vielzahl von Einzelvorhaben, angefangen von Einzelausbildungsfahrten (ISEX) über Teilnahme an der Schadensabwehr- und Gefechtsausbildung (SAGA) in Neustadt bis hin zu Nachwuchswerbungsfahrten und VIP-Fahrten. Außerdem nahmen bis zum Oktober immer wieder auch Einheiten unseres Geschwaders an Manövern des 7. Schnellbootgeschwaders teil.

Materiell gab es neben viel Licht auch Schatten. So begleitete das Unwort des Jahres fast alle Boote unseres Geschwaders: Mittellängsträger. Als Ergebnis einer umfassenden schiffbaulichen Untersuchung wurden Risse am Mittellängsträger bei fast allen Booten der ALBATROS- und GEPARD-Klasse festgestellt, die Konsequenz daraus waren Fahrtbeschränkungen abhängig von der Wellenhöhe; einige wurden sogar „an die Kette genommen", also gänzlich für die Teilnahme am Seeverkehr gesperrt. In der Folge ergaben sich umfassende Zwischeninstandsetzungen und Manöverteilnahmen mit Einschränkungen, die das gesamte Jahr 1999 prägten. Diese Probleme sind jetzt - nach Abschluss des Jahres - überwunden: Nahezu alle Boote sind jetzt wieder klar für „Zwomal Alle Allez!".

Doch immer der Reihe nach und zurück zum Jahresanfang - Wie jedes Jahr ging es nach dem Jahreswechsel ruhig los. Im Januar und Februar stand neben der Ausbildung am Ausbildungszentrum für Taktik und Verfahren (AZTV), dem traditionellen Schnellbootfahrertaktiklehrgang, und dem Einsatzausbildungsprogramm im Hafen (EAP) für die neu in das Geschwader versetzten Soldaten an Seefahrt vor allem das ISEX an, um die neu hinzugekommenen Besatzungsmitglieder in die Bordgemeinschaft zu integrieren und an den Rollendienst heranzuführen. So richtig los ging es für einen Teil des Geschwaders mit der Teilnahme am Manöver

Fotos: OLtzS Bunks

BLUE GAME unter Federführung des 7. Schnellbootgeschwaders. S62 FALKE und S64 BUSSARD wurden in den Verband integriert und nahmen vom 18. April bis zum 10. Mai an dem dreiwöchigen traditionellen Schnellbootfahrermanöver zwischen schroffen norwegischen Fjorden, dänischer Inselwelt und in heimischen deutschen Gewässern teil. Die Besonderheit in diesem Jahr war die erstmalige Verbindung der früheren Manöver BLUE HARRIER und BOLD GAME, so dass neben Tarnen am Felsen und dynamischen Überwassergefechten bis hin zum Dogfight auch die Minenkriegführung einen großen Anteil beanspruchte. Im Verlauf der drei Wochen wurden neben Aarhus, Oslo und Kiel auch viele kleinere Häfen besucht, zum Beispiel Arendal, Assens oder Rödby.

Für S63 GEIER, S65 SPERBER und S69 HABICHT ging es im Mai richtig los. Unser Geschwader sollte am Manöver TAPON teilnehmen und außerdem einen gemeinsamen Ausbildungsabschnitt mit Kriegsschiffen der tunesischen Marine absolvieren. Dies bedeutete zunächst A.K.-mäßige Instandsetzungsarbeiten aufgrund der erst kurz vorher aufgefallenen Mittellängsträgerprobleme. Der Verband lief nicht geschlossen aus Warnemünde aus. Vielmehr fuhren S65 SPERBER, die teilnehmenden Boote des 7. Schnellbootgeschwaders und unser Tender vorweg, und S63 GEIER und S69 HABICHT verließen ihre Werften direkt und trafen sich am 21. Mai in Wilhelmshaven, um von dort bis Mallorca an die anderen heranzuschließen. Die Aufholjagd verlief über Den Helder, Brest, La Coruna und Algeciras nach Palma de Mallorca. Ein besonderes Ereignis war - wie immer - die Passage der Meerenge von Gibraltar mit 38 Knoten. Impressionen aus dem Film „Das Boot" waren allgegenwärtig, und die beiden Boote wurden von unzähligen Tümmlern begleitet. Mit dem Erreichen von Palma de Mallorca hatte unser Kommandeur seinen Verband endlich beisammen: Er umfasste neben unseren drei Booten außerdem S78 OZELOT und S80 HYÄNE vom 7. Schnellbootgeschwader, unseren Tender DONAU und den Betriebsstofftransporter TEGERNSEE. Von Mallorca ging es weiter nach La Goulette, dem Hafen von Tunis. Der erste Ausbildungsabschnitt, die Zusammenarbeit mit der tunesischen Marine, konnte erfolgreich absolviert werden. Aufgrund des Konfliktes im Kosovo allerdings wurde der zweite Abschnitt, die Teilnahme am Manöver TAPON, sehr kurzfristig gestrichen. Der Rückmarsch erfolgte daher wesentlich früher als beabsichtigt, wir besuchten unterwegs noch die Häfen Cadiz und Plymouth. Ende Juni lief der Verband nach siebenwöchiger Abwe-

LIGHT teil. Später stieß noch S65 SPERBER zum Verband. Der Anmarsch führte über Den Helder nach Brest. Das Manöver selbst umfasste ein komplexes Krisenszenario. Leider zeigte sich Neptun diesmal von seiner weniger freundlichen Seite. Stürmisches Wetter und starker Seegang behinderten die Schnellboote beim Einsatz und ließen allen Neuzuversetzten Seebeine wachsen. Nach einem ruppigen Manöver ging es über Den Helder wieder Richtung Heimat. Am 26. September liefen die Boote wieder in Warnemünde ein.

Eine Verschnaufpause gab es nicht, denn in der folgenden Woche stand der Wechsel des Kommandeurs der Schnellbootflottille an. Am 29. September waren alle Schnellbootgeschwader angetreten, als Kapitän zur See Hoops das Kommando über die Schnellbootflottille von Kapitän zur See Kronisch übernahm.

