Das Jahr im Rückblick

- 2. Schnellbootgeschwader vor neuen Herausforderungen -

Am 01. Januar 2002 verließen die Schnellboote S62 FALKE, S64 BUSSARD, S80 HYÄNE sowie die Boote S71 GEPARD und S72 PUMA vom 7. Schnellbootgeschwader den Heimathafen Warnemünde mit Ziel Wilhelmshaven. Beim Auslaufen wurden die Boote vom Kommandeur der Schnellbootflottille, Kapitän zur See Hoops, verabschiedet. Alle Einheiten folgten dem Tender DONAU, der sich bereits am 27. Dezember des Vorjahres auf die Reise begeben hatte. Gemeinsam bildeten diese Einheiten "das Schnellbootkontingent" im Beitrag der Deutschen Marine zur Operation ENDURING FREEDOM.
Bei der feierlichen Indienststellung und dem Auslaufen der TU 500.01 aus Wilhelmshaven am 02. Januar 2002 waren auch die beteiligten Einheiten der Schnellbootflottille dabei.
Während der Tender DONAU auf eigenem Kiel den Weg ins neue Operationsgebiet antrat, liefen die Schnellboote ins Marinearsenal Wilhelmshaven ein, wo die Vorbereitungen auf die Verladung der Boote auf Condockschiffe begann. Für alle Beteiligten war das Neuland, zwar gab es theoretische Studien über das Thema, doch keinerlei praktische Erfahrungen. Mit dem für Schnellbootfahrer typischen Improvisationstalent und gesundem Optimismus wurde das Problem angegangen und am 11.01.2002 lagen die letzen vier Boote nach 14-stündigem Eindocken "hoch und trocken" im "SMIT EXPLORER" und traten ihre Reise nach Djibouti an.
Die Schnellbootflottille beteiligte sich erstmals an einem internationalen Einsatz der Deutschen Marine. Dass der Einsatz in einem Seegebiet durchgeführt wurde, für das es nur wenige Erfahrungen über Klima und Ozeanographie und vor allem die Auswirkungen auf die Schnellboote gab, konnte die Vorfreude auf die bevorstehende Herausforderung nicht schmälern, auch wenn die meisten von uns nur vage Vorstellungen von dem hatten, was auf sie die nächsten fünf Monate zukommen sollte.
Am 08. Februar verlegten die letzten Besatzungen mit dem Flugzeug nach Djibouti, nach dem die Zeit zwischen Eindocken der Boote und dem Abflug vor allem für die persönliche Vorbereitung jedes Einzelnen genutzt wurde und natürlich jede Minute bei den Lieben daheim, vor dem Hintergrund der bevorstehenden langen Trennung, doppelt zählten.
Die Ankunft in Djibouti bei 28 Grad Lufttemperatur um 22.OO Uhr abends ließ eine Ahnung aufkommen von dem, was die Besatzungen in den nächsten Wochen und Monaten erwarten sollte.
Am 10. Februar wurden die Boote ausgeladen und entgegen allen Befürchtungen hatten alle Einheiten den ungewohnten Transport als "Ladegut" gut überstanden, so dass an den folgenden Tagen mit dem Einfahrprogramm und dem "Akklimatisieren" von Mensch und Technik begonnen werden konnte.
Am 15. Februar begannen die Einheiten der TU 500.01.02 unter Führung des Kommandeurs 2. Schnellbootgeschwader, Fregattenkapitän Martens, mit der Durchführung der Operation ENDURING FREEDOM im zugewiesenen Operationsgebiet, dem Bab el Mandeb,

S62 FALKE bei einem Postbeutelmanöver
Foto: 2. Schnellbootgeschwader

der Meerenge zwischen dem Jemen und Djibouti. Bis zum Ende des Einsatzes der TU 500.01.02 wurde dabei eine Routine durchgeführt, die sowohl die Sicherstellung des Operationszieles als auch die notwendigen Ruhephasen der Besatzungen gewährleistete.
Die Hauptaufgabe der Einheiten bestand in der Überwachung des Seegebietes und der Registrierung des dort stattfindenden Schiffsverkehrs.
Am 02. Mai 2002 verließen die Einheiten des Schnellbootkontingentes Djibouti, um den Rückmarsch nach Warnemünde auf eigenem Kiel anzutreten. Mit Zwischenstationen in Jiddah (Saudi Arabien), Port Safaga (Ägypten), Souda (Griechenland), Malaga (Spanien), Brest (Frankreich), und Den Helder (Niederlande) erreichten alle Einheiten am 14. Juni 2002 Warnemünde. Beim Einlaufen am 15. Juni hatten viele der sonst so "harten" Schnellbootfahrer Tränen in den Augen, denn einerseits stand das Wiedersehen mit den Angehörigen unmittelbar bevor, und jeder hatte das Gefühl, eine einmalige und ganz besondere Herausforderung mit Bravour absolviert zu haben.
Dank dem Engagement und dem Einsatzwillen aller haben die Boote und ihre Besatzungen einen überzeugenden Beweis der Leistungsfähigkeit von Schnellbooten über einen längeren Zeitraum und unter extremen Bedingungen geliefert.

