

DAS 2. SCHNELLBOOTGESCHWADER

IM JAHR 2003

– IM ZEICHEN DER EINSÄTZE UND VERÄNDERUNGEN

Das Jahr 2003. Ein forderndes und anspruchsvolles Jahr, das wie kaum ein anderes Jahr zuvor gezeigt hat, dass die deutschen Schnellboote und somit auch das 2. Schnellbootgeschwader einen bedeutenden Beitrag im Rahmen veränderter Sicherheitsstrukturen und -bedingungen leisten. Das Operationsgebiet erstreckt sich bei weitem nicht mehr nur auf die Ostsee und Nordsee. Es reicht im Rahmen multinationaler Krisenvorsorge und –bewältigung von der europäischen Atlantikküste über die gesamte Mittelmeerregion bis hin zu weit entlegenen Gebieten wie z.B. dem Horn von Afrika. Beiträge im Rahmen internationaler Terrorismusbekämpfung, weitläufige Seegebietsüberwachung und –aufklärung, Förderung der Stabilität durch visuell wahrnehmbare Präsenz – insbesondere im Küstenvorfeldbereich und an neutralgischen Meerengen – wie auch der Schutz multinationaler Verbände und einzelner Handelsschiffe gehören zum breiten Einsatzspektrum.

Der Schutz eigener Küsten, Öffentlichkeitsarbeit im eigenen Lande und Flagge zeigen als "Botschafter in Blau" auf dem internationalen Parkett sind von gleichwertiger Bedeutung. In diesem breiten Spektrum hat das 2. Schnellbootgeschwader im Jahr 2003 gemeinsam mit anderen Geschwadern, Flottillen und Nationen an verschiedenen Einsätzen, Operationen und Manövern teilgenommen. Aber nicht nur die Aufgaben und das Einsatzgebiet haben sich erweitert bzw. verändert, sondern auch die Verbandseinsatzoptionen. So war es auch für das 2. Schnellbootgeschwader im vergangenen Jahr dadurch bezeichnend, dass die Boote gleichzeitig in mehrere Einsätze und Manöver involviert waren und so nicht im Geschwaderrahmen, sondern häufig in kleineren Verbänden auftraten. Diese Entwicklung mit einer Vielzahl von Aufgaben und Anforderungen wird absehbar auch künftige Vorhaben des 2. Schnellbootgeschwaders bestimmen.

WIE DAS JAHR BEGANN...

Das Jahr 2003 begann wie das Jahr 2002 endete: unter dem Vorzeichen des laufenden Einsatzes "Operation Enduring Freedom" (OEF). Tender DONAU befand sich in der Vorbereitung zu seinem zweiten Einsatz am "Horn von Afrika", mit dem Auftrag, Ende März den Tender ELBE in Djibouti abzulösen. Diese Vorbereitungen betrafen natürlich insbesondere Tender DONAU und seine Besatzung, aber auch die Soldaten des Stabes, der SUG, des Sanitätsbereiches und viele Besatzungsmitglieder der Schnellboote, die für den Einsatzzeitraum auf dem Tender eingeschifft wurden. Bevor der Tender auslief, führte das 2. Schnellbootgeschwader noch ein Geschwadermanöver (SQUADEX) vom 20. Februar bis 27. Februar durch. Dieses Manöver – das Abschlussmanöver des Geschwaderkommandeurs Fregattenkapitän Jean Martens – forderte