Direkt danach fand die langfristig geplante Mischung der beiden Warnemünder Geschwader statt. Das 2. Schnellbootgeschwader musste sich von den Schnellbooten S 66GREIF, S67 KONDOR, S68 SEEADLER, S69 HABICHT und S70 KORMORAN verabschieden, die dem 7. Schnellbootgeschwader unterstellt wurden. Gleichzeitig nahm es die Schnellboote S76 FRETTCHEN, S77 DACHS, S78 OZELOT, S79 WIESEL und S80 HYÄNE auf. Die Mischung wurde natürlich gerade von den längerdienenden Soldaten argwöhnisch beäugt: Schließlich hatten die beiden Geschwader lange Jahre in gesunder Konkurrenz Seite an Seite gekämpft und eine jeweils eigene Identität entwickelt. Sie war aber aufgrund der heutigen Bedrohungen in einem möglichen Einsatz notwendig geworden, da sich die Waffensysteme beider Bootstypen gut ergänzen und die Kampfkraft gesteigert wird. Nicht zu sprechen von der Notwendigkeit, in einem möglichen Einsatz sowieso ge-

senheit wieder in Warnemünde ein und hatte in dieser Zeit nicht nur sieben Länder besucht und Land und Leute kennen gelernt, sondern auch in der Einsatzfähigkeit einen gehörigen Sprung nach vorn gemacht.

Mittlerweile waren auch S62 FALKE und S64 BUSSARD wieder unterwegs. Beide waren wieder in das 7. Schnellbootgeschwader integriert und sollten am Flugkörperschießen CEL 99 teilnehmen. Über Den Helder und Brest ging es nach La Pallice, wo der Verband vor der Kulisse eines alten U-Bootbunkers lag und die Vorbereitungen für den anstehenden Schießabschnitt traf. Das Schießen fand am 14. und 15. Juni statt und lief glatt. Unmittelbar danach ging es weiter nach Santander und dann nach El Ferrol in Spanien. Der letzte Besuch stand in Verbindung mit der Pilgerwallfahrt nach Santiago de Compostella und war durch außergewöhnliche Gastfreundschaft und ein umfassendes offizielles Programm geprägt. Der Rückmarsch erfolgte wieder über Brest sowie über Zeebrügge und verlief bei besten Wetterbedingungen in der Biskaya reibungslos. Die Boote erreichten Warnemünde nach knapp vier Wochen abwechslungsreicher und fordernder Abwesenheit.

Nach dem Sommerurlaub und der Einzelausbildung stand im September wieder ein NATO-Manöver auf unserem Programm. Vom 06. bis 26. September nahmen die Schnellboote S62 Falke, S63 GEIER, S69 HABICHT und S 70 KORMORAN sowie der Tender DONAU am Manöver NORTHERN

mischt fahren zu müssen und daher bestimmte Organisationsformen schon jetzt vorwegnehmen zu müssen. Die Mischung ging aufgrund des klassengemischten Fahrens während der letzten zwei Jahre sehr schnell und reibungslos vonstatten und wurde standesgemäß in See vollführt. Das erste geschwaderreine Manöver war denn auch das SQUADEX vom 22. November bis zum 10. Dezember, welches das Geschwader nach Gdynia und nach Klaipeda führen sollte. In dieses Manöver war neben einem Torpedoschießabschnitt erstmals auch ein Minenwurfabschnitt von Einheiten des 2. Schnellbootgeschwaders integriert. Beide Vorhaben verliefen reibungslos. Vom Wetter kann man das leider nicht sagen. Ein Orkan beeinträchtigte die Seefahrten der Schnellboote, die in Gdynia einwehten. Tender DONAU begab sich auf den kabbeligen Weg durch die aufgewühlte Ostsee nach Klaipeda. Dennoch konnten viele gemeinsame Übungen mit polnischen Schnellbooten und Luftstreitkräften durchgeführt werden, die den neuen NATO-Partner weiter an die Einsatzverfahren heranführten und gemeinsames Verständnis zwischen Schnellbootfahrern festigten.

Neben den größeren Seefahrtsvorhaben sollen aber die vielen kleineren Tagesfahrten und Ausbildungsfahrten in See nicht vergessen werden, die im gesamten Jahr von allen Booten unseres Geschwaders mit Erfolg gemeistert wurden. Zum Abschluss des Jahres wurde der Erfolg in den Bemühungen um ein gutes Gelingen der Schadensabwehr- und Gefechtsausbildung durch ein Schnellboot sichtbar gemacht. S61 ALBATROS hat diese Ausbildung als bestes Boot der Deutschen Marine durchgeführt und den begehrten Nikolauspreis der Lehrgruppe Schiffssicherung wieder in die Schnellbootflottille und in unser Geschwader geholt.

Zusammenfassend kann man sagen, dass unser Geschwader ein anspruchsvolles und forderndes Jahr absolviert hat, in dem von allen Geschwaderangehörigen beste Leistungen erbracht wurden. Der gute Schnellbootgeist wurde in mehreren NATO-Manövern verbreitet, und unsere Soldaten haben als Botschafter in Blau im Auslandshafen wieder alles gegeben und einen guten Eindruck hinterlassen. Dank großer Flexibilität konnten die Probleme im materiellen Bereich und damit verbundene kurzfristige Änderungen in den Seefahrtsvorhaben schließlich gemeistert werden, teilweise lag die Anzahl der Seetage sogar über den Werten der Vorjahre. Die Geschwadermischung wurde erfolgreich vollzogen, und so können jetzt auch fünf Boote der GEPARD-Klasse mit einstimmen, wenn irgendwo zwischen Nordkap und Mallorca unser Geschwadermotto erklingt:

F - H - G

Kapitänleutnant Henning Faltin
Kommandant S77 DACHS

# Deutsche Schnellboote unter Afrikas Sonne

Am 14.Mai 1999 verließen die Schnellboote S78 OZELOT, S80 HYÄNE und S65 SPERBER sowie der Tender DONAU als gemischter Verband des 2. und 7. Schnellbootgeschwaders unter Führung des Kommandeurs 2. Schnellbootgeschwader, Fregattenkapitän Thomas von Buttlar, Wilhelmshaven in Richtung Mittelmeer. Bereits in See stand der Betriebsstofftransporter TEGERNSEE, der uns die gesamte Reise über hervorragend unterstützen sollte.

S63 GEIER und S69 HABICHT sollten nach Abschluss ihrer Instandsetzungsmaßnahmen dem Verband nacheilen und in Palma de Mallorca dazustoßen.

Ausgelaufen war der Verband mit dem Ziel, am Manöver TAPON '99 im westlichen Mittelmeer teilzunehmen sowie mit der tunesischen Marine gemeinsame Übungen vor der tunesischen Küste durchzuführen.

Der notwendige, für Schnellbootfahrer aber eher ungewohnt lange, Transit wurde im Vorfeld so exakt wie möglich geplant, um ein Höchstmaß an Ausbildung für die Besatzungen zu gewährleisten und den gemischten Verband zusammenwachsen zu lassen. Auf dem Übungsplan standen aufgrund des engen Zeitplanes in erster Linie LINK-Übungen, Alarmschießen und Flugkörpereinsatzübungen, aber auch Training für das Fernmelde- und Signalpersonal. Höhepunkte waren eine LINK-Übung mit einer portugiesischen Küstenradarstation und ein PASSEX mit einer französischen MPA. Für das groß angelegte NATO Manöver TAPON '99 wollten wir bestmöglich vorbereitet sein.

