Das 2. Schnellbootgeschwader

- Jahresbericht 2001 -

Das Jahr 2001 war in allen Bereichen ein besonders ereignisreiches für unser Geschwader. Nicht nur viel Seefahrt erwartete uns, sondern vor allem eine politische Entwicklung, mit der niemand zu Jahresbeginn hätte rechnen können. Aber blicken wir zunächst einmal chronologisch zurück.

Das Jahr begann, wie die Jahre zuvor, zunächst sehr ruhig. Die neu zuversetzten Soldaten wurden integriert und in das Geschwader- und in die Besonderheiten des Bordlebens eingewiesen. Die administrative Überprüfung wurde wie die Jahre zuvor mit guten Ergebnissen absolviert.

Erstes richtiges Seefahrtsvorhaben war das SQARDEX 1/01 mit einem Informal Visit in Göteborg (Schweden). Neben den üblichen seemännischen Manövern und taktischen Übungen stand ein "scharfer" Minenwurf im Zentrum dieses Manövers, an welchem der Befehlshaber der Flotte, Vizeadmiral Feldt, teilnahm. Die zweite Woche stand im Zeichen eines Schießabschnittes sowie mehrerer TACEX`e im Seegebiet um die Ebeltoft Vik. Den Abschluss dieser Seefahrt bildete dann eine ganztägige Nebelfahrt durch den Kleinen Belt und die westliche Ostsee nach Warnemünde.

In der Zeit nach dem SQARDEX begann dann bereits die Vorbereitung für das größte geplante Vorhaben im Jahr 2001, nämlich die knapp zehnwöchige Mittelmeertour als deutsches Schulgeschwader. Im Mittelpunkt standen hierbei drei Zielsetzungen : die Ausbildung der Offizieranwärter der Crew VII / 2000, die Teilnahme an dem internationalen Manöver TRIDENT D`OR sowie ein Besuch in Israel, wobei uns der letzte Schwerpunkt noch einiges Kopfzerbrechen machen sollte. Die Vorbereitung des Israelbesuchs wurde zur Chefsache. In Zusammenarbeit mit dem Max-Samuel-Haus in Rostock wurden die Soldaten über Israel informiert, über die Geschichte, seine Probleme und über Sitten und Gebräuche in diesem Land. Dies sollte den Soldaten die nötige Verhaltenssicherheit für den Besuch geben, in einem Land, dessen Geschichte in einem besonders komplizierten Verhältnis zu Deutschland steht. Für den Israelbesuch hatten sich außerdem viele Pressevertreter angekündigt und so musste man damit rechnen, dass uns sehr genau auf die Finger und vor allem auf den Mund geschaut werden würde. Als dunkler Schatten lastete bereits zu diesem Zeitpunkt die zunehmende Zahl von Attentaten in Israel über dem geplanten Besuch in Haifa und die Besuchsplanung wurde aufgrund der gespannten Sicherheitslage im heiligen Land bis hinein in allerhöchste Entscheidungsebenen diskutiert. Die Entscheidung, den Besuch schließlich abzusagen, fiel allerdings erst während der Reise.

Aber am 4. Mai hieß es zunächst erst einmal „Leinen" los, und dies unter musikalischer Begleitung durch das Marinemusikkorps. Mit dabei waren die Schnellboote FALKE, SPERBER, FRETTCHEN, DACHS, OZELOT und HYÄNE sowie der Tender DONAU und der Kraftstoffversorger WESTENSEE. Leider konnte WIESEL aufgrund mangelnder Haushaltsmittel nicht mitfahren. Zunächst einmal hatten wir ordentlich Meilen zu machen, um möglichst schnell in den sonnigen Süden zu kommen. Bunkerstops wurden in Den Helder, Brest und Vigo eingelegt und als erster richtiger, wenn auch zu kurzer Hafen wurde vom 12. bis zum 14. Mai Cadiz angelaufen. Die eingeschifften Kadetten hatten sich zu diesem Zeitpunkt schon gut in die

Besatzungen integriert und besetzten zunehmend vollwertig die Dienstposten, welche durch Ausschiffungen für sie freigemacht wurden. Viel zu früh ging es wieder hinaus, um nach Toulon zu verlegen, zur Vorbesprechung des Manövers TRIDENT D'OR. Am 17. Mai liefen wir in den französischen Marinestützpunkt ein. Mit das Erste, was wir neben der atemberaubend schönen Küste sahen, war der Stolz der französischen Marine, der Flugzeugträger CHARLES DE GAULLE. Sehr beeindruckend war es dann auch für diejenigen von uns, die dieses Schiff besichtigen durften. Die Vorbesprechungen wurden ziemlich kurz gehalten, so daß die Möglichkeit bestand, Ausflüge ins Umland zu machen, um Südfrankreich kennenzulernen. Am 22. Mai begann dann der operative Höhepunkt dieser Auslandsausbildungsreise, das Manöver TRIDENT D'OR.