Die Zurückgebliebenen in Warnemünde
Während der Kommandeur und vier Einheiten des Geschwaders die Operation ENDURING FREEDOM am Horn von Afrika durchführten, war es an den in Warnemünde verbliebenen Einheiten des Geschwaders unter Leitung des S3 gemeinsam mit dem 7. Schnellbootgeschwader, die anderen Herausforderungen und den Übungsbetrieb in der Heimat zu absolvieren. Dieses gestaltete sich um so anspruchsvoller, da Teile aller Besatzungen und auch sehr viel Material zur Vorbereitung und Unterstützung der OEF–Einheiten abgegeben wurden und es jetzt notwendig wurde, die nicht geringer werdenden Anforderungen des JÜEP mit den verbliebenen Kräften durchzuführen. Ein gemeinsames Squadex mit dem 7. Schnellbootgeschwader und die gemeinsame Teilnahme an verschiedenen Vorhaben kennzeichneten diesen Zeitraum. Die Belastungen der Boote und der Besatzungen waren genau so groß, wie die der OEF–Einheiten, auch wenn sie nicht umfangreich in Presse und Fernsehen dargestellt und gewürdigt wurden. Die allumfassende Unterstützung durch die Einheiten und Stäbe in Warnemünde hat einen ganz entschiedenen Beitrag zur erfolgreichen Auftragserfüllung am Horn von Afrika geleistet. Dafür sei allen Beteiligten an dieser Stelle noch einmal Dank und Anerkennung ausgesprochen.

Der SEF 2002
Nach einem wohlverdienten Sommerurlaub schloss sich für fast alle Einheiten des 2. Schnellbootgeschwaders die Teilnahme am SEF 2002 an. Zu diesem Zeitpunkt war das Geschwader immer noch zweigeteilt. Ein Teil des Geschwaders nahm am SEF im gesamten Zeitraum unter Führung des Kommandeurs des 7. Schnellbootgeschwaders teil. Die Einheiten der Operation ENDURING FREEDOM stießen, in der nun über einem

Aufenthalt der Schnellboote in Kopenhagen während des SEF
Foto: 2. Schnellbootgeschwader

Schnellboote zurück im nassen Element im Rahmen OEF
Foto: 2. Schnellbootgeschwader

halben Jahr bestehenden Zusammensetzung, erst Anfang September dazu.
Der SEF begann mit einfachen Übungen im Bereich Seemannschaft, Operation und Verfahrenstraining und wurde mit zunehmendem Verlauf immer komplexer, wobei immer mehr das Anliegen des SEF, die flottillenübergreifende Ausbildung und das Zusammenwirken aller vorhandenen Seekriegsmittel, in den Vordergrund trat.
Es gelang nicht immer, das gestellte Ausbildungsziel zu erreichen, und in manchen Situationen war sicher auch nicht immer das notwendige Verständnis für Fähigkeiten und Besonderheiten des anderen vorhanden. Das gemeinsame ADEX mit U 22, welches mit dem "Alarmauftauchen" desselben endete und auch so manche nächtliche Begegnung eines Minensuchers mit abgedunkelt dahinrasenden Schnellbooten wird bei den Beteiligten nicht nur gute Erinnerungen an die Zusammenarbeit mit Schnellbooten hinterlassen.
Dennoch konnten die Einheiten des 2. Schnellbootgeschwaders innerhalb des SEF viele gute Erfahrungen machen und auch das bisher in Einzel- und Geschwaderausbildung Trainierte festigen und vertiefen. Die Zusammenarbeit mit anderen Flottillen und das gemeinsame Durchführen von Operationen stellte eine gute Möglichkeit dar, das bisher Erlernte zu prüfen und zu festigen und bot vielen Angehörigen die Möglichkeit, auch einmal über den "Tellerrand" zu gucken und Eindrücke zu sammeln.
Die während des SEF angelaufenen Häfen (Göteborg, Arhus und Kopenhagen) boten zusätzlich Gelegenheit für die Besatzungen zur Entspannung und Begegnungen außerhalb des Seefahrtsalltages.
Das direkt im Anschluss stattfindende DANEX, eine gemeinsame Übung mit der dänischen Marine bot, noch einmal Gelegenheit zum Training und gipfelte in einer einwöchigen Embargooperation rund Bornholm, wo alle beteiligten Einheiten noch einmal gefordert wurden.

Ein gemeinsames PASSEX mit dem Führungsschiff des SEF, der Fregatte SCHLESWIG-HOLSTEIN, beendete diese Manöver und alle beteiligten Einheiten kehrten wieder nach Warnemünde zurück, wobei jetzt wieder jedes Geschwader an seine angestammte Pier in der eigentlichen Zusammensetzung anlegte.
Damit endete eine fast neunmonatige geschwaderübergreifende Zusammenarbeit, die sicher viel zum Abbau vorher bestehender Vorbehalte gegenüber dem jeweils anderen Geschwader beigetragen hat.

Das letzte Quartal des Jahres
Im letzten Quartal des Jahres 2002 stand vor allem die "Neufindung" des Geschwaders in der eigentlichen Zusammensetzung im Vordergrund. Dazu diente auch das im November stattfindende SQUADEX. Es war durch einen hohen Anteil an seemännischen und taktischen Übungen gekennzeichnet. Schwerpunkte lagen auf seemännischer Ausbildung der Besatzungen bei Partnerbootsausbildung, Einzelausbildung der Boote und der taktischen Grundlagenausbildung im operativen Bereich.
Die im Rahmen dieser Geschwaderausbildung durchgeführte Zusammenarbeit mit Einheiten der Marinefliegerflottille (PA 200, MPA) bot erneut die Gelegenheit, bisher Erlerntes und erworbenes theoretisches Wissen in der Praxis zu testen und zu festigen. Die durchgeführte Waffensystemübung bot für die beteiligten Einheiten die Chance, die Verfahren in einer "schärferen Gangart" und unter einsatznahen Bedingungen zu trainieren.
Der Hafenaufenthalt in Karlskrona (Schweden) brachte, trotz des schlechten Wetters viele interessante Begegnungen mit Angehörigen der schwedischen Marine und der Stadt Karlskrona. Nach Beendigung des Manövers waren die Einheiten des Geschwaders wieder ein Stück näher zusammengewachsen, alte Bekanntschaften und "Standards" wurden wiederbelebt oder aufgefrischt und das gegenseitige Verständnis gefördert.