Nach Tankstopps in Den Helder, Brest (zusätzlich Flugkörpertausch) und in der Bucht von El Ferrol an der TEGERNSEE liefen wir am 21. Mai 1999 über Pfingsten zu einem Informal Visit in Lis-

Fotos: OLtzS Bunks

Sommerwetter und Temperaturen knapp unter 30°C. Dies sollte ein erster Vorgeschmack auf die zu erwartenden Temperaturen im Mittelmeerraum sein. Insbesondere die Soldaten auf den Einheiten ohne fest installierte Klimaanlage, also S65 SPERBER und die TEGERNSEE, konnten bei Temperaturen um die 30°C in den späten Abendstunden in den Decks schon erahnen, was sie erwarten sollte. Davon aber wenig beeindruckt nutzten viele Besatzungsangehörige die dienstfreie Zeit, um diese interessante Seefahrerstadt zu besichtigen und deren Freizeitangebote zu nutzen. Der sehr nahe am Stadtzentrum gelegene Liegeplatz unterstützte diese Absichten wirkungsvoll.

Am 25. Mai 1999 verließen wir Lissabon mit vielen bleibenden Eindrücken und nahmen Kurs auf Palma de Mallorca mit einem Tankstopp in Algeciras. Allerdings mussten die drei Schnellboote Cadiz anlaufen, um eine Schlechtwetterlage in der Bucht von Cadiz abzuwettern. Nach einer Nacht ging es bei deutlich ruhigerem Wetter weiter. Die Meerenge von Gibraltar passierten wir schnellboottypisch bei ruhiger See mit über 36 Knoten. Nach der Kraftstoffübernahme in Algeciras erreichten wir am 28. Mai 1999 Palma de Mallorca. Auch Palma zeigte sich mit schönem Wetter von seiner besten Seite. Das reichhaltige Freizeitangebot von Palma und Umgebung wurde von den Besatzungen gerne angenommen. Aber auch das In-

sabon ein. Neben den offiziellen Verpflichtungen eines Informal Visit diente der Hafenaufenthalt in erster Linie der Erholung der Bootsbesatzungen und der Durchführung einiger Instandsetzungsmaßnahmen. Lissabon erwartete uns mit hervorragendem

nere der Insel wurde von vielen Soldaten erkundet. In Palma stießen auch S63 GEIER und S69 HABICHT nach einem sehr anstrengenden Transit zum Verband.
Mit vielen schönen Erinnerungen nahmen wir am 31. Mai 1999 Abschied von Mallorca. Nächstes Ziel war Tunis. Der Transit wurde wieder mit einer Vielzahl von Übungen angefüllt, z.B. Verbandsfahren nach VB 20 und ATP 1, Artillerieschießen, OPZ-Übungen und seemännischen Übungen. Zunehmend wuchs der Verband zusammen, das anspruchsvolle Übungsprogramm zeigte Erfolg.
Nach der Kraftstoffübernahme am Tender DONAU liefen wir am 02. Juni 1999 in La Goulette, einem Vorort von Tunis, ein. Neben den gewohnten Aufgaben eines Informal Visit stand in erster Linie die Planung der gemeinsamen Übungen mit drei Einheiten der tunesischen Marine im Vordergrund der folgenden Tage. Die tunesische Marine zeigte sich außerordentlich interessiert und engagiert. Drei Offiziere wurden auf unseren Schnellbooten eingeschifft und waren bis Warnemünde unsere Gäste. Es blieb aber auch noch Raum, Tunis und Umgebung kennen zu lernen. Für viele Soldaten war dies der erste Kontakt mit Tunesien oder dem afrikanischen Kontinent überhaupt.
Die Übungen in See am 7. und 8. Juni 1999 beinhalteten u.a. Verbandsfahren, einen Artillerieschießabschnitt und seemännische Übungen. Die Nacht wurde gemeinsam längsseits Tender DONAU in der Bucht von Tunis verbracht. Leider konnte das geplante Übungsprogramm aufgrund der rauhen See nicht in vollem Umfang realisiert werden.
Inzwischen erreichte uns die Nachricht, dass das NATO-Manöver Tapon '99 aufgrund des Einsatzes der Standing Naval Force Atlantic in der Adria ausfällt. Mit der uns Schnellbootfahrern typischen Flexibilität wurde das Übungsprogramm kurzfristig umgeplant, die gesamte AAG um eine Woche gekürzt. Der Rücktransit von Tunis über Cartagena und Cadiz war von vielen seemännischen Übungen gekennzeichnet, so z.B. Längsseitsgehen am ankernden, treibenden und fahrenden Tender bei Tag und Nacht, Kraftstoffversorgung vom fahrenden Tender über das Bug-Heck-Verfahren. Aber auch der Ausbildungsstand der OPZ-Teams wurde weiter erhöht, u.a. mit der praktischen Durchführung des Verfahrens „Schuss vor den Bug".

Einen guten Abschluss für die AAG bildete die Ausbildungsunterstützung für den Flag Officer Sea Training in Plymouth. Hier konnten wir unsere während der AAG erworbenen Fähigkeiten eindrucksvoll unter Beweis stellen.
Am 25. Juni 1999 erreichten wir mit Wilhelmshaven wieder einen deutschen Hafen. Nach Durchquerung des Nord-Ostsee-Kanals lief unser Verband am 27.Juni 1999 nach über 6000 sm, von vielen Angehörigen und Freunden erwartet, im Heimatstützpunkt Warnemünde ein. Damit ging eine interessante und vielseitige Reise zu Ende, die Ausbildungstand unserer Besatzungen im operationellen wie auch seemännischen Bereich deutlich erhöhte, aber auch Einsatzgrenzen insbesondere im Hinblick auf die klimatischen Bedingung auf den Booten der ALBATROS-Klasse aufzeigte.

Gunnar Jopp
Korvettenkapitän

# Schnellbootfahrer im Härtetest - das NATO-Manöver „NORTHERN LIGHT"

Am 06. September 1999 liefen vier Boote des 2. Schnellbootgeschwaders (S62 FALKE, S63 GEIER, S69 HABICHT, S70 KORMORAN) und der Tender DONAU unter Führung ihres Kommandeurs, Fregattenkapitän von Buttlar, aus Warnemünde in Richtung Biskaya aus, um am Manöver NORTHERN LIGHT teilzunehmen. Dieses sollte im weiteren Seegebiet der Biskaya stattfinden und stand unter französischer Leitung des SECLANT.

