

Das 2. Schnellbootgeschwader im Jahr 1 nach Olpenitz - Ein Rückblick -

Obwohl schon im November '94 der Umzug nach Warnemünde vollzogen wurde, beschäftigte der neue Stützpunkt das Geschwader im Jahr 1995 auch weiterhin. Nach Seefahrten im Dezember '94 und den folgenden Feiertagen konnte man sich erst ab Januar so richtig einleben. Dies galt für alle Bereiche, für die Stützpunktorganisation, die sich auf einen Schlag mit der Versorgung und entsprechender Dienstleistung für 11 Einheiten und gut 650 Soldaten konfrontiert sah, das zivile Umfeld, dessen Straßenbild mit neuen, bis dahin ungewohnten Dialekten angefüllt wurde, und natürlich die meisten Familien der Geschwaderangehörigen, für die ab sofort das Familienleben nur noch in Raten stattfand (schlaue Rechner reden von 48 h brutto pro Wochenende). Trotz Konzentration auf kommende Seefahrtsvorhaben blieben private Probleme, wie nicht ausreichender, bezahlbarer Wohnungsraum, fehlende Arbeitsplätze für die Ehefrauen, keine Gewißheit über Nachfolgeverwendungen, im Kopf eines manchen Kameraden präsent.

Desweiteren erforderte die Krisenbereitschaft für die Unterstützung des möglichen Rückzuges der UN-Blauhelme aus dem ehemaligen Jugoslawien eine nicht nur gedankliche Auseinandersetzung. Die Konsequenzen daraus stürzten das Geschwader in eine eilige Vorbereitungsphase. Die parallel laufenden Vorbereitungen für eine ganz „normale“ Manövertätigkeit und den möglichen Krisenauftrag ließen sich nur mit viel Improvisationsgeschick und Flexibilität

in den Griff bekommen und hielten den Verband einige Zeit in Atem.

Erste Abwechslung brachte das übliche TORPEX im Februar, diesmal erstmalig abgestützt auf Eckernförde. Trotz aller Planung, der blanke Hans brachte so manchen schönen Serialkatalog ins Wanken, wenn stürmische Winde das Schießen oder gar das Verladen, aufgrund hoher Windgeschwindigkeiten und daraus resultierendem Seegang nicht zuließen. Dennoch war es wieder ein Erlebnis, einen nassen Schuß zu erleben. Da das Winter-TORPEX aufgrund der Verlegung und der Indienststellung der neuen DONAU ausgefallen war, hatte es zuvor beim Dezemberstellenwechsel sogar wehrpflichtige „Torpis“ gegeben, die ohne nassen Schuß in die Reservistenphase entlassen wurden. Die fehlende Ausbildung wurde sehr schnell wieder ausgeglichen, 16 „Geräte“ fanden ihre Bestimmungen im nassen Element. Es war, wie immer, beeindruckend, die eigene Waffe zu „erleben“, als zusätzliches Zielschiff im Verband stehend den Torpedo mit einer nicht vermuteten Wendigkeit unter dem eigenen Schiff durchlaufen zu sehen: eine gute Gelegenheit, der Besatzung die eigene Leistungsfähigkeit zu demonstrieren.

Man sollte meinen, daß einen Fahrendenmann des 2. Schnellbootgeschwaders nach der Mittelmeer-AAG 1994 hinsichtlich Seegang und Einsatz in ungewohnten Seegebieten nichts mehr überraschen könnte. Der Ständige Einsatz-/Ausbildungsverband der Flotte 951

begann am Tag der Arbeit, dem 1.5.'95, und sollte alle eines Besseren belehren. Die Reise führte in die berühmte Biskaya bis in den Atlantik vor der iberischen Halbinsel. Keine AAG mit der Aussicht, das nächste Wochenende an einem unbekanntem Strand mit gutaussehenden, aufregenden Einwohnern des jeweiligen Landes zu verbringen - nein, richtige Arbeit sollte es werden! Nach Eingewöhnung in der Nordsee ging es zur Übung SUROIT/NORMINEX in die Biskaya. Einsätze 300 sm weitab von der Küste, mitten draußen auf dem „großen Teich“ bei meterhoher Dünung,

ließ die Ehrfurcht vor den Elementen wieder ins Bewußtsein kommen, so daß auch bei „alten Seebären“ der Respekt vor den Gewalten der See wieder aufgefrischt wurde. Zu letzterem trug auch der 780-Seemeilen-Transit von La Pallice nach Lissabon bei, da die Boote sich der Marschgeschwindigkeit des neuen Tenders DONAU anpassen mußten. Die sonnigen Tage in Lissabon versöhnten jedoch recht schnell, spätestens beim Anblick des westlichsten Punktes des europäischen Festlandes, Cabo da Roca, welches ein grandioses Panorama bot.