Ein ganz kurzer Ausblick auf das Jahr 2003
... auch wenn es schon ein paar Wochen alt ist, so wird das Jahr 2003 das 2. Schnellbootgeschwader vor viele neue und auch alte Herausforderungen stellen.
So wird der Tender DONAU ab April auf dem Weg ins neue - nun ja, so neu ist es nun auch wieder nicht - Einsatzgebiet Djibouti sein. Dort wird er den Tender ELBE als Plattform für die MBE ablösen. Von dieser Seite betrachtet, wird das Jahr 2003 wohl als das "tenderlose" Jahr in die Geschichte des Geschwaders eingehen. Inwieweit ebenfalls Boote des Geschwaders in die immer noch andauernde Operation ENDURING FREEDOM involviert werden, das vermag zum jetzigen Zeitpunkt noch niemand zu sagen.
Aber auch unter den JÜEP-Vorhaben dieses Jahres sind anspruchvolle Vorhaben, die den Booten und ihren Besatzungen sicher vieles abverlangen werden. Als Beispiel seien genannt die Teilnahme an den internationalen Manövern BLUE GAME, US BALTOPS, SNFL und NORTHERN LIGTH. Gleichzeitig wirft die im April anstehende Kommandoübergabe über das 2. Schnellbootgeschwader schon jetzt ihre Schatten voraus.
Die Angehörigen des 2. Schnellbootgeschwaders werden sich diesen Herausforderungen in gewohnter Art und Weise stellen und sie, da bin ich mir sicher, wie bisher gemeinsam meistern.

KKpt Höflich
Kdt S64 BUSSARD

Operation ENDURING FREEDOM

– Die deutsche Schnellbootwaffe am Horn von Afrika

DER 11. SEPTEMBER 2001

Dienstag, 11. September des Jahres 2001 – für das 2. Schnellbootgeschwader zunächst ein ganz normaler Tag in See: Geschwaderausbildung in deutschen und dänischen Gewässern. Nach einem Wochenende in verschiedenen dänischen Häfen befinden sich die Schnellboote im Schießgebiet östlich von Bornholm, als die unglaublichen Meldungen über die Terroranschläge in den Vereinigten Staaten von Amerika im Funkraum auflaufen. Erst nach mehrfachem Lesen der Pressemeldungen beginnen wir langsam zu begreifen. Besatzungen per Schiffslautsprecheranlage (SLA) informieren, dichter unter die deutsche Küste verlegen, deutsche Radiosender und Nachrichten hören. Fragen über Fragen: Wie ist so etwas möglich? Wer trägt für so grausame Taten die Verantwortung? Was wird das für uns als Deutsche und vor allem als deutsche Soldaten bedeuten, heute und in Zukunft?

ENTSCHEIDUNGEN

Zwei Monate später, Mitte November 2001: wieder befindet sich das 2. Schnellbootgeschwader in einer Geschwaderausbildung, als folgenschwere Entscheidungen fallen. Der Deutsche Bundestag beschließt, ein Marinekontingent als Beitrag zur Operation ENDURING FREEDOM zu entsenden, darin auch fünf Schnellboote mit einem Tender. Die Namen der Boote und des Tenders sind aufgrund verschiedener Faktoren wie Ausbildungsstand, materiellem Klarstand usw. schon ein offenes Geheimnis. Den Einsatzbefehl erhalten werden S62 FALKE, S64 BUSSARD (beide Klasse 143), S71 GEPARD, S72 PUMA, S80 HYÄNE (alle Klasse 143A) und Tender DONAU mit der Systemunterstützungsgruppe des 2. Schnellbootgeschwaders. Die so aus beiden Warnemünder Geschwadern zusammengestellte Task Unit 500.01.02 wird geführt werden von Fregattenkapitän Jean Martens, dem Kommandeur des 2. Schnellbootgeschwaders. Mit dem Tender MAIN aus dem 5. Schnellbootgeschwader, der als Marinebasis im Einsatzland (MBE) fungieren wird, werden wir im Einsatz auf eine weitere Einheit aus der Schnellbootflottille stoßen.