Der Verband wurde dazu in zwei Parteien eingeteilt, wobei das Gros der Schiffe, einschließlich der Träger, die Koalition darstellte, welche den Auftrag hatte, das Seegebiet rund um Korsika und Sardinien in Krise und Krieg zu befrieden. Die kleinere Gruppe, bestehend aus der ACONIT (einer Stealth-Fregatte der La-Fayette-Klasse), dem AVISO DUCUING, zwei U-Booten, diversen Luftfahrzeugen und den deutschen Schnellbooten, stellte OPFOR dar. Die Presse schrieb später, wir hätten die Träger aus dem Mittelmeer gejagt. Dies schmeichelt uns, ist aber übertrieben. Richtig ist, dass wir für die "Dicken" so manch deftige Überraschung parat hielten. Besonders in einem groß angelegten TACEX südlich von Sardinien gelang es uns durch weiträumiges Umfahren der gegnerischen Kräfte, diese zu überraschen und einige Einheiten, u.a. die CHARLES DE GAULLE, aus dem Verband herauszuschießen. Dieses für uns durch und durch interessante und

Übergabe des Kommandos an FKpt Martens
Foto: Schnellbootflottille

lehrreiche Manöver endete am 1. Juni. Nachdem wir das erste Highlight der Reise hinter uns gebracht hatten, stand uns nun der lange Transit nach Israel bevor. Auf dem Weg sahen wir den rauchenden Stromboli, fuhren durch die Straße von Messina, bestaunten nachts den Magmastrom des Ätna, welcher sich schon langsam regte, und durchfuhren die griechische Inselwelt, wobei wir einen Blick auf Santorin werfen konnten. Während dieses Transits wurde nun endgültig beschlossen, dass der Israelbesuch aufgrund der unsicheren Verhältnisse im Lande ausfallen würde.

Als Alternative wurde Istanbul ausgewählt. Zunächst verbrachten wir einen Tag in Athen, wo wir mitten in Piräus lagen. Es folgte auf dem Weg nach Antalya ein PASSEX mit der griechischen Marine, welches durch Missverständnisse geprägt war. Während die Griechen davon ausgingen, dass es hierbei um den nächtlichen Austausch von Höflichkeiten einschließlich Mützen schwenken ging, bewegten sich die deutschen Schnellboote durch das vorangegangene Manöver taktisch geschult auf den Gegner zu, um ihn in der Inselwelt simuliert zu versenken. Aus irgendeinem Grund hatten unsere NATO-Partner das Fernschreiben, welches das PASSEX regelte, nicht von ihrem Hauptquartier erhalten. Nach diesem "freundschaftlichen" Bekämpfen fuhr der Verband weiter nach Antalya, wobei das Schnellboot DACHS aus dem Verband ausscherte, um zur Instandsetzung seiner Klimaanlage WK 60/60 nach Souda auf Kreta zu verlegen. Am 09. Juni lief das 2. Schnellbootgeschwader in den Hafen an der türkischen Riviera für einen zweitägigen Besuch ein. In Antalya kamen der Befehlshaber der Flotte und eine große Gruppe Journalisten an Bord, welche sich während des Transits von Antalya nach Kreta von der Leistungsfähigkeit unserer Schnellboote überzeugen wollten. Im Rahmen eines TACEX im Morgengrauen vor Kreta ge-

Bei'm Empfang
Foto: Schnellbootflottille

lang es uns, ihnen die Möglichkeiten unseres Waffensystems eindrucksvoll darzustellen. Am 12. Juni lief das Geschwader in Souda ein, um die Journalisten und Admiral Feldt von Bord zu geben. Von dort ging es dann am nächsten Tag direkt nach Istanbul. Wir lagen zwar etwas außerhalb des Zentrums im Stützpunkt der Marineschule in Tuzla, aber trotzdem war dieser Hafen sicherlich einer der touristischen Höhepunkte dieser Reise. Diese Stadt an der Schnittstelle zwischen Europa und Asien ist wahrlich ein Traum aus Tausend und einer Nacht. Die imposanten Moscheen mit ihren schlanken Minaretten, die Basare, in welchen sich Hunderte von orientalischen Düften mischen, und die stets freundlichen Menschen machten den Besuch in dieser Stadt zu einem einzigartigen Erlebnis. Leider war auch hier der Aufenthalt wieder einmal viel zu kurz. Nach dem Auslaufen nutzten wir die Gelegenheit, um einen kleinen Abstecher in das Schwarze Meer zu machen und uns so die schwarze Nase zu verdienen. Die Fahrt durch den Bosporus bei strahlendem Sonnenschein wird allen, die dabei waren, ewig im Gedächnis bleiben. Vor dem Besuch von La Valletta auf Malta durften wir den Kanal von Korinth durchfahren, was uns bei der Hintour aufgrund eines Streiks verwehrt war. Damit haben wir während dieser Reise alle Meerengen des Mittelmeeres passiert. Zwischen diesen Traumschiffhäfen wurde natürlich ordentlich Ausbildung betrieben. Die Offizieranwärter wurden jetzt Woche für Woche von Abschnitt zu Abschnitt weitergereicht und auf den jeweiligen Stationen ausgebildet, um die theoretische Offizierausbildung praktisch zu unterlegen. Am 26. Juni liefen wir in Port Mahon auf Menorca ein. Am 28. Juni verließen wir die Baleareninsel Richtung Lissabon. Dort verbrachten wir das Wochenende vom 30. Juni bis zum 03. Juli. Überschattet wurde dieser Hafenaufenthalt durch den Tod eines Besatzungsangehörigen. Wie sich später herausstellte, war unser vermisster Kamerad auf tragische Weise in der Nähe unseres Liegeplatzes ertrunken. In Lissabon verließen uns planmäßig die Offizieranwärter und unser ausgeschifftes bzw. neu zuversetztes Personal kam an Bord und wieder hieß es für alle, diese Männer in die Mannschaft zu integrieren und möglichst schnell anzuleiten. Dies bedeutete erneut Ausbildung, Ausbildung, Ausbildung und Rollendienst. Über Bunkerstopps in El Ferrol, Brest und Den Helder fuhren wir dann Richtung Warnemünde. Kurz vor Einlaufen erreichte das Geschwader vor Anker eine Notmeldung, so dass die Reise mit der Suche nach einem in der Nähe von Fehmarn von einem Segelboot über Bord gegangenen Mann zu Ende ging. Leider blieb diese Suche erfolglos. Dieses Erlebnis zusammen mit der kurz zuvor empfangenen Nachricht, dass unser Kamerad, den wir seit Lissabon vermissten, tot sei, beeinflusste unsere Stimmung sehr. Man merkte es allen deutlich an, dass es langsam Zeit war heimzukommen. Am 11. Juli liefen wir nach der bis dahin längsten AAR für Schnellboote wieder in Warnemünde ein.