Der Transit auf dem Weg nach Brest wurde mit vielen Übungen gefüllt, welche die Erfahrenen an verloren geglaubte Fähigkeiten erinnern und die neuen Soldaten an die bevorstehenden Aufgaben heranführen sollten. Nach einem Zwischenstopp in Den Helder erreichte man am Donnerstag, dem 09. September, den Hafen von Brest.

Dort bereitete man sich gemeinsam mit den dänischen Einheiten auf den bevorstehenden "Krieg" vor. Eingebunden war das gesamte Manöver in einen komplexen politischen Kontext. Im Groben stellte sich die Situation so dar:

Das Gebiet im näheren Umfeld von Brest wird durch politische Krisen erschüttert. Die politische Führung ist in einem Putsch ermordet worden, die neue Führung droht, Europa in einen Strudel von Chaos zu reißen. Die Streitkräfte des Landes unter der Führung des CECLANT, zu denen auch unsere Taskforce gehört, stehen noch loyal zur Führung. In dieser Situation ist eine Streitmacht im Auftrag der UNO von Großbritannien auf dem Weg, um durch eine Invasion die Stabilität in der Region wiederherzustellen (Diese Streitmacht wird durch die SNFL mit Unterstützung von Truppen und Flugzeugen gestellt).

Die Aufgabe der dänisch-deutschen Taskforce unter der Führung eines dänischen Kapitän zur See war es nun, die Küste in der Umgebung Brests gegen die Gegner zu verteidigen und im näheren Bereich der Küste in zugeteilten Sektoren Seeraumüberwachung zu betreiben, um die gegnerischen Einheiten frühzeitig aufzuspüren und eine Anlandung von Truppen zu verhindern.

Doch leider verhinderte das zu dieser Jahreszeit häufig vorherrschende Wetter ein entscheidendes Eingreifen der deutschen Schnellboo-

Fotos: OLtzS Ciliax

Wochenende in Brest verbrachte, bevor man sich wieder in den Schutz der Bucht vor Brest begab, drohte weiteres Unheil vom Wettergott. Ein Wetterloch zwischen zwei Stürmen wurde für eine vorzeitige Rückkehr in die Heimat genutzt. Doch auch dabei wurde den Besatzungen bei einem Swell von teilweise sechs Metern aus Südwest eindrucksvoll gezeigt, dass die Bucht der Stürme zurecht ihren Namen trägt. Nach einem Zwischenstopp in Den Helder erreichte man am Abend des 26. September Warnemünde. Übrig blieb die Gewissheit einiger Kommandanten, nun über seefeste Besatzungen zu verfügen sowie die Erkenntnis, dass sich die Grenzen des Krieges für Schnellboote in Wellenhöhen messen lassen.

Oberleutnant zur See Thomas Fleckstein
Erster Wachoffizier S62 FALKE

te. Die Einheiten liefen zunächst einmal verspätet am 13. September aus, um dann die nächsten Tage hindurch bei Seegängen von bis zu vier Metern Seeraumüberwachung und Lagebildaufbau zu betreiben. Bedingt durch die lange Stehzeit in See ohne Kontakt zum Tender wurde dabei ein Zweiwachsystem erfolgreich exerziert. Trotz dieses Systems wurden die Besatzungen an ihre Grenzen herangeführt, da bei drei einsatzbereiten Booten eines stets für RRR am Tender lag, eines in der zugeteilten Box Aufklärung fuhr und das dritte sich auf dem Transit vom oder zum Gebiet befand. Dieser Zustand besserte sich erst, als S65 SPERBER, welcher das Unwetter in Den Helder abgewartet hatte, zum Verband stieß. Doch bevor der "Krieg" in seine entscheidende Phase kam und eine Invasion der gegnerischen Truppen unmittelbar bevorstand, spielte Petrus den S-Booten wieder übel mit und verdammte sie für zwei Tage zu einer unfreiwilligen Ruhephase am Mutterschiff mit einigen seemännischen Übungen in der Bucht vor Brest. Nachdem man das zweite

# SQUADEX 22/99 - Trilaterale Zusammenarbeit DEU-POL-DAN

## Von Hängematten und Goldgräbern – Schnellboote beim Torpedoschießen

Am 22. November 1999 war es wieder so weit - nach einigen Tagen im Hafen war das letzte Seefahrtsvorhaben des Jahres 1999 für das 2. Schnellbootgeschwader gekommen. Diesmal ging es für zwei Wochen zur See - in der ersten Woche in der „alten" Zusammensetzung des 2. Schnellbootgeschwaders zum Torpedoschießen in der Kieler Bucht und in der zweiten sollte es nach Gdynia und Klaipeda gehen, um mit dänischen und polnischen Schnellbooten ein trilaterales Manöver durchzuführen.

Deshalb verließen am Vormittag des 22. November alle anwesenden Boote den Stützpunkt in Warnemünde, wobei sich S76 FRETTCHEN und S80 HYÄNE in der ersten Woche ihrem „alten" Geschwader anschlossen, um einen Minenwurfabschnitt durchzuführen. Die Boote der Klasse 143 verlegten in die Richtung der Kieler Bucht, um in Jägersberg die zugewiesenen Übungstorpedos an Bord zu nehmen und bei eintretender Dunkelheit das erste Torpedoschießen der Woche durchzuführen. Auf dem Weg in Richtung Kiel sollten sich jedoch einige Einheiten der Marine vor Neustadt treffen, um an einem wenig erfreulichen Ereignis teilzunehmen, nämlich der Suche nach dem Piloten der „Pilatus", die während der Zieldarstellung im Rahmen der SAGA abgestürzt war. Der Pilot konnte leider nur noch tot geborgen werden.

Für uns hieß es jedoch, sich mit den Gedanken auf Torpedoschießen vorzubereiten und dafür

zu sorgen, dass es ein erfolgreicher Ausbildungsabschnitt wird. Ohne vorgreifen zu wollen, dies sollte uns auch gelingen. Das gesamte Torpedoschießen ging, trotz manchmal etwas kabbeliger See, ohne weitere Probleme über die Bühne. Alle Torpedos wurden diesmal verschossen und es gab auch keine „Goldgräber" - so konnte „Hängematte" zu den geplanten Zeiten ausgelöst werden und die Boote, wenn auch manchmal für eine sehr kurze Nacht, in Richtung Marinestützpunkt Eckernförde verlegen.