EINSATZVORBEREITUNGEN

Es bleibt ein Monat Zeit – bis zum 15. Dezember, um die ausgewählten Einheiten befehlsgemäß voll einsatzklar zu machen. Wieder Fragen über Fragen: Was heißt "voll einsatzklar" für eine Antiterroroperation? Wohin wird es gehen? Wann sollen wir auslaufen? Werden wir uns auf einen oder mehrere Häfen abstützen können oder monatelang mit Coastal Supply Points (CSP) operieren? Wie lange wird der Einsatz dauern? Eins ist jedoch allen klar: Mit dieser militärischen Operation betreten die Deutsche Marine und damit die Schnellbootwaffe absolutes Neuland. Eine Besprechung folgt der nächsten, Konferenzen, Abstimmungsgespräche, Checklisten, Personallisten, Machbarkeitsstudien usw, usw. Es zeigt sich sehr schnell: Wer immer die Meinung vertreten hat, die Deutsche Marine sei träge und vor lauter Bürokratie und Bürokraten nicht einsatzklar, der wird schon in der kurzen, stress- und arbeitsintensiven Vorbereitungsphase eines Besseren belehrt. Soldaten und Zivilisten aller beteiligten Dienststellen arbeiten Hand in Hand, Probleme werden gelöst, wo sie auftauchen, Schwierigkeiten mit einer unglaublich kreativen Dynamik überwunden, der Ideenreichtum kennt kaum Grenzen.

Diejenigen, die den Ernst der Situation nicht erfassen können oder wollen und Fortschritte unnötig blockieren, werden schnell identifiziert und in ihre Schranken verwiesen. Selbst langgediente Erfahrungsträger staunen über das, was im Einsatzfall machbar ist. Mit dieser Erkenntnis wächst bei den Offizieren und Besatzungen der Schnellbootwaffe täglich das Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten und die Qualität der eigenen Vorbereitungen auf den Einsatz.

ERSTE FAKTEN

Kurz vor Weihnachten 2001: Auf viele der wichtigsten Fragen kristallisieren sich die ersten Antworten heraus. Die Soldaten des deutschen Marinekontingents können die Feiertage zum größten Teil noch mit ihren Familien und Freunden in Deutschland verbringen. Die deutsche Task Group 500.01 wird sich auf Djibouti am Golf von Aden abstützen und das Operationsgebiet umgibt das Horn von Afrika. Das bedeutet südliches Rotes Meer, Golf von Aden und westlicher Teil des Arabischen Meeres, ein Gebiet insgesamt größer als die Bundesrepublik Deutschland. Die deutsche Kampfgruppe wird am zweiten Januar 2002 gemeinsam aus dem Marinestützpunkt Wilhelmshaven auslaufen, wobei die fünf Schnellboote anschließend in Dockschiffe verladen werden sollen, um den Transit ins Einsatzgebiet "huckepack" anzutreten. So sollen das einsatzklare Material und die Besatzungen der Schnellboote geschont und gleichzeitig Betriebsstunden gespart werden. Also wieder ein Stück Neuland, das die Schnellbootfahrer betreten werden.

AUSLAUFEN

Erster Januar 2002, Neujahr: An den deutschen Küsten in Nord- und Ostsee tobt Weststurm. Um fünf Uhr nachmittags legen FALKE, BUSSARD, GEPARD, PUMA und HYÄNE von der "Schleibrücke" im Marinestützpunkt Hohe Düne ab, um nach Wilhelmshaven zu verlegen. Mit Passieren der Molenköpfe in Warnemünde fangen die ersten Soldaten an, das zweite Glas des Neujahrssekts zu verfluchen. 15 bis 18 Knoten Fahrt durch das Wasser – mehr geht nicht. Selbst bei dieser geringen Geschwindigkeit schaut der Rudergänger gelegentlich in grünliches Wasser vor seiner Schleuderscheibe, fliegen die ersten Holzplanken der Gretings auf dem Vorschiff in die sturmgepeitschte See. Keine 24 Stunden später stehen die Besatzungen der für den Einsatz ausgewählten Schnellboote, Tender, Fregatten und Versorgungsschiffe bei strahlendem Wintersonnenschein und beinahe Windstille auf einem Musterungsplatz im Wilhelmshavener Marinestützpunkt. Der Befehlshaber der Deutschen Flotte, Vizeadmiral Lutz Feldt, verabschiedet seine Boote und Schiffe und der Befehlshaber der deutschen Kampfgruppe, Flottillenadmiral Gottfried Hoch, begrüßt die Männer und Frauen der Task Group 500.01, die in den nächsten Monaten fern der Heimat am Horn von Afrika gegen den internationalen Terror kämpfen werden.

Weihnachte OEF-Einheiten beim Verladen in Wilhelmshaven
Foto: 2. Schnellbootgeschwader

FLUG NACH DJIBOUTI

Achter Februar 2002: Auf dem Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel startet bei regnerischem norddeutschen Winterwetter ein Airbus der Luftwaffe mit Ziel Djibouti. Die Maschine ist bis auf den letzten Platz besetzt mit den Besatzungen der Schnellboote. Die Tender DONAU und MAIN haben auf eigenem Kiel in das Operationsgebiet verlegt. Die Besatzung von S72 PUMA ist gemeinsam mit dem Kommandeur des Schnellbootkontingents bereits eine Woche früher am Horn von Afrika eingetroffen.

Über das vorangegangene Eindocken der Schnellboote in die Transportschiffe "Condock III" (PUMA) und "Smit Explorer" (FALKE, BUSSARD, GEPARD, HYÄNE) im Marinearsenalbetrieb Wilhelmshaven und den Transit der gecharterten zivilen Schiffe ließe sich seitenlang berichten. Hier nur soviel: Ziel erreicht, alle Boote zeitgerecht und zeitgleich mit den Besatzungen und ohne Schäden ins Einsatzgebiet verschifft.