Die nächste Herausforderung für das Geschwader war dann der Besuch des Bundeskanzlers anläßlich der Hanse Sail 2001. Dem Kanzler wurde nach einer repräsentativen Seefahrt natürlich auch der Brauch des Einlaufbieres nahe gebracht und er ließ sich nicht lumpen und spendierte eine Runde für das Geschwader. Es schien ihm gefallen zu haben. Unmittelbar nach der zweiten Hälfte des Urlaubstörns Anfang September begann das nächste Seefahrtsvorhaben in Form einer Geschwaderausbildung. Am ersten Tag wurden die in Deutschland akreditierten Militärattache`s zur See gefahren. Während der ersten Woche wurde das bewährte Ausbildungsprogramm durchlaufen, einschließlich eines Artillerieschießabschnittes. Das Wochenende wurde bei denkbar schlechtestem Wetter

in kleinen dänischen Häfen verbracht. Das Manöver ging gerade in die zweite Woche, da erreichten uns am Nachmittag des 11. September die ersten Nachrichten von den Attentaten in New York. Das Geschwader war zunächst sprachlos. Natürlich waren auch wir schockiert, aber wir hatten kein Fernsehen und fuhren zur See, was uns dazu zwang, weiter konzentriert zu arbeiten. Allen war aber schon eines klar: dieser Anschlag würde die Welt verändern und es würde hierauf etwas folgen, das auch uns betreffen könnte. Am 14. September liefen wir wieder in Warnemünde ein und versuchten uns umfassend zu informieren.

Anfang Oktober folgten wir noch dem JÜEP und fuhren verantwortlich für das deutsch - dänisch - polnische Manöver TRILATEX. Angesetzt war es für eine Woche und als Hafen war Swinemünde gewählt worden. Es nahmen an diesem Vorhaben durchgehend eine dänische FLYVEFISKEN, eine polnische TARANTUL und zwei 143A sowie der Tender teil. Kurzfristig, für ein TACEX, stießen zwei 143er zum Verband hinzu. Im Mittelpunkt dieses Manövers stand die Einbindung der polnischen Einheiten in einen NATO-Verband und das Üben von Verfahren. Hier wurden deutliche Fortschritte im Vergleich zu den Erfahrungen vorangegangener Jahre erzielt. Eine weitere wichtige Funktion solcher Manöver ist natürlich auch das Kennenlernen von ausländischen Kameraden und das Schaffen eines gemeinsamen Verständnisses.

Als letztes Geschwadervorhaben stand dann vom 5. bis zum 13. November das SQUADEX 03/01 auf dem Plan. Als Hafen war Tallin geplant, welcher leider aufgrund widriger Wetterbedingungen nicht angelaufen werden konnte. Als Ausweichhafen wurde Aalborg gewählt. Im Großen und Ganzen kann man sagen, dass dies ein typisches Schlechtwetter - SQUADEX war. Täglich mußten Änderungen vorgenommen werden, da geplante Vorhaben aufgrund des starken Windes und des daraus resultierenden Seegangs nicht durchgeführt werden konnten. Des weiteren führten erste politische Entscheidungen dazu, dass einige Planungen modifiziert werden mußten. Das Geschwader wurde in der ersten Woche darüber informiert, dass es drei Schnellboote und den Tender DONAU für einen Einsatz im Rahmen der Operation ENDURING FREEDOM zu stellen habe. Dadurch wurde es notwendig, auf den benannten Booten zusätzliche Einsatzbesichtigungen durchzuführen. Dies und Übungen zur Vorbereitung von Überwachungsaufträgen waren die Schwerpunkte der zweiten Woche.