„Hoppla: Und wer fährt das Boot?“

Foto: Thomas Klimke

Doch die Erholung währte nur kurz. Die Übung LINKED SEAS vor dem Tor des Mittelmeeres, der Meerenge von Gibraltar, ließ den Alltag schnell wiederkehren. Zusammen und auch teilweise gegen 30 andere NATO-Einheiten gab es wechselnde Aufträge, die die Besatzungen immer wieder aufs neue forderten.

Höhepunkt war der VIP-Besuch des Verbandes: Journalisten des portugiesischen Fernsehens und einiger internationaler Nachrichtenagenturen wollten sich ein Bild von der Arbeit an Bord machen. Dieses fiel beim Ritt über eine vier Meter hohe Dünung sehr eindrucksvoll aus. So manches hellgrüne Gesicht eines Besatzungsangehörigen hellte sich angesichts sehr vieler fremder, dunkelgrüner Gesichter schnell wieder auf. Insgesamt legten die teilnehmenden Einheiten auf dieser Reise 10.000 sm zurück.

Den zweiten Höhepunkt des Jahres (lassen wir den Jahresurlaub unberücksichtigt) bildete zweifellos das Manöver COOPERATIVE JAGUAR (siehe auch weiteren Bericht). Vom 1.10.-13.10.'95 übten ehemalige Gegner bzw. Neutrale gemeinsam mit NATO-Einheiten im Bereich des Kattegat die Durchsetzung eines UN-Embargos. Teilnehmer: Schiffe und Flugzeuge aus 12 Nationen, darunter Belgien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Lettland, Litauen, Polen, Schweden und die USA. Auftrag: Verbesserung der Zusammenarbeit, Vertrauensbildung und letztendlich als Ziel die Durchführung von UN-Operationen. Alle Beteiligten gingen diese Aufgabe mit viel Elan, Aufrichtigkeit und mit hoher Gastfreundschaft an. Am Ende trennte man sich mit der Gewißheit, ein eigenständiges Bild vom anderen und

ein Gefühl für seine Denkweise und Probleme bekommen zu haben.

Letztendlich wird ein Jahr jedoch nicht nur durch Höhepunkte gebildet. Der weitere Verlauf des Jahres gestaltete sich nicht weniger abwechslungsreich. Mit der Einnahme der neuen Struktur der Schnellbootflottille trauert der Kommandeur großen Teilen seines Stabes nach, der auf sieben Soldaten geschrumpft ist. Die Feierlichkeiten anlässlich des 40jährigen Bestehens der Bundeswehr und die Übernahme einer Patenschaft mit der polnischen 8. Küstenschutzflottille bildeten weitere Gelegenheiten, das eigene Können unter Beweis zu stellen und sich in der Öffentlichkeit zu präsentieren. Gerade das 2. Schnellbootgeschwader war aufgrund seiner exponierten Lage im neuen Land Mecklenburg-Vorpommern zahlreich besucht. Über 8.000 Gäste wurden im Geschwader gezählt, darunter der Bundesminister der Verteidigung, Volker Rühle, der SACEUR und der CECLANT. Im Geschwader wurden ein französischer Austauschoffizier ganzjährig sowie zwei ägyptische, drei kuwaitische und zwei chilenische Offiziere zeitweise ausgebildet.

Bleibt für 1996 zu hoffen, daß die Probleme im Zusammenhang mit der Verlegung des Geschwaders und der Zusammenlegung der Stäbe zufriedenstellend gelöst werden. Der JÜEP jedenfalls verspricht wieder ein anspruchsvolles Übungsjahr, der FK-Schießabschnitt in der Biskaya führt das 2. Schnellbootgeschwader das dritte Jahr in Folge in ein südliches Einsatzgebiet. Das war nicht immer so, aber es passiert immer öfter!

**Korvettenkapitän Thomas Klimke
Kommandant S66 Greif**

COOPERATIVE JAGUAR - Cocktail „Maritim“ a la Kattegat

2. Schnellbootgeschwader übt „Partnerschaft für den Frieden“

Die Lords des 2. SGschw verließen den Heimathafen Warnemünde am 1.10.'95 zu einer ungewöhnlichen Zeit für eine - bis dahin - ungewöhnliche Übung: COOPERATIVE JAGUAR 95.

Dabei: die Schnellboote S62 Falke, S66 Greif, S67 Kondor, S68 Seeadler und der Tender Rhein (3. Schnellbootgeschwader). Ziel: Frederikshavn (DK). Teilnehmer: Schiffe und Flugzeuge aus 12 Nationen, darunter Belgien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Lettland,

Litauen, Polen, Schweden und die USA. Auftrag: Verbesserung der Zusammenarbeit, Vertrauensbildung, und letztendlich als Ziel die Durchführung von UN-Operationen.

Eine interessante „Mixtur“ für einen „Cocktail“ ganz besonderer Art. So interessant wie lehrreich es zu Beginn erschien, so wurde es auch tatsächlich im Verlauf der Übung. Zunächst begann eine einwöchige Hafenphase, um gemeinsam zu üben, zu reden und sich gegenseitig an Bord zu besuchen. Auch



Surveillance: Die Alarmrotte am Tender

Foto: Thomas Klimke



Boarding: Anlauf beginnt!