Nach acht Stunden Flug über die Alpen und endlose Wüsten und einer für einen vollbesetzten Airbus extrem kurzen Landepiste steigen die Schnellbootsbesatzungen am Abend des achten Februar erschöpft, leicht verunsichert und schwitzend aus der Maschine aus. Noch ehe die Triebwerke stillstehen, leuchten die Scheinwerfer der Kameras auf dem dunklen Rollfeld auf, versucht der Kommandeur des Schnellbootkontingents gegen den Lärm anzubrüllen, um seine Besatzungen zu begrüßen. Auf dem Weg zu Tender DONAU im Hafen erste Eindrücke, für jeden anders, aber für alle einzigartig. Dann – was sollten deutsche Schnellbootfahrer in einem ausländischen Hafen auch sonst tun – Grillen auf dem Helodeck der DONAU, Begrüßungen und erste Gespräche bei noch angenehmen 27 Grad Celsius im ostafrikanischen Winter.

AUSLAUFBRIEFING

An irgendeinem Tag in der ersten Jahreshälfte 2002, Hafen von Djibouti, neun Uhr morgens: Auslaufbriefing auf der Brücke von Tender DONAU.

Teilnehmer: der Kommandeur des deutschen Schnellbootkontingents oder auch Commander Task Unit 500.01.02, Fregattenkapitän Jean Martens, der Kommandant Tender DONAU und acting-S3 der Task Unit, Korvettenkapitän Georg Smeenk, der Kommandant des auslaufenden Schnellbootes und der "Innensturm" der Task Unit.

Wetter: über 35 und unter 50 Grad Celsius, Luftfeuchtigkeit über 80 und unter 100 Prozent, Wind im Golf von Aden aus östlichen Richtungen in Stärke vier bis sechs, im südlichen Roten Meer aus nördlichen Richtungen in gleicher Stärke, in der Meerenge des Bab el Mandeb Kreuzseen, Sicht mäßig.

Eigene Lage: zwei deutsche Fregatten, ein deutscher Versorger, mehrere amerikanische amphibische Landungsschiffe und ein französischer Aviso im Golf von Aden, zahlreiche Flugbewegungen eigener oder freundlicher Helikopter.

Gegnerlage: zwei oder drei Contacts of Interest (COIs) oder Critical Contacts of Interest (CCOIs) im Operationsgebiet, also Fahrzeuge, denen besondere Aufmerksamkeit gilt.

Auftrag: Überwachen des Seegebietes westlicher Golf von Aden, Bab el Mandeb und südliches Rotes Meer, Identifizieren und Melden aller Überwasserkontakte, Abfragen verdächtiger Schiffe, gegebenenfalls Begleitschutz für zivile oder militärische Schiffe auf dem Transit durch das Operationsgebiet auf Anforderung, Beschatten von COIs oder CCOIs, wenn erforderlich.

Rules of Engagement (ROE): seit Wochen und Monaten klar, verständlich und unverändert. Heute keine Pressebegleitung vorgesehen – das enorme Interesse der deutschen Medien in den ersten sechs Wochen des Einsatzes hat nachgelassen.

ON TASK

Morgens, zehn Uhr: Besatzung ist vollzählig an Bord, Boot ist gefechtsklar und für zwei Tage mit Verpflegung, Wasser und Kraftstoff ausgerüstet, Bestand an Gefechtsmunition 100 Prozent. Auslaufen Djibouti. Die schweren Maschinengewehre (SMG) auf dem B-Deck zu beiden Seiten besetzt und feuerbereit, der rege Verkehr von Kleinbooten in Hafennähe ist immer eine potentielle Gefahr. Besatzung auf Kriegsmarschstation, beide Türme mit je zwanzig Schuss Gefechtmunition beladen. Alle Radaranlagen und LINK 11 ohne Einschränkungen in Betrieb. Übergabe mit dem einlaufenden Schnellboot. Ein zweites Schnellboot patrouilliert zwischen dem Bab el Mandeb und Aden außerhalb jemenitischer Hoheitsgewässer und wartet auf seine Ablösung in der zugewiesenen Box. 70 Seemeilen Transit bis zum Bab el Mandeb, unterwegs ein "Feuer im Schiff" zu Übungszwecken. Dann erneute Übergabe der Seelage. Das zweite Schnellboot, das schon seit 24 Stunden in See steht, zieht sich in den ruhigeren Süden des Operationsgebietes der Task Unit 500.01.02 zurück.

Den Bab el Mandeb passieren zu Spitzenzeiten 50 bis 70 Schiffe mit Durchschnittsgeschwindigkeiten von 20 Knoten täglich in beiden Richtungen. Heranstaffeln, identifizieren, abfragen, melden. Bei Tag kein Problem, nachts schon schwieriger, erst recht ohne elektro-optische Multisensorplattform (MSP).