Nach einigen Stunden Schlaf führten die beteiligten Einheiten dann tagsüber immer wieder etliche seemännische Manöver durch, wobei sich die Kieler Bucht als etwas klein erwies - bei der Anwesenheit aller drei Schnellbootgeschwader... . Der Ausbildungserfolg war dennoch nicht zu verachten; besonders die „scharfen" Nebelfahrten, die aufgrund des lange anhaltenden, dichten Nebels gefahren wurden, sollten das Zusammenspiel zwischen Brücke und OPZ einmal mehr optimieren.

Ein besonderes Highlight war diesmal auch die Tatsache, dass wir ein anderes Zielschiff als einen Tender oder ein Schnellboot haben sollten. Am 24. und 25. November stellte sich nämlich der Zerstörer MÖLDERS genau als dieses zur Verfügung. Für den Schießabschnitt wurde dann abends Personal ausgetauscht, so daß auch die „Schifffahrer" in den Genuß kamen mal wieder „Boot" zu fahren. Für manche „Bootfahrer" war es jedoch das erste Mal auf einem Zerstörer zur See zu fahren, wenn auch nur für ein paar Stunden und das auch noch als „Opfer". Aufgrund des Personalaustausches erreichte uns dann auch die Nachricht, daß es „immer wieder beeindruckend ist zu sehen, wie genau der Torpedo unter das Schiff läuft".

Am Morgen des 26. November machten sich dann die Boote wieder in Richtung Warnemünde auf den Weg, denn das Wochenende sollte vor dem nächsten Teil des SQUADEX in heimischer Umgebung verbracht werden.

Gut erholt sollte es nun am 29. November nach Gdynia in Polen gehen. So verließen dann am Vormittag S61 ALBATROS, S63 GEIER, S65 SPERBER, S76 FRETTCHEN, S80 HYÄNE und der Tender DONAU Warnemünde. S62 FALKE und S64 BUSSARD schlossen sich dem 7. Schnellbootgeschwader an und verbrachten so einige „stür-

mische " Tage in Kopenhagen.
Der Weg in Richtung Rügen wurde für Formationsfahr- und andere Abschnittsübungen genutzt und auch das vor Rügen geplante ADEX konnte stattfinden. Die Nacht wurde in der Tromper Wiek längsseits Tender DONAU verbracht, welcher auf dem Weg dorthin seine Einsatzbesichtigung durchführte und auch erfolgreich abschloß.
Für den gesamten Transit und die folgenden Tage wurde stürmisches Wetter vorhergesagt, so dass die Chance auf relativ ruhiger See nach Gdynia zu kommen am Morgen des 30. November wahrgenommen wurde und die Boote sich, in einem Wetterloch, mit schwächeren Winden, auf den Weg machten. Den Militärhafen von Gdynia erreichten die Boote dann gegen 18.30 Uhr, der Tender folgte um 22.30 Uhr. Zu diesem Zeitpunkt wurde immer deutlicher, dass die Boote für einen längeren Zeitraum im Hafen liegen bleiben würden, denn der Wind nahm stetig zu und es wurde für das Wochenende Orkan vorhergesagt. Tatsächlich wurde das erste Dezemberwochenende dann in Polen verbracht, und ein schwerer Orkan fegte über Europa hinweg.
Die Zeit bis zum 06. Dezember wurde von den Bootsbesatzungen ausgiebig genutzt um Danzig und Gdynia sowohl bei Tag als auch vom frühen Abend bis zum frühen Morgen kennenzulernen. Der Tender verabschiedete sich aber schon vorher, um in Klaipeda an einem offiziellen Besuch teilzunehmen und die Seetüchtigkeit des Schiffes und seiner Besatzung zu „testen".
Die Boote verließen erst am 6. Dezember um 14.00 Uhr wieder den Hafen zusammen mit zwei polnischen „Tarantul"- Schnellbooten. Die Zeit bis zum Wiedereintreffen des Tenders gegen 20.00 Uhr wurde mit ISEX und DUSEX verbracht und auch die dritte Partei, die Dänen, die den Sturm östlich Bornholm vor Anker überstanden hatten, trafen kurz vor dem Tender ein. Die Nacht wurde dann auf Reede vor dem Hafen von Gdynia bei noch immer recht frischem Wind verbracht.
Der folgende Tag wurde nun mit den Polen und Dänen für das Durchführen von ISEX, DUSEX, SURFEX und taktischen Übungen verbracht. Nach einigen Anlaufschwierigkeiten gab es aber schließlich doch noch den einen oder anderen (simuliert) verschossenen Flugkörper. Am Abend hieß es dann für viele, noch einmal die Annehmlichkeiten von Danzig wahrzunehmen, denn die Nacht wurde wiederum im Hafen von Gdynia verbracht.
Am 08. Dezember wurden die am Tage vorher neu gewonnen Erkenntnisse und Erfahrungen gefestigt und vertieft. Die neue Komponente diese Tages war jedoch das Durchführen von „Rettung in See", wobei ein von S61 ALBATROS über Bord gegangener Dummy gefunden werden sollte. Dies gelang dann auch einer der polnischen Einheiten.
Am nächsten Tag hieß es für uns schon fast Abschied nehmen - manch einer hat dafür sicherlich auch die letzte Nacht in Polen genutzt. Nur noch ein ADEX, welches mit MIG 21-Flugzeugen durchgeführt wurde, stand auf dem Übungskalender. Bei einigen hat dieses ADEX aber einen deutlichen Eindruck hinterlassen. Diese alten Flugzeuge waren noch, zumindest was den fliegerischen Aspekt angeht, zu einigem imstande, und kaum einer hat ein Flugzeug je so tief fliegen sehen und eine solch beeindruckende, laute Geräuschkulisse erlebt.
Gegen 13.00 Uhr des 09. Dezember verabschiedeten sich die Einheiten letztendlich voneinander und es ging zurück Richtung Heimat, wobei das dänische Schnellboot bis Höhe Bornholm immer in Sichtweite blieb. Der Rücktransit brachte für die Boote noch einmal Formationsfahrübungen. Am 10. Dezember liefen sie in Warnemünde ein, das SQUADEX II/1999 endete für alle erfolgreich.