Ein geplantes letztes RAS PICK aller drei Schnellbootgeschwader konnte leider aufgrund des Wetters und der engen Zeitfenster nicht mehr stattfinden. Mit diesem Manöver waren die größeren Seefahrten des Jahres 2001 beendet.

Der Rest des Jahres stand nahezu ausschließlich im Zeichen der Vorbereitung des Einsatzes im Rahmen der Operation ENDURING FREEDOM. Während die administrativen, personellen und technischen Vorbereitungen sehr zügig verliefen, wurde etwas Unruhe durch die Tatsache erzeugt, dass niemand den Besatzungen genau sagen konnte, wann und wohin es gehen sollte, wie lange der Einsatz geplant ist und was der konkrete Auftrag ist. Letztendlich wurde dann aber doch bis zum Ende des Jahres ein Großteil der Fragen geklärt, so dass auch für

die Familien ein ruhiges Weihnachtsfest folgen konnte.
So endete ein sehr interessantes, oft schönes, manchmal trauriges, insgesamt sehr forderndes Jahr.

Auch im Jahre 2001 mussten einige personelle Änderungen vorgenommen werden. Im Februar übernahm Korvettenkapitän Michael Wanning die Amtsgeschäfte des S3 von Kapitänleutnant Henning Faltin. Im Juli wechselte dann das Kommando über das Schnellboot S 80 HYÄNE von Korvettenkapitän Michael Kunz auf Kapitänleutnant Christian Franz. Ende August verließ Fregattenkapitän Thomas von Buttlar das Geschwader und übergab die Führung an Fregattenkapitän Jean Martens. Im September übernahm schließlich Kapitänleutnant Jörn Rühmann das Kommando über S63 GEIER von Korvettenkapitän Stefan Haisch.
Zusammenfassend kann man konstatieren, dass das Jahr 2001 für das 2. Schnellbootgeschwader ein gutes Jahr war.

Das Manöver im Mittelmeer zeigte, dass Schnellboote in der Lage sind, längere Zeit auch in wärmeren Gewässern zu operieren, solange die Klimageräte laufen. Diese Fähigkeit wird jetzt gefordert sein. Die Zukunft wird zeigen, wo die materiellen und personellen Belastungsgrenzen der Boote liegen. Allgemein ist zu erkennen, dass die Bedeutung von Schnellbooten eine Renaissance erlebt. Marinen ohne solche Einheiten wie z.B. die US Navy zeigen deutliches Interesse daran, diese oder ähnliche Kapazitäten aufzubauen. Die Verlagerung von Aufgaben der großen Marinen von der hohen See in das Küstenvorfeld setzt sich offenbar weiter fort. Damit sind unsere Kenntnisse und Erfahrungen gefragter denn je und dies nicht nur als Sparringspartner.

Wir sind bereit,
(F)röhlich, (H)eiter und
vor allem (G)elassen.

Hilko Klöver
Kapitänleutnant und I. Wachoffizier
S77 Dachs

Ein Besuch in Kaliningrad

AAG 213/01

Unser HOST-Ship GEISER
Foto: Tender DONAU

Im Rahmen der AAG 213/01 besuchten die Boote BUSSARD und GEIER sowie der Tender DONAU vom 14. bis 17. September Kaliningrad.
Kaliningrad ist nicht nur eine Stadt zwischen Ost und West, sondern sie umfasst ein gesamtes Gebiet, das zum einen aufgrund seiner zentralen Lage im Baltikum den Entwicklungsweg mit dem Baltikum gehen möchte, aber zum anderen aufgrund seiner direkten politischen Anbindung an Moskau doch eher mit dem Traditionellen verbunden ist.

Für den größten Teil der Besatzungen war es trotz vieler Auslandsreisen im Baltikum der erste Besuch in Russland und somit auch in Kaliningrad. Deshalb war die Neugier auf die Stadt und die Menschen besonders groß. Kaliningrad ist zwar als eine Hafenstadt zu bezeichnen, aber sie ist mit dem Meer nur durch einen 26 Km langen Kanal verbunden. Es blieb also vom Einlaufen in den Kanal bis zum Festmachen in Kaliningrad ausreichend Zeit, das Umland zu betrachten und erste Eindrücke zu gewinnen. Schon jetzt war zu sehen, dass dieses Gebiet, obwohl mitten in Europa gelegen, doch eine ganz eigene Welt vor den Toren Europas ist. Bevor wir in den Kanal einliefen, kamen der Lotse und ein russischer Verbindungsoffizier an Bord. Der Verbindungsoffizier war der Divisionskommandeur einer Gruppe von Korvetten der TARANTUL-Klasse und sprach aus-schließlich russisch. Da auch wir ohne Dolmetscher unterwegs waren, be-schränkte sich die Verständigung hauptsächlich auf die Sprachkenntnisse einiger Weniger, die einmal in der Schule Russisch gelernt hatten. Diese Kenntnisse reichten aber für die ersten Kontaktaufnahmen durchaus aus, denn für die Erklärungen der Hafenanlagen, die Bezeichnung seiner Boote und die ersten Erklärungen zum Gebiet Kaliningrad waren doch noch genügend rudimentäre Russischkenntnisse vorhanden.
Beim Einlaufen in den Fischereihafen wurden wir durch die Besatzung der GEISER, unser HOST-Ship, begrüßt. Über dieses Boot liefen auch alle weiteren Kontakte und die Planung des gesamten Hafenprogramms. Dieses war gut organisiert und nicht, wie oftmals in anderen