NÄCHTLICHER ALARM

Nachts, kurz nach zwei Uhr: die Steuerbord-Kriegswache ist aufgezogen. Die Backbord-Kriegswache kann in den nichtklimatisierten Decks bei knapp vierzig Grad Celsius "ruhen". Ein richtiger Seemann gewöhnt sich an alles ... Dann plötzlich – drei Radarkontakte in knapp drei Meilen Entfernung. Auf einmal da, in merkwürdig enger Dreiecksformation. Gefechtsalarm! Vorsichtig heranstaffeln, nur nicht zu dicht kommen! Die Wärmebildkamera liefert kein klares Bild. Da löschen alle drei Kontakte ihre Beleuchtung. Sofort Fahrtlaternen aus, bloß kein Ziel bieten! Das VHF-Gerät rauscht: Hilferuf eines vermeintlichen Seglers. Eine männliche Stimme, Englisch mit australischem Akzent. Er werde vermutlich von einem Piratenschiff angesteuert! Die Piraten, das sollen wir sein! Die Formation, das sind drei australische Segler, die gemeinsam durch den Golf von Aden nach Djibouti wollen. Hätten die kein besseres Segelrevier finden können? Wenn die wüssten, wie viele feuerbereite Rohre auf sie gerichtet sind! Wir antworten auf Kanal 16. "Hier ist das deutsche Kriegsschiff zwei Seemeilen entfernt von Ihnen. Schalten Sie Ihre Beleuchtung wieder ein, damit wir Sie identifizieren können und strahlen Sie Ihre Segel an!" Tatsächlich, die Angaben scheinen zu stimmen. Fahrtlaternen wieder ein, eigene Hullnumber und Seeflagge anstrahlen. Die australische Stimme sehr erleichtert: "Gut, dass Ihr hier seid, Jungs! Wir freuen uns, hier deutsche Kriegsschiffe zu sehen! You are doing a great job, thanks a lot and go on!" Na, das müsste mal einer in der Ostsee zu uns sagen! Also, Entwarnung, Steuerbord-Kriegswache auf Station. Und bei allen das gute Gefühl, hier wirklich etwas Sinnvolles zu tun und dabei auch noch positiv wahrgenommen zu werden.

S80 HYÄNE im Einsatzgebiet
Foto: 2. Schnellbootgeschwader

143A in unruhiger See bei seemännischem Manöver
Foto: 7. Schnellbootgeschwader

BEGEGNUNG

Irgendwann im April im südlichen Roten Meer: bei zwei Metern achterlicher See auf dem Weg zum Rendezvous mit einem amerikanischen Landungsverband, der Begleitschutz durch den Bab el Mandeb angefordert hat. Der eben abgefragte Containerfrachter auf Südkurs verschwindet schon achteraus. Dann ein Anruf auf VHF, Deutsch: "Das Schnellboot im südlichen Golf von Aden von der ‚Hanjin Kopenhagen', bitte mal die ‚Sunset'!" Nanu, "Sunset"? "Hier ist der FALKE auf der ‚Sunset', mit wem habe ich das Vergnügen?" "Hier ist Kapitänleutnant der Reserve N. N., ich war auch einmal einer von Euch! Tut mir leid, aber die Hullnumbers habe ich nicht mehr drauf! Schön, Euch hier zu treffen!" Und dann folgt ein zwanzigminütiger Dialog auf der "Sunset" über alte und neue Zeiten, überraschende Zufälle usw. Da muss man erst ins Rote Meer fahren, um ehemalige Kameraden der Schnellbootwaffe wiederzutreffen, mit denen man jahrelang von der "Brandenburgbrücke" aus die Ostsee (un)sicher gemacht hat. Die Welt ist doch ein Dorf! "Ich hätte da noch eine Bitte, wenn es Euer Auftrag erlaubt! So ein Steampass wäre echt toll!" Der Auftrag lässt es zu – und was tut man nicht alles für alte Kameraden! Also Südkurs gegen die See, hoch die Fahrt, Passieraufstellung und winken, winken, winken! Und die wehmütigeren Blicke erkennen wir deutlich in der Brückennock der "Hanjin Kopenhagen", auch wenn die mit 21 Knoten Marschfahrt wie ein Brett im Wasser liegt. Schnellbootfahrer sind doch eine große Familie – und die überkommende Gischt ist salzig, aber wenigstens warm ...

OFF TASK

Und wieder an irgendeinem Tag in der ersten Jahreshälfte 2002, Hafen von Djibouti, kurz nach zehn Uhr morgens. 48 Stunden on task sind vorüber, die Bootstauchergruppe hat unmittelbar vor Einlaufen noch den Rumpf untersucht. Alles in Ordnung. Übergabe mit dem auslaufenden Schnellboot. Dann Festmachen an Tender DONAU. Zurückmelden, keine außergewöhnlichen Ereignisse. Kraftstoffübernahme. Die Revierstunde wird kaum gebraucht. Merkwürdig, dass die Männer unter diesen Bedingungen gesünder zu sein scheinen als zu Hause. Hat vielleicht etwas mit Motivation zu tun. Nachmittags stehen die Busse auf der Pier, oder was man in Djibouti so Busse nennt. Die Fahrer grinsen einen mit Khad-grünen Zähnen an. Dann geht es erschöpft und verschwitzt in Richtung Landunterkunft, ungefähr fünf Kilometer vom Hafen entfernt. Vorbei an schrecklichen Bildern, die wohl jedem unvergesslich bleiben werden. Hungernde Kinder im Staub am Straßenrand, im Alter der eigenen Kinder zu Hause in Deutschland.