Leutnant zur See Mike Jäger
Erster Wachoffizier S65 SPERBER

Leutnant zur See Erik Kusche
Zweiter Wachoffizier S65 SPERBER

# St. Nikolaus
## wieder in der Schnellbootflottille

Alljährlich am 06. Dezember ist es soweit: Nikolaustag. Wichtiger als der ältere Herr im roten Mantel und mit der Zipfelmütze war für die Besatzung des Schnellbootes S61 ALBATROS dieses Jahr aber der „Nikolauspreis". Er wurde dem Kommandanten, Korvettenkapitän Hagen, und der Besatzung auf der Quartalsabschlussmusterung des vierten Quartals des Jahres 1999 durch den Kommandeur der Marinetechnikschule, Lehrgruppe Schiffssicherung in Neustadt/Holstein, Herrn Fregattenkapitän Sommer, übergeben. Dabei wurden sowohl Einzelleistungen wie auch die Gesamtleistung der Besatzung durch den Admiral Marineausbildung, der der Verleihung ebenfalls beiwohnte, lobend hervorgehoben.

Der „Nikolauspreis" ging an S61 ALBATROS, da dessen Besatzung während des Trainings in der Brand- und Leckabwehr sowie im Gefechts-, Sanitäts-, Navigations- und Operationsdienst in der SAGA B durch konstant gute Leistungen überzeugen konnte. Trotz zeitweise widriger Witterungsverhältnisse, die einige der Übungen in richtige Manöver verwandelten, konnte das Boot seinen hohen Ausbildungsstand unter Beweis stellen. Der ALBATROS konnte sich gegen insgesamt 75 andere Boote und Schiffe der Deutschen Marine durchsetzen, die seit November '98 an dieser Ausbildung durch die MTS Lehrgruppe Schiffssicherung teilgenommen hatten.

Der „Nikolauspreis" wurde 1983 vom damaligen Kommandeur der Technischen Marineschule in Kiel, Kapitän zur See Joachim Rybakowski, als jährlicher Wanderpreis für die jeweils beste Besatzungsleistung in der Schadensabwehrgefechtsausbildung an der ihm ebenfalls unterstellten Lehrgruppe gestiftet.

Die aus Eichenholz geschnitzte Skulptur stellt den Schutzpatron aller Seefahrer, den heiligen Sankt Nikolaus von Myra, dar. Die kunstvoll gearbeitete Figur im Glaskasten

wird noch bis mindestens November 2000 das Stabsgebäude des 2. Schnellbootgeschwaders zieren und durch ihre Obhut alle Schnellboote beschützen.

Leutnant zur See Markus Bock
Zweiter Wachoffizier S 61 ALBATROS

# BLUE GAME '99

Am Sonntag, dem 18. April 99, lief ein Schnellbootverband, bestehend aus den Booten S72 PUMA, S73 HERMELIN, S75 ZOBEL, S77 DACHS, S62 FALKE, S64 BUSSARD sowie dem Tender DONAU unter Führung von Fregattenkapitän Rainer Brinkmann zum diesjährigen Manöver "BLUE GAME" aus Warnemünde aus.

„BLUE GAME" war für uns das erste Manöver dieser Art. Es stellte eine Zusammenfassung der beiden Manöver „BLUE HARRIER" (Minensucher-Manöver) und „BOLD GAME" (Schnellboot-Manöver) dar. Der erste Teil bestand aus dem Transit über den Großen Belt durch Kattegat und Skagerrak Richtung Norden. Bei einem Zwischenstopp am Abend in Frederikshavn wurde ein Teil der Boote zusammen mit den dänischen Kameraden für das TACEX, das in der Nacht folgen sollte, gebrieft.

Das erste taktische Manöver führte uns dann zur südnorwegischen Küste nach Kristiansand. Dort trafen wir am nächsten Morgen die weiteren Schnellboote der dänischen Marine (Willemoes- und Flyvefisken-Klasse) sowie der Norweger (Hauk-Klasse), die ebenfalls an dem Manöver beteiligt waren, ebenso wie die Piloten der britischen Links- und deutschen Sea- King Helikopter, die uns in den folgenden Wochen aus der Luft unterstützen sollten. Nach einem eintägigen Aufenthalt, der wiederum durch Briefings, erste Übungen und vor allem durch erste Begegnungen der Besatzungen untereinander geprägt war, ging es tags darauf weiter an der südnorwegischen Küste entlang in Richtung Oslo. Die Einheiten der drei Nationen wurden in gemischte Gruppen eingeteilt, um standardisierte, aber auch neue NATO-Verfahren zu üben. Nach kurzen Anfangsschwierigkeiten liefen die Übungen zur Zufriedenheit aller Beteiligten, und die folgenden Tage verbrachten wir mit seemännischen Manövern wie gegenseitigem Schleppen, Postbeutelübergaben, Navigationsbelehrungsfahrten sowie mit Fernmeldeübungen und taktischen Übungen.

Am Mittwoch der ersten Woche folgte mit dem Tarnen am Felsen eine der interessantesten Übungen des Manövers. Es gestaltete sich nicht gerade einfach, an einen Felsen anzulegen, das Boot festzumachen und mit einer Vielzahl von Netzen „zu verstecken". Doch mit viel Einsatz und vereinten Kräften, ein bisschen Geschick und Phantasie und immer wieder einem kontrollierenden Blick vom Schlauchboot aus konnte sich das Ergebnis schließlich sehen lassen. Unweit von uns tarnte sich ein norwegisches Schnellboot. Die Schnelligkeit, mit der es den Norwegern gelang, ihr Boot anzulegen und anschließend zu tarnen, war schon beeindruckend, hieran konnten wir uns nur ein Beispiel nehmen.

Die erste Woche ging zu Ende und es hieß: „Klarmachen zum Einlaufen in Oslo!" In einer langen Kiellinie, vorweg die norwegischen, dann die dänischen und anschließend die deutschen Schnellboote, fuhren wir den Oslofjord hinauf bis in den Hafen von Oslo. Hier verbrachten wir das Wochenende. Die in Oslo stattfindende 700-Jahr-Feier machte den Hafenaufenthalt um so interessanter. Am Montag, dem 26. April 99, verließen wir gegen 12.00 Uhr wieder den Hafen.

