

Beitrag zur Geschichte des 2. Schnellbootgeschwaders

Als ich am 24. September 1990 das Kommando über das 2. Schnellbootgeschwader von dem leider viel zu früh verstorbenen späteren Admiral Rainer Feist übernahm, da waren es gerade einmal noch neun Tage bis die deutsche Wiedervereinigung förmlich vollzogen werden sollte. Dieser Zusammenschluss und das damit einhergehende Ende des kalten Krieges waren fortan die maßgeblichen Einflussgrößen für das Leben im Geschwader und die Aktivitäten des Verbandes. Die Veränderungen gegenüber der „Routine des Kalten Krieges“ traten allerdings nicht abrupt und sprunghaft ein. Vielmehr war es zunächst ein langsamer Wandel in kleinen Schritten. Und vergessen wir dabei nicht, dass an diesem Tag noch niemand von uns ahnte, dass sich der Warschauer Pakt demnächst auflösen und die Sowjetunion zerfallen würde.

Zunächst einmal nahmen wir – immer noch staunend - zur Kenntnis, dass die Bundesrepublik Deutschland jetzt seeseitig bis Usedom reichte. Und da lag doch nichts näher, als unsere erste Geschwaderübung im Oktober 1990 in den Gewässern um Rügen zu absolvieren. Auf einmal konnten wir bis nahe an die Kreidefelsen heran fahren und auch in die Tromper und Prorer Wiek einlaufen. All das kannte man bislang doch nur aus 12,1 Seemeilen Entfernung. Es war ein tolles Gefühl und jeder der damals dabei war wird sich noch daran erinnern, wie wir in Saßnitz einliefen. Eine Fähre, die gerade Richtung Schweden auslaufen wollte, wurde vom Hafenmeister zurückgehalten bis alle Boote festgemacht hatten. Wir waren es doch ganz anders gewöhnt aus den Fährhäfen in Nordeuropa, wo wir es waren, die warten mussten. An Land zog es einige von uns in ein Ausflugslokal nach Prora, wo wir, na klar, Eisbein gegessen haben mit allem was dazu gehört. Es waren gewaltige Portionen und entrichtet haben wir dafür einen lächerlich geringen Betrag in D-Mark. Die junge Dame, die uns bediente, hat sich allerdings sichtbar über den Zehner gefreut, den wir ihr als Trinkgeld überlassen haben.

Fahrten in die Häfen der ehemaligen DDR wurden in den Monaten danach schnell zur Routine. Und doch, man musste sich immer wieder in den Oberschenkel kneifen, wenn man etwa die Hafeneinfahrt von Warnemünde einlaufend passierte. War es wirklich wahr?

Nun gehört zu einem Geschwader von Schnellbooten, das weiß man landauf und landab, ein Tender. Dem 2. SG war damals der Tender DONAU zugeteilt. Eigentlich. Doch das Schicksal wollte es, dass gerade die DONAU im Jahre 1990 als Unterstützungs- und Führungsplattform zum sogenannten „Minenabwehrverband Südflanke“ in das Mittelmeer abkommandiert wurde. 1991 wurde das Schiff dann in gleicher Rolle im Persischen Golf eingesetzt, als der Verband dort nach dem Ende des Golfkrieges sehr erfolgreich Minen räumte.

Was also tun? Nun war ich endlich Kommandeur und hatte keinen Tender. Bei anderen Geschwadern einen auszuleihen ging zwar gelegentlich, doch bei weitem nicht immer. Die Lösung lautete: Werkstatsschiff ODIN. Dieses Gefährt war ein in der US-Marine kriegsgeordnetes ehemaliges Landungsschiff mit einer dafür typischen Signatur. ODIN hatte eine zivile Besatzung, konnte Kraftstoff und Wasser abgeben und meinen Innensturm und Teile der SUG unterbringen. Wir haben sie sehr gerne in unseren Reihen aufgenommen und ich kann mich an viele Abende erinnern, die wir mit der sehr freundlichen und immer hilfsbereiten Besatzung verbracht haben. Ein kleines Problem war, dass dieses Schiff nicht sehr viel schneller als 10 Knoten laufen konnte. Man musste also sehr sorgfältig

planen, wollte man sicher sein, dass sie auch wirklich am Ankerplatz war wenn die Boote eintrafen. Der Kapitän und sein Chief (der STO) haben immer ihr Allerbestes gegeben, um die alte Dame anzutreiben. Ich weiß nicht mehr genau wie oft und wie lange wir ODIN als Tender genutzt haben. Ihre Besatzung jedenfalls und das Schiff haben sich einen festen Platz in der Geschichte des Geschwaders verdient.