Endlich im Hotel. Für hiesige Verhältnisse eine beinahe heile Welt. Klimaanlage ein, duschen, schlafen, essen, wieder schlafen. Mit etwas Glück funktioniert diesmal der Satellitenempfang eines deutschen Nachrichtensenders. Mit noch mehr Glück gibt es diesmal kein Zimmer im Erdgeschoss, wo man die Kakerlaken erst aus der Dusche vertreiben muss und nachts das Testbild des Fernsehers laufen lässt in der Hoffnung, das könnte eine Ratte abschrecken. Die Krönung wären 15 freie Minuten am Internetrechner, um die EMails nach Hause schicken zu können. Vielleicht genehmigt man sich abends noch ein Bier vor dem Einschlafen. Immerhin 1000 Djibouti-Francs oder auch sieben Euro. Am nächsten Tag ein ähnliches Programm. Gründe, das Hotel zu verlassen, gibt es kaum. Dies scheint noch der beste Platz in diesem trostlosen Land zu sein. Vielleicht eine Stunde in die Sonne an den Pool, solange der noch keine 40 Grad Celsius Wassertemperatur hat.
Nach zwei Nächten und einem Tag ist die Entspannung beendet. Die abenteuerlichen Busse warten vor dem Hotel, zurück zum Hafen. Die nächste Nacht wird in feuchten, aber klimatisierten Wohncontainern an Bord von Tender MAIN verbracht. Auf diese Weise schläft die Besatzung des immer außen im Päckchen liegenden Wachbootes außerhalb des unmittelbaren Gefahrenbereiches, falls doch einmal ein Selbstmordattentäter Kurs auf die deutschen Schnellboote nimmt. Nach einem Tag Wache im Hafen von Djibouti geht es wieder on task.
Bei diesem Rhythmus weiß nach kurzer Zeit niemand mehr, welcher Wochentag gerade ist. Aber immerhin halten wir so mehrere Monate durch.

FAZIT

Es gäbe noch vieles zu berichten ...
Vom tollen Einsatz des Marinearsenalbetriebes Wilhelmshaven, der fünf Schnellboote in Dockschiffe verladen hat, wie andere Leute ihre Autos in einer Garage parken. – Vom unglaublichen Engagement aller Besatzungen über ein halbes Jahr, wobei lange Monate das Ende des Einsatzes nicht einmal bekannt war. – Von einer Kameradschaft, die trotz oder gerade wegen schwierigster Bedingungen manchmal fast mit den Händen greifbar war. – Von monatelanger Malariaprophylaxe und ihren interessanten Nebenwirkungen, insbesondere in den Träumen. – Vom Austausch eines zerstörten Wellentragelagers eines im Wasser liegenden Schnellbootes innerhalb von vier Tagen, wofür in Deutschland eine mehrwöchige außerplanmäßige Werftliegezeit (APL) ausgeschrieben worden wäre. – Von einem vierwöchigen ad hoc-Rücktransit von fünf Schnellbooten und einem Tender über rund 6.000 Seemeilen durch das Rote Meer, das Mittelmeer, den Atlantik und die Nord- und Ostsee, der im Friedensausbildungsbetrieb eine sechsmonatige Planungsphase vorausgesetzt hätte. – Von einer Woche Erholung auf Staatskosten in Hurghada (Ägypten), die so unwirklich erschien wie eine Reise zum Mond. – Von einem Transit durch den Suezkanal, bei dem erstmals die Vertreter der ägyptischen Kanalbehörden Bakschisch an finster dreinblickende deutsche Schnellbootsbesatzungen gezahlt haben, anstatt abzukassieren. – Von einem traumhaften Empfang bei unserer Rückkehr nach Warnemünde Mitte Juni, der selbst den unterkühltesten Schnellbootfahrern die Tränen in die Augen und die Klöße in den Hals getrieben hat ...
Es gäbe noch vieles zu berichten und doch wäre dieser Bericht nie vollständig.
Das wichtigste Fazit ist jedoch dieses: Die rund 300 Männer und Frauen des deutschen Schnellbootkontingents im Einsatz am Horn von Afrika, die Schnellboote FALKE, BUSSARD, GEPARD, PUMA, HYÄNE, Tender DONAU und die Systemunterstützungsgruppe haben das getan, was von ihnen verlangt wurde und was viele

nicht erwartet hatten – sie haben ihren Auftrag erfüllt.
Das war und ist die Stärke der deutschen Schnellbootwaffe: Wenn wir an unsere Grenzen geführt werden, verschieben wir diese Grenzen, damit das Unmögliche wieder möglich wird. Deswegen haben wir das Recht, stolz auf uns und unsere Leistungen zu sein.

Andreas Jungmann
Korvettenkapitän und
Kommandant S62 FALKE

GEPARD längsseits, Tender im Hafen von Djibouti
Foto: 7. Schnellbootgeschwader

Gemeinsam unterwegs

- Geschwaderausbildung des 2. und 7. Schnellbootgeschwaders im Frühjahr 2002

Aufgrund zahlreicher Werftlieger und der Teilnahme von fünf Einheiten plus Tender an der Operation ENDURING FREEDOM war die Anzahl verfügbarer Einheiten im 2. und 7. Schnellbootgeschwader Anfang 2002 stark gesunken. Um die Ausbildung im Geschwaderrahmen durchzuführen, sind daher die Schnellboote S63 GEIER, S77 DACHS, S78 OZELOT und S79 WIESEL des 2. Schnellbootgeschwaders und die Schnellboote S67 KONDOR, S69 HABICHT, S70 KORMORAN, S73 HERMELIN und S75 ZOBEL des 7. Schnellbootgeschwaders am 25. Februar 2002 zu einer gemeinsamen Geschwaderausbildung unter Führung des Kommandeurs 7. Schnellbootgeschwader, Fregattenkapitän Meiert, ausgelaufen. Unterstützt wurden die Einheiten durch den Betriebstofftransporter AMMERSEE sowie den Tender ELBE.