Die gesamte Force wurde in zwei Parteien aufgeteilt, PUMA und ZOBEL verblieben mit einigen norwegischen und dänischen Booten unter der norwegischen Südküste, die

anderen Boote verlegten vor die Küste Nord-Dänemarks, um dort mit den Minensuchbooten zusammenzuarbeiten. Aufgabe der „Norwegen-Gruppe" war es jetzt, die unter dem Schutz der Schnellboote stehenden Minensucher anzugreifen.
PUMA und ZOBEL als einzige minenlegefähige Einheiten der Gruppe bekamen eine besondere Aufgabe. Sie sollten ein verdecktes taktisches Minenwerfen durchführen. Es erfolgte noch im Oslofjord eine Übernahme von Minen, danach verlegten die beiden Boote nach Kristiansand, um im Schutz der nächsten Nacht möglichst unentdeckt zum geplanten Minenwurfgebiet unter der dänischen Küste zu gelangen. Dazu fuhren PUMA und ZOBEL entlang der Fährlinie Kristiansand - Hirtshals mit einem minimalen Abstand zwischen den Booten und einer gemeinsamen Beleuchtung, die Beobachtern das Herannahen einer Fähre vorspiegeln sollte. Die Rechnung ging auf, wir wurden nicht von den "gegnerischen" Schnellbooten entdeckt. Die an dem Manöver beteiligten Minensuchboote, die unweit des Wurfgebietes operierten, hielten uns dann offensichtlich für Mitspieler ihrer Seite, sie grüssten jedenfalls freundlich, als wir sie passierten. Völlig arglos bemerkten sie auch nicht, dass wir ihnen unsere Minenbeladung einige Meilen „weiter vor die Nase warfen".
Damit beschränkten sich zumindest für PUMA und ZOBEL auch schon die Begegnungen mit den Minensuchern, von der eigentlichen Zusammenarbeit bekamen wir sonst leider nicht sehr viel mit.
Danach ging es wieder in südlichere Gewässer zurück. Vorbei Skagen, durch das Kattegat ging es dann in die Ebeltoft-Vig. Dort lagen wir dann noch eine Nacht vor Anker, bevor es pünktlich am 30. April zum Wochenende nach Aarhus ging.
Die abschließende Woche vertrieb es die Schnellboote durch den Kleinen Belt in die Kieler und Mecklenburger Bucht. Dort waren ebenfalls wieder zahlreiche Übungen taktischer, navigatorischer und seemännischer Art zu meistern. Höhepunkt der Woche und gleichzeitig auch letzter Teil des Manövers war ein groß angelegtes taktisches Manöver, das in der Kieler Bucht und Mecklenburger Bucht stattfand. Die Schnellboote wurden in zwei Gruppen aufgeteilt. Es wurde wiederum versucht, mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln die andere Gruppe ausfindig zu machen. Die Mischung der verschiedenen Bootstypen sowie der erneute Einsatz von Hubschraubern und der dänischen MOBA bot darüber hinaus eine weitaus höhere Komplexität an Aufklärungsmöglichkeiten. Dieses Potential gezielt zu nutzen und richtig einzusetzen, stellte noch einmal hohe Anforderungen an Boote und Besatzungen. Wir meisterten sie, so gut wir konnten, haben aber auch eine Menge dabei gelernt.
Nachdem der „BLUE GAME-Verband" nun in einer norwegischen und einer dänischen Stadt war, durfte natürlich eine deutsche Stadt nicht fehlen. Folglich war unser Anlaufhafen für das letzte gemeinsame Wochenende Kiel. Dort wurden am Montagmittag nach einer Abschlussbriefing alle Soldaten der drei Marinen abschließend zusammengemustert, die Kommandeure der jeweiligen Nationen bedankten sich noch einmal für die gute Zusammenarbeit.
Danach hieß es dann Abschied nehmen von unseren dänischen und norwegischen Kameraden. Auch unser Schnellbootverband lief am Nachmittag aus und machte nach drei abwechslungs- und erlebnisreichen Wochen am 10. Mai 99 gegen 21.00 Uhr im Heimatstützpunkt Warnemünde wieder fest.

Nick Bienio
Stabsgefreiter

Korvettenkapitän A. Deertz
Kommandant S71 GEPARD

# CEL 1999

## Flugkörperschießen in der Biskaya

Einlaufen des Verbandes in La Pallice
Fotos: OLtzS Rühle

Die Teilnahme der Boote des 2. und 7. Schnellbootgeschwaders am CEL 1999 war für viele sehr überraschend, hatte man sich doch im 7. SGschw auf eine Teilnahme am JMC und im 2. SGschw auf die Mittelmeertour eingestellt. So drehten sich im Mai nun das Geschwader-, Boots- und Personalkarussell, denn seitens der Boote war man mit der schwerwiegenden und weite Kreise ziehenden Spantenproblematik belastet. Letztlich sollten zwei Boote des 7. Schnellbootgeschwaders als schießende Einheiten, zwei Schnellboote des 2. Schnellbootgeschwaders als beobachtende Einheiten (Octopus) und der HERMELIN als Versuchsträger für die neuen EloGM Antennen (FL 1800) entsandt werden. Am Sonntag, dem 6. Juni 1999, liefen dann die Schnellboote S 62 FALKE und S 64 BUSSARD vom 2. Schnellbootgeschwader sowie die Schnellboote S 71 GEPARD, 73 HERMELIN, S 77 DACHS und der Tender A511 ELBE vom 7. Schnellbootgeschwader in Erwartung einer sonnigen und abwechslungsreichen Seefahrt aus. Man war sich auch untereinander nicht mehr fremd, denn eine ähnliche Konstellation hatte bereits in vorigen Manövern die gute Zusammenarbeit zwischen Booten des 2. und 7. Schnellbootgeschwaders bewiesen.

Der erster Bunkerstopp in Den Helder wurde von den Booten für ein erstes RRR genutzt, bevor sie eine weitere 24 Stunden Fahrt durch den Englischen Kanal in Richtung Brest führte. Dort wurde am Morgen der Tender eingeholt, ein weiteres Mal Wasser und Betriebsstoffe ergänzt, um schließlich koordiniert in den durch seine Dimensionen und Anlagen beeindruckenden Stützpunkt der Marine Nationale in Brest einzulaufen. Hier tauschten die Schnellboote S71 GEPARD und S77 DACHS ihre mitgebrachten Gefechts-FK's gegen die in weißen Containern befindlichen Telemetrie-FK's und zwar mit Hilfe eines 120 ts Krans, der genau zu dem Trockendock gehört, in dem vor fast 60 Jahren deutsche Schlachtschiffe repariert und in welchem der Flugzeugträger CHARLES-DE-GAULLE gebaut wurde. Von nun an gehörte ein Großteil der in der OPZ und an Oberdeck befindlichen Anlagen und Geräte der Flugkörperwaffe den Herren vom Depot in Brest.

Vor dem wichtigsten Teil der Reise lag jedoch noch ein Wochenende in La Rochelle

Bullow away!
MM 38 beim Start

vor den Besatzungen, welches den deutschen Marineeinheiten fast eine Woche lang Unterschlupf bieten sollte. Der vorgelagerte Hafen La Pallice bot eine unwirkliche Kulisse mit seinen verwaisten Lagerhallen, Gleis- und Krananlagen und nicht zuletzt dem halb verfallenen U-Bootbunker mit seiner Bunkerschleuse und den dazugehörigen Hafenanlagen. Manch einer gedachte des Kinofilms „Das Boot", als die Boote nacheinander genau die Schleuse durchfuhren, in der das Filmboot versenkt wurde. Das gute Wetter, die Île de Ré und das angenehme Flair in La Rochelle boten genug Möglichkeiten zur Erholung, und manch einer kam zum ersten Mal in seinem Leben in den Genuss der französischen Küche und des unverwechselbaren Bordeaux.