Im Stadtzentrum von Kaliningrad
Foto: Tender DONAU

Häfen, überladen. So stand uns zum Beispiel täglich ein Pendelbus in die Stadt zur Verfügung, mit dem auch die Stadtbesichtigung durchgeführt wurde. Natürlich durften die üblichen Besuche und Gegenbesuche nicht fehlen. So gab es ein Spitzenessen an Bord der DONAU, eine »wodkaschwangere« Gegeneinladung auf der GEISER und noch mal einen Beercall auf der DONAU.

Wie wichtig der Besuch unserer drei Einheiten vor Ort gesehen wurde, ist vielleicht auch an der Tatsache zu messen, dass es sich neben dem Bürgermeister auch der Gouverneur des Oblast Kaliningrad nicht nehmen ließ, uns persönlich zu besuchen.

Trotz dieser Einladungen blieb noch ausreichend Zeit, Kaliningrad zu erkunden. Die Stadt besteht neben alter Bausubstanz vorwiegend aus Plattenbauten und Bauten in Blockbauweise. Ein historischer Stadtkern existiert leider nicht mehr. Aber im Stadtinneren war deutlich zu sehen, dass sich Kaliningrad in einer Vorwärtsbewegung befindet. Es wird saniert und neu gebaut, sofern die entsprechenden Mittel vorhanden sind. Aber in einer Stadt mit 500.000 Einwohnern, die ohne die Unterstützung Moskaus nicht lebensfähig wäre, fehlen diese zum großen Teil noch.

Besonders interessant waren die Eindrücke während der Einkäufe von Andenken. Neben den traditionellen Märkten und dem System der Läden in einem großen Sammelgeschäft existieren neu errichtete Einkaufsmöglichkeiten und die überall in der Stadt anzutreffenden »Provisorien«, eine Art Containerdorf als Ladenkette. Offensichtlich kauft die russische Bevölkerung aber nach wie vor am liebsten unter freiem Himmel ein, dies gibt der Stadt ein ganz besonderes Flair.

Trotz der wirtschaftlichen Schwierigkeiten ist die Bevölkerung stets sehr freundlich und aufgeschlossen. Das wurde jedem beim Stadtbummel recht schnell deutlich. Wandte man sich aufgrund von Sprach- und Orientierungsproblemen suchend an einen umstehenden Passanten, so fand sich stets sofort jemand, der sich mit deutschen und englischen Wortbrocken verständlich machen konnte und weiterhalf.

Die Jahre der Öffnung gegenüber dem Westen zeigen erste Veränderungen an den Menschen dieses Gebietes. So sind heute viele westeuropäische Verhaltensweisen übernommen worden, leider auch die unschönen Seiten der Marktwirtschaft, wie z.B. ein ausgeprägtes Profitdenken.

Nach drei Tagen verließen wir wieder den Hafen in Richtung Heimat. Der Besuch in Kaliningrad war für alle Beteiligten sehr bereichernd. Konnte man auch nicht alles umfassend kennenlernen, so gewann man doch einen guten Einblick in das Leben der Bevölkerung und besonders in die sprichwörtliche russische Gastfreundschaft.

KpLt Dirk Koop
I. WO Tender DONAU

Am Pregel
Foto: Tender DONAU

»Graue Wölfe« mit schwarzen Nasen

Das 2. Schnellbootgeschwader vom Pinnengraben bis ins Schwarze Meer

»S62 FALKE« und Betriebsstofftanker »WESTENSEE« ‚getarnt' in Porto
Foto: 2. Schellbootgeschwader

Aufbruch: Halten das die Antriebsdiesel durch? Wird das Wetter mitspielen? Wie oft müssen wir die Reiseplanung ändern? Wird der Stellenwechsel in Lissabon funktionieren? Bekommen wir Ersatzteile, wenn wir sie brauchen? Werden die Offizieranwärter die freien Dienstposten ausfüllen können? Wie werden die Familie, die Freunde auf die lange Trennung reagieren? Habe ich zu Hause das Bügeleisen ausgeschaltet?...

Diese und unzählige weitere Fragen schwirrten in den Köpfen der rund 350 Männer und Frauen des 2. Schnellbootgeschwaders herum, als sie am 4. Mai mit den Schnellbooten S62 FALKE, S65 SPERBER, S76 FRETTCHEN, S77 DACHS, S78 OZELOT und S80 HYÄNE, dem Schnellbootstender DONAU und dem Betriebsstofftransporter WESTENSEE unter der Führung von Fregattenkapitän Thomas von Buttlar als »Deutsches Schulgeschwader« zur 125. Auslandsausbildungsreise (AAR) aus dem Heimatstützpunkt Hohe Düne ausliefen.