Das Manöver stand im Zeichen des Gedanken- und Erfahrungsaustauschs zwischen beiden Geschwadern. Dazu führte gleich am ersten Tag S69 HABICHT zusammen mit der ELBE ein "Show-RAS" durch. Dabei sollte den Booten des 2. Schnellbootgeschwaders die Kraftstoffübernahme mittels Bug-Heck-Versorgung demonstriert werden, welches die Boote des 7. Schnellbootgeschwaders während ihrer Mittelmeer–AAR 2000 ausgiebig geübt und praktiziert hatten. Der Nachmittag wurde zur seemännischen Partnerbootsausbildung genutzt, wobei sich schnell zeigte, dass bei frischen östlichen Winden die Prorer Wiek vor Rügen kein ideales Übungsgebiet darstellt. Nichtsdestotrotz bildeten diese seemännischen Manöver einen notwendigen und wertvollen Ausbildungsabschnitt insbesondere für das Brücken- und Oberdeckpersonal. Auch der folgende Tag wurde für Einzel- bzw. Partnerbootsausbildung genutzt, wobei sich besonders S77 DACHS und S70 KORMORAN auf ihre anstehende Einsatzbesichtigung und die Kommandantenprüfung für die I. Wachoffiziere vorbereiteten. Da für den folgenden Abend eine Sturmwarnung herausgegeben worden war, entschied der Kommandeur, die Nacht im Hafen von Sassnitz zu verbringen. Die Nachrichtenbilder am Abend überzeugten dann auch den letzten Zweifler von der Notwendigkeit dieser Entscheidung.

Am Mittwoch kamen dann die Artilleristen auf ihre Kosten – der ganze Tag wurde für Seezielschießen genutzt. Nachdem auch die folgende Nacht im schützenden Hafen von Sassnitz verbracht worden war, liefen die Boote am Donnerstag während Formations-Fahrübungen Richtung Kopenhagen, wo die ELBE zusammen mit der AMMERSEE schon einen küstennahen Versorgungspunkt eingerichtet hatte; Chance für die Besatzungen, sich für die folgenden Tage zu rüsten und das Boot auf Vordermann zu bringen.

In den Morgenstunden des folgenden Freitags fand dann das koordinierte Einlaufen in den Hafen von Kopenhagen statt. Die Boote nahmen ihren Liegeplatz am Langeliniekai hinter einem deutschen Minensuchgeschwader ein. Somit war der Hafen für die folgenden Tage fest in deutscher "Marinehand". Aufgrund der vielfältigen

S78 OZELOT beim Längsseitsgehen in See
Foto: Bildstelle der Marine, Renate Werner

gastronomischen Angebote der Stadt stellte dies aber kein Problem dar. In unzähligen Bars und Kneipen wurden wir von der Gastfreundschaft der dänischen Bevölkerung überzeugt. Während des Wochenendes bewies uns Petrus, dass wir uns noch mitten im Winter befanden und hüllte die Boote samt Tender in eine weiße Pracht aus Schnee.
Die Befürchtungen, die kommende Woche würde durch den zurückkehrenden Winter behindert werden, wurden am Montag pünktlich zum Auslaufen mit strahlendem Sonnenschein und milden Temperaturen ad absurdum geführt. S69 HABICHT wurde bereits am Sonntag vorübergehend aus dem Verband herausgelöst und fuhr zu Erprobungen mit der Fregatte SACHSEN in die Nordsee.
In den folgenden Tagen standen erneut Einzel- und Partnerbootsübungen auf dem Programm. Während S77 DACHS und S70 KORMORAN am Dienstag durch den Großen Belt wieder in heimische Gewässer verlegten, schlug der Rest des Verbandes den Weg durch den Öresund ein. An diesem Tag hat der I. Wachoffizier S77 DACHS seine Kommandantenprüfung erfolgreich bestanden und S70 KORMORAN seine Einsatzfähigkeit im Bereich Ausbildung unter Einsatzbedingungen bewiesen. Ein Highlight dieses Tages war sicherlich ein Nacht-Winchex mit einem Seaking der Marineflieger aus Kiel-Holtenau.
Die nächsten Tage wurden genutzt, um taktische Verfahren zu üben und anzuwenden. Dazu wurden mehrere taktische Übungen durchgeführt. Ziel der einen Gruppe war es, eine Bucht aufzuklären, während die andere Gruppe diese zu verteidigen hatte.
Am Mittwochabend stand noch eine besondere seemännische Herausforderung auf dem Programm: das Anlegen am vollkommen abgedunkelten Tender. Dabei zeigte sich schnell, dass dieses Vorhaben im Zusammenspiel mit den äußeren Bedingungen (bedeckter Himmel) eine anspruchsvolle Herausforderung darstellt. Aber nach einigen Probeanläufen konnten schließlich alle Boote sicher am Tender festmachen.
Am Donnerstag übten die Boote östlich von Fehmarn noch Schleppanläufe. Die Zeit dafür entstand, da S69 HABICHT, der für die Morgenstunden zurück erwartet wurde, Probleme mit der Ruderanlage hatte und somit erst später zum Verband zurückstoßen konnte.
Nach zwei anstrengenden und teilweise recht kalten Wochen sind die Boote am 07. März 2002 sicher in ihren Heimathafen Warnemünde zurückgekehrt.

Marco Köster
BEO II S 66 GREIF