Die DONAU kehrte am 15.09.1991 nach Olpenitz zurück und wurde wärmstens und voller Begeisterung empfangen. Ich erinnere mich, dass ein brauner Kamelkopf auf das Horizontgrau nahe der Brücke gemalt war... Zur Kenntnis muss aber besonders genommen werden, dass sie die erste Einheit der Schnellbootflottille war, die an einem Einsatz teilgenommen hat.

Der Winter 1990-1991 war kein anderer als seine Vorgänger, so meine Erinnerung. Je weiter wir in das Jahr 1991 vorstießen, desto intensiver wurden aber unsere Vorbereitungen für das zentrale Vorhaben dieses Jahres: Flugkörperschießen in der Biskaya. Heute, wo Schnellbootfahrer einen Hafen auf Zypern schon als „Warnemünde Süd“ bezeichnen, wäre die Biskaya sicherlich nicht der Rede wert. Doch damals war es schon noch ein ziemliches Unterfangen. Also brachen wir denn auf im Mai und verlegten über Brest nach La Pallice, dem Hafen nahe La Rochelle. Man hatte uns den Tender RHEIN als Unterstützungsplattform zugeteilt. Die Flugkörper wurden im Schießgebiet vor Biscarosse erfolgreich geschossen. Der Nervenkitzel war immer noch der gleiche, auch wenn viele von uns bereits mehrere Schießabschnitte dieser Art hinter sich gebracht hatten. Und La Rochelle im frühen Sommer.... immer ein Erlebnis, nicht zuletzt wegen der „Fruits de Mer“.

Als offizieller Besuchshafen war aber Saint Nazaire für uns eingeplant. Als wir dorthin von La Pallice aus aufbrachen war das Wetter -sagen wir- „grenzwertig“. Man konnte mit den Schnellbooten noch 9 oder 12 Knoten laufen, mehr aber nicht. Also hinein in die Achterbahn. Je weiter wir voran kamen, desto höher wurden die Wellen. Das Kommando zur Umkehr habe ich gegeben, als der damalige S3 des Geschwaders, Gerd Weber (auch er weilt leider nicht mehr unter uns), mir meldete, dass er soeben samt seines Stuhles, der fest eingebaut war, in der Operationszentrale zu Boden gefallen war. Also musste ich umsteigen auf den Tender und mit diesem die Fahrt nach Saint Nazaire antreten. Der S3 folgte mit den Schnellbooten einen Tag später, als das Wetter sich ein wenig beruhigt hatte. Saint Nazaire war eine Reise wert. Der Empfang dort war sehr herzlich und die Besatzungen fanden reichlich Ablenkung in dieser so maritim geprägten Stadt. Während der „offiziellen“ Teile des Besuches war natürlich auch immer mal wieder die Geschichte ein Thema und die Rolle, die deutsche Soldaten während des 2. Weltkrieges in Saint Nazaire gespielt hatten. Doch damit wurde von beiden Seiten sehr offen und ohne jede Verklemmung umgegangen. Wie so oft in den französischen Häfen, die wir als Schnellbootfahrer besucht haben.

Der Rest des Jahres war alles andere als langweilig. Und doch enthielt er wenige Ereignisse über man gesondert berichten müsste. Es gab eine große NATO-Übung im Herbst, zum Beispiel, die lang und anforderungsreich war, wie immer. Und Torpedos haben wir geschossen, sehr erfolgreich und mit großer Hingabe und Begeisterung.

Und dann ist da noch eine Sache... Zum Abschied am Ende des März 1992 überreichten mir die Kommandanten und Einheitsführer als Geschenk einen relativ großen, goldenen Würfel, der auf einer seiner sechs Flächen eine Uhr enthält. Auf den anderen fünf ist jeweils eine „Vier“ in Form von 4 Punkten aufgebracht. Was sollte das? Die Antwort ist ebenso einfach, wie auch schwierig (für mich): Bei allen Sportveranstaltungen der Flottille, die während meiner Zeit als Kommandeur des 2. Schnellbootgeschwaders abgehalten wurden – Handball, Leichtathletik, Schwimmen usw. – wurde

das 2. Schnellbootgeschwader Vierter... Meinen Unmut darüber habe ich den Kommandanten und Einheitsführern gegenüber gelegentlich und durchaus deutlich und akzentuiert zu erkennen gegeben. Deren sehr gelungene Retourkutsche steht heute auf meinem Schreibtisch. Und die Uhr funktioniert immer noch ganz vorzüglich...

F – H – G

Hubert Hass