Anmarsch: Die ersten zwei von insgesamt zehn Wochen Reisedauer standen im Zeichen der Integration der 36 Offizieran-

wärter, die auf die sechs Schnellboote verteilt worden waren. Um die Aufgabe als Schulgeschwader trotz der schnellbootstypischen Enge wahrnehmen zu können, waren zum Stellenwechsel bestimmte Dienstposten nicht nachbesetzt worden. Das bedeutete für die Kadetten einerseits, dass sie mit eigener Koje und eigenem Spind recht »komfortabel« und gemeinsam mit den Stammbesatzungen in gemischten Decks untergebracht werden konnten. Andererseits mussten sie jedoch auch schnell in die Aufgaben der in den Abschnitten fehlenden Gasten eingewiesen werden, um diese während der gesamten Reise ersetzen zu können.

Nach kurzen Bunkerstopps in Den Helder (Holland), Brest (Frankreich), Vigo (Spanien), einem Wochenende in Cadiz (Spanien) und dem Durchbruch durch die Meerenge von Gibraltar mit 36 Knoten bei strahlendem Sonnenschein und spiegelglatter See erreichte der Verband am 18. Mai den französischen Marinestützpunkt Toulon. Und vielen Bedenken zum Trotz waren innerhalb von zwei Wochen aus Schnellbootsbesatzungen und Offizieranwärtern kampfkräftige Teams gewachsen, in denen jeder seinen Mann stand. Fast ausnahmslos hoch motivierte Kadetten und Besatzungen, welche die wichtige und fordernde Aufgabe der Offizieranwärterausbildung quer durch alle Dienstgradgruppen mit Elan angegangen waren, hatten erfolgreiche Arbeit geleistet. Das »Deutsche Schulgeschwader« war gewappnet für den ersten Höhepunkt der 125. AAR: die Teilnahme an TRIDENT D'OR 2001 (»Goldener Dreizack«).

Trident D'Or: Der Aufenthalt in Toulon war für das 2. Schnellbootgeschwader ein Arbeitswochenende. Am Nachmittag des 18. Mai wehten bei der Indienststellungszeremonie der »Force Navale Franco Allemande« (FNFA), dem zweiten Deutsch-Französischen Marineverband des Jahres 2001, neben acht Flaggen der Seestreitkräfte der Bundesrepublik Deutschland zwei französische Trikoloren. Die moderne Stealth-Fregatte ACONIT und der Aviso COMMANDANT DUCUING vervollständigten die FNFA, die neben der »NATO Standing Naval Force Mediterranean« (SNFM) und der »European Maritime Force« (EUROMARFOR) die Kampfgruppen des französisch-italienischen Manövers TRIDENT D'OR verstärken sollten. Nach der Pre-Sail-Conference (PSC) in Toulon trafen sich am 21. Mai die rund 60 teilnehmenden Schiffe und Boote aus nahezu allen NATO-Mitgliedsstaaten im Seegebiet zwischen französischer Süd- und italienischer Westküste.

Die erste Woche TRIDENT D'OR verlief nach Serialkatalog. Für das 2. Schnellbootgeschwader hieß das insbesondere Zusammenarbeit innerhalb der FNFA. Kurze Abstecher nach Nizza an der Côte d'Azur oder Ajaccio auf Korsika bildeten das attraktive Hafenprogramm. Das eine oder andere SURFEX gab den Warnemünder Schnellbooten auch Gelegenheit, gemeinsam mit dem oder gegen den Stolz der französischen Flotte zu operieren: den jüngst in Dienst gestellten nuklear getriebenen Flugzeugträger CHARLES DE GAULLE.

In der zweiten Woche von TRIDENT D'OR wurde es dann heiß! Die FNFA und damit das 2. Schnellbootgeschwader bildete den Kern der um Sardinien operierenden Opponent Forces (OPFOR). Unsere Aufgabe war es, den aus mehreren Flugzeugträgern, Landungsschiffen und zahlreichen Fregatten bestehenden BLUE FORCES das Leben und damit die Erfüllung ihres Auftrages so schwer wie möglich zu machen: die Befreiung der von OPFOR besetzten Insel Sardinien über einen Brückenkopf bei Cagliari. Hierzu operierte das 2. Schnellbootgeschwader in mehreren Gruppen, die sich weiträumig um die Insel Sardinien verteilt hatten und so

jederzeit und an jedem Ort schnelle und schlagkräftige Schwerpunkte bilden konnten. Und genau damit begann eines der Probleme unserer Manövergegner: mit dem Lagebildaufbau. Wer war wo? Wieviele Boote waren draußen, wieviele in welchen Häfen? So kam es, dass der SPERBER gleichzeitig an zwei über 150 Seemeilen auseinanderliegenden Positionen gemeldet wurde, der FALKE »sicher« als SPERBER identifiziert wurde usw. Phantasievolle Tarnungen mit Zeltbahnen eines gerade in Porto Torres auf Sardinien gastierenden Wanderzirkusses ließen eine ganze Schnellbootsrotte nebst Tanker selbst für die von BLUE angeforderte Satellitenaufklärung verschwinden. Und letztendlich profitierten die Schnellboote einmal mehr von einer ihrer größten Stärken: vom »Gegner« hinsichtlich ihrer Flexibilität und Kampfkraft regelmäßig unterschätzt zu werden! So kam es, wie es kommen musste.

Nachdem sich die Träger und Landungsschiffe über mehrere Tage immer wieder in den Schutz der hohen See zurückgezogen hatten und die sie begleitenden Fregatten mehrfach vergeblich versucht hatten, die »schnellbootverseuchten« Gewässer um Sardinien aufzuklären und für die Landungsoperationen vorzubereiten, wurde die Zeit für BLUE knapp. Der Vorstoß Richtung Cagliari musste gewagt werden!

In dem sich entwickelnden Abschlussgefecht musste die FNFA zwar die Fregatte ACONIT als Verlust beklagen, aus den Reihen der BLUE FORCES erwischte es allerdings - für BLUE völlig überraschend - mehrere Fregatten und das spanische Docklandungsschiff GALICIA, ein Schwesterschiff der holländischen ROTTERDAM. Das französische Docklandungs- und Führungsschiff SIROCO und der Flugzeugträger CHARLES DE GAULLE fielen den Schwergewichtstorpedos DM2A1 der Schnellboote FALKE und SPERBER (simuliert) zum Opfer. Damit konnte der Torpedo einmal mehr seinen hohen Einsatzwert für die deutsche Schnellbootwaffe - auch und gerade in Krisenszenarien - unter Beweis stellen.

Bei dem nach dem Ende von TRIDENT D'OR 2001 und der Außerdienststellung der FNFA in See folgenden Wochenendaufenthalt in Cagliari auf Sardinien konnten die Schnellbootfahrer resümieren: das Manöver rund um Sardinien und Korsika hat in Zusammenarbeit mit verschiedensten anderen Seestreitkräften der NATO-Marinen die Krisentauglichkeit von Schnellbooten auch im Mittelmeerraum eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Und gegen die Unberechenbarkeit von Schnellbootsoperationen im Küstenvorfeld gibt es trotz modernster Satelliten- und Nachrichtentechnik nur ein wirksames Mittel - Schnellboote!

Der Befehlshaber der Flotte beim »Deutschen Schulgeschwader«: Von Cagliari führte die Reise das »Deutsche Schulgeschwader« weiter Richtung Osten. Vorbei an den beeindruckenden Kulissen des Stromboli und der fließenden Lava des Ätna durch die Straße von Messina Richtung Griechenland und Türkei. Einem Bunkerstopp in Piräus (Griechenland) folgte ein Wochenende in Antalya (Türkei). Die ursprüngliche Reiseplanung für die 125. AAR wurde aus politischen Gründen geändert. Der vorgesehene einwöchige Aufenthalt in Haifa (Israel) und das PASSEX mit der israelischen Marine wurden abgesagt. Der veränderte Reiseverlauf sah die Passage der Ägäis, der Dardanellen, des Marmarameeres und des Bosporus vor.

In Antalya stieß der Befehlshaber der Flotte im Rahmen der diesjährigen Marinereise zum 2. Schnellbootgeschwader. Die den Befehlshaber begleitenden Journalisten wurden auf die Schnellboote und den Tender verteilt, um sich beim Transit von Antalya nach Souda auf Kreta (Griechen-

»S80 HYÄNE« vor der Kulisse von La Valetta
Foto's: 2. Schellbootgeschwader

land) einen Eindruck vom Leben und Arbeiten auf unseren Einheiten machen zu können. In Souda wurde das Geschwader, dem seit Piräus ein Schnellboot fehlte, wieder komplettiert. S77 DACHS hatte aus Instandsetzungsgründen eine knappe Woche in dem griechischen Marinestützpunkt verbringen »müssen«. Der Erfolg war leider mäßig. Zwar war die Besatzung noch eine Nuance gebräunter als der Rest des Verbandes, die Klimaanlage des Bootes lief jedoch weiter mit verminderter Leistung, was sich bis zum Ende der AAR nicht mehr ändern sollte.

Schwarze Nasen: Nach der Verabschiedung des Befehlshabers der Flotte lief das 2. Schnellbootgeschwader entsprechend der neuen Planung durch die Ägäis und das Marmarameer zum nächsten Zielhafen, nicht ohne Gelegenheit zu bekommen, das spannungsgeladene Verhältnis zwischen Griechenland und der Türkei hautnah miterleben zu können. Die Schnellboote und Tender DONAU erreichten den türkischen Marinestützpunkt Tuzla nahe Istanbul am 15. Juni. Das Wochenende in der türkischen Metropole vermittelte interessante Eindrücke aus einer 15-Millionen-Stadt, die auf der Grenze Europas zu Asien liegt.

Im Kanal von Korinth.