Foto: Thomas Klimke

„altgefahrene“ Lords kamen ins Grübeln: war dies nun ein schwedischer PUO oder doch nicht, ist der polnische Offizier nun ein Vizeadmiral oder doch „nur“ ein Korvettenkapitän? Neue, unbekannte Uniformen, neue, unbekannte Schiffe an der altgewohnten Pier in „Fittihorn“, - eines war aber sehr schnell klar: Seeleute sind sie alle, stolz auf ihr seemännisches, handwerkliches Können und überzeugt von ihren Schiffen und Booten. Die Erfahrungen im Umgang miteinander, die so manche schon im Mittelmeer oder anderswo gemacht hatten, bewährten sich auch hier.

War zu Beginn das eine oder andere „social event“ (früher hieß das noch „Rees an Backbord mit kühlem Blonden“) noch gemäß Serial-Katalog geplant, entwickelte das gegenseitige Kennenlernen eine ungeahnte, dienstgradunabhängige Eigendynamik: Spätestens am dritten Tag herrschte auf jedem Schiff, in jedem Deck, zu „fast“

jeder Tages- und Nachtzeit ein babylonisches Sprachengewirr, welches letztendlich mit der englischen Sprache und einigen Händen und Füßen entwirrt wurde. Die Arbeit, die in dieser Woche geleistet wurde, sollte sich später als stabiles Fundament für die Seephase herausstellen: Einweisung in die Brandabwehrmöglichkeiten, Vorstellung der Schleppeinrichtungen, „wie macht ihr das mit dem Lagebild?“, „wieso LINK, bei uns heißt das anders“, „kompatibel, natürlich, mit unseren schwedischen Einheiten kein Problem!“ usw., usw. ... Das Wort „Briefing“ wurde zum geflügelten Wort, meine Besatzung sah ich immer seltener, aber ich bemerkte schon nach kurzer Zeit den unheimlichen Spaß, mit dem alle bei der Sache waren. Von den Inhalten der Briefings und Einweisungen abgesehen, schien der emsige Betrieb innerhalb des Verbandes genauso abzulaufen, wie in jeder internationalen Zusammenarbeit zuvor.

Dieser Eindruck setzte sich auch auf See weiter fort. Zum Vorteil aller wußte nun jeder, welche Gesichter sich auf welchem Boot hinter dem Sprechfunkverkehr befanden. Wer größere Schwierigkeiten nach dem Passieren der Molenköpfe erwartet hatte, wurde enttäuscht. Dieser Verband hatte weniger Schwierigkeiten, sich z.B. richtig zu formieren, oder auf der richtigen Frequenz zu treffen, als dies manchmal in rein nationalen Verbänden auftritt. Prägnant war die hohe Motivation, die Kenntnis der entsprechenden Vorschriften und die sichere Abwicklung des Fernmeldeverkehrs in einer nicht für alle geläufigen Sprache. Die Briefings im Hafen erwiesen sich als äußerst wertvoll, seemännische Übungen verliefen fast routiniert, das gemeinsame Verständnis auf See war merklich spürbar. Für die gerade erst eingetroffenen Neuhinzusetzten schien dies fast wie eine verbandsinterne Geschwaderausbildung. So gelang die abschließende „Embargoüberwachung“ durch einen multinationalen Verband dann auch trotz teilweise dichten Nebels.

Der krönende Abschluß sollte dann auch vor hohem Publikum stattfinden

(früher bedeutete dies „Zustand auf der Brücke“, diesmal hieß es „Distinguished Visitors“, „Political correctness“ läßt grüßen, Paul Senkblei hätte seine Freude gehabt). Beim Tag zuvor, beim Üben des VIP-Tages, ging es auch bis mittags ganz gut, naja, wenn da nicht wieder der Nebel gewesen wäre. Nicht nur, daß der Meteorologe von dem stationären Hochdruckgebiet mit dem unangenehmen Taupunkt wußte, nein, das Wetter auch. So kam es am eigentlichen Besuchertag auch ganz dicke: bei 50 Meter Sicht ist ein Highspeed-Steamer mit 19 Schiffen/Booten in der engen Aalborg-Bucht eben nicht so günstig. Nicht wegen der navigatorischen Bedenken, nein, die Besucher sehen halt' nicht so viel. Der Abschied fiel ungewohnt schwer, nicht nur weil einem die Kameraden ans Herz gewachsen waren, sondern weil uns auch die Ungewißheit über die Fortsetzung dessen, was von uns allen hier erfolgreich begonnen wurde, begleitete.

WOULD BE NICE, TO SEE YOU AT
SEE AGAIN, JAGUARS!

Korvettenkapitän Thomas Klimke
Kommandant S66 Greif