Am 14. und 15. Juni war es schliesslich soweit. Vor der französischen Atlantikküste schossen S71 GEPARD und S77 DACHS jeweils erfolgreich drei FK's auf ein etwa 40 km entferntes Ziel, was jedes Mal viele Schaulustige auf die Brücke lockte und die OPZ regelmäßig aus allen Nähten platzen ließ. Für beide Boote gab es genug Gelegenheit, das OPZ-Personal zu schulen und die Anlage zu testen. Auch die auf der anderen Seite stehende Störeinheit konnte mit ihrer Anlage viele neue und aufschlussreiche Erkenntnisse und Erfahrungen sammeln. Die glatte See und das gute Wetter trugen ihr übriges mit bei.

Die Kommandantenschüler einiger Boote hatten beim CEL 1999 die seltene Gelegenheit, neben den taktischen Manövern und dem Artillerieschießen auch den scharfen FK-Schuss zu üben. Auf längeren Verlegungsfahrten wurden die Boote ohne Fahreinschränkung entweder für ein TACEX mit hoher Fahrt weit vorausgeschickt oder entsprechend so auf die Divisionen aufgeteilt, dass auch das Fahren nach Schnellbootkurzsignalen und ATP für die anstehenden Prüfungen geübt werden konnte. Die Ausbildung sollte aber für die gesamten Besatzungen aller Einheiten nicht zu kurz kommen und so wurden sowohl mit eigenen als auch mit spanischen, britischen, niederländischen, italienischen und türkischen Einheiten in den beiden auf das Schießen folgenden Wochen sowohl operationelle als auch umfangreiche seemännische Manöver in Form von ISEX und DUSEX gefahren.

Es standen allerdings auch noch zwei Informal Visits in Spanien auf dem Programm, und so verlegte der deutsche Verband am 17. Juni bei schwerer achterlicher See durch die Biskaya nach Süden, wo ihn dunkle Wolken, Windstärke 7 und eine 2 m hohe See vor der spanischen Küste erwarteten. In einem Coordinated Entry lief der Verband in Santander ein und machte an der Fähr-Pier in der Nähe der Hafenpromenade fest. Die Witterung war relativ schlecht und so mussten der Cocktailempfang und die Verleihung des Bundesverdienstkreuzes an den deutschen Generalkonsul auf dem Helo-Deck des Tenders unter einem Zeltdach vorgenommen werden. Trotzdem bot sich am Wochenende auch gelegentlich eine Badechance an den Stränden und abends lockte das quirlige Nachtleben.

Tender und Schnellboot vor dem Bunker in La Pallice

Die folgende Woche war als SQUADEX geplant, und deshalb wurde nach Verlegen der Boote in das Seengebiet vor La Coruña/El Ferrol die Zeit für Übungen in den windgeschützten Buchten genutzt. Beim abendlichen Ankern diente das Helo-Deck des Tenders als Grillplatz und für manche auch zum

Vertreten der Beine. Bereits Donnerstag lief der deutsche Verband zusammen mit spanischen Booten sowie einer stattlichen Ansammlung von größeren und kleineren Seglern in langer Kiellinie in die Bucht von El Ferrol ein, wo entlang der engen Zufahrt eine unerwartet große Menschenmenge an Land und in Booten die einlaufenden Schiffe begeistert begrüßte.

Der Informal Visit in El Ferrol sollte insgesamt fünf Tage dauern, wobei das alljährliche Hafenfest mit Großseglertreffen den festlichen Rahmen bildete. Allerdings lagen die grauen Schiffe im Arsenalhafen, so dass sie für die Öffentlichkeit nicht zu besichtigen waren. Es folgten Empfänge in der Messe des Arsenals von Ferrol und auf allen großen Einheiten sowie eine Wallfahrt nach Santiago de Compostela. Auch hier entwickelte sich in der ansonsten recht tristen Stadt nachts ein turbulentes Leben. Unerwartet kühl wie in Santander war auch hier das Wetter, was jedoch die Bevölkerung nicht daran hinderte, die deutschen, französischen, niederländischen, italienischen und belgischen Sealords warmherzig zu empfangen. Schließlich wurde quer durch die Biskaya Richtung Brest verlegt, dort die FK's getauscht und zum letzten Mal am Tender Kraftstoff und Wasser gebunkert. Auf dem Weg zum Englischen Kanal nahmen die fünf Schnellboote auch am Weekly War der Zerstörer, Fregatten und Landungsschiffe vom BOST in Plymouth teil, um danach weiter nach Zeebrügge, einem weiteren Tidenhafen, zu verlegen. Nach einem kurzen RRR wurde S71 GEPARD entlassen, um nach Wilhelmshaven zum Wochenende an der Jade zu fahren und dort die Schnellbootwaffe würdig zu vertreten. Die übrigen Einheiten kehrten sonntags glücklich und gesund nach Warnemünde zurück. Vom CEL 1999, welches eigentlich unter dem Zeichen des Flugkörperschießens stand, kehrten die Besatzungen der Schnellboote mit einer Fülle an Eindrücken, neuen Erfahrungen und schönen Erlebnissen zurück. Viele erlebten die französische und spanische Lebensweise zum ersten Mal oder einmal nicht aus der Sicht eines Touristen im reinen Urlaubsgebiet. Hier konnten und mussten auch alle Fertigkeiten fremder Sprachen angewandt werden, um letztlich auch das Richtige auf dem Teller zu haben. Das Fahren im Zweierwachstropp während der Verlegungsfahrten hielt die physische Belastung der Besatzungen in einem erträglichen Rahmen. Das Brücken- und Navigationspersonal war des öfteren mit der Problematik von Strom und Tidengewässern konfrontiert und der Sprechfunkverkehr zeigte die Vielfalt der Interpretationsmöglichkeiten der englischen Sprache erneut auf. Last but not least wurde das gute Zusammenspiel von Booten zweier Geschwader bzw. zweier Marinen hier ebenfalls auf ein neues bestätigt.

Bleibt am Ende nur zu sagen

Aufgepasst! Wir kommen (gerne) wieder!

Oberleutnant zur See Rühle
S71 GEPARD

Boote des 2. SG und 7. SG bei seemännischem Manöver