Abschließender Höhepunkt war die Passage des Bosporus, vorbei an den unzähligen Türmen Istanbuls, bei der die Boote und der Tender als erste Einheiten der Schnellbootflottille in Begleitung eines türkischen Küstenwachbootes einen kurzen Abstecher ins Schwarze Meer machten. Noch bevor der Verband erneut das Marmarameer ansteuerte, waren (fast) alle Nasen vom jeweils jüngsten Offizier an Bord schwarz gepönt worden, um dieses bisher einmalige Ereignis nach außen sichtbar zu symbolisieren.

Rückmarsch: Von nun an hieß es: Heimatkurs! Nächster Hafen nach Tuzla war Valetta auf Malta. Auf dem Weg dorthin durchfuhren die Einheiten des »Deutschen Schulgeschwaders« den Kanal von Korinth - ein unvergessliches Erlebnis in tiefblauem Wasser umgeben von hohen

und bedrohlich nah erscheinenden Felswänden. Über einen kurzen Aufenthalt in Mahon auf Menorca (Spanien) und den erneuten Gibraltardurchbruch, diesmal mit Westkurs und deutlich mehr Seegang, lief der Verband am 30. Juni in Lissabon (Portugal) ein. Dieser Hafen ist insbesondere jüngeren Schnellbootfahrern mittlerweile ebenso vertraut wie den »alten Hasen« der dänische Marinestützpunkt Frederikshavn.

Nach acht Wochen auf Schnellbooten mussten sich »unsere« Kadetten in Lissabon vom »Deutschen Schulgeschwader« verabschieden. Sie wurden nach Deutschland zurückgeflogen, um dort ihre Offizierausbildung an der Marineschule und den Universitäten der Bundeswehr fortzusetzen. Die vom 2. Schnellbootgeschwader »gecharterte« C 160 TRANSALL der Luftwaffe brachte dafür über vierzig neue Soldaten mit nach Portugal, die es in der verbleibenden Woche der 125. AAR galt, schnell in die Besatzungen zu integrieren. Manch einer wünschte sich in den ersten Tagen »seine altgefahrenen« Seekadetten zurück, denen man nicht mehr erklären musste, warum man bei Übelkeit in Lee deutlich besser aufgehoben ist...

In Lissabon ereilte den Verband ein tragischer Verlust. Aus zum Zeitpunkt der Drucklegung noch ungeklärter Ursache kam ein Besatzungsangehöriger von S76 FRETTCHEN nicht vom Landgang zurück und wurde einige Tage später von den portugiesischen Behörden tot aufgefunden.

Einlaufen: Auf den letzten Etappen und in sehr gedämpfter Stimmung haben wir dann bei Nacht und nur für wenige Stunden El Ferrol (Spanien) gesehen, auf der Reede vor Brest festgestellt, dass Anlegen am Tender bei strömenden Gewässern doch nicht ganz so einfach ist und dass die niederländische Küste nicht nur bei Den Helder wirklich sehr flach ist, besonders bei grauem Nieselregen. Nach einem kurzen CSP in der heimischen Ostsee bei Großenbrode, einem - leider - erfolglosen SAR-Einsatz gemeinsam mit der DGzRS und der Küstenwache nordwestlich von Fehmarn, lief das 2. Schnellbootgeschwader dann am 10. Juli - etwas stiller als geplant - im Marinestützpunkt Hohe Düne ein. Vorher wurden noch der Kommandeur, Fregattenkapitän Thomas von Buttlar, und der Kommandant S80 HYÄNE, Korvettenkapitän Michael Kunz, in See angemessen und alter Tradition entsprechend verabschiedet. Für beide war die 125. AAR ihre letzte Seefahrt im 2. Schnellbootgeschwader.

Fazit: 125. AAR, »Deutsches Schulgeschwader« und TRIDENT D'OR 2001, das waren über 12.000 Seemeilen in Ostsee, Nordsee, Ostatlantik mit Westlichem und Östlichem Mittelmeer. Das waren Einzigartigkeiten und Superlative: alle Meerengen des Mittelmeeres befahren, östlichster Einsatz deutscher Schnellboote seit Bestehen der Deutschen Marine, Schwarzes Meer, 68 Tage Abwesenheit von zu Hause, davon 53 Tage in See, 20 Hafenaufenthalte als »Botschafter in Blau« in acht Ländern Europas und Asiens. Das war die fordernde Aufgabe, 36 jungen Offizieranwärtern die Seebeine wachsen zu lassen und ihnen vor der langen Phase des Hochschulstudiums prägende Eindrücke vom Alltag deutscher Marineeinheiten in See zu vermitteln. Das waren gerissene Öldruckschläuche, leckende Verdichterkreise, durchgebrannte Magnetrons und viele andere Ersatzteil- und Instandsetzungsprobleme und -problemchen. Das waren spanische Sonnenbrände, türkische Dampfbäder, horrende Funktelefonrechnungen und unzählige andere touristische Erinnerungen. Und es waren viele schöne, unvergessliche und lehrreiche Erlebnisse für alle Beteiligten! - Und zum Glück war das Bügeleisen zu Hause ausgeschaltet...

Andreas Jungmann, Kapitänleutnant und Kommandant S62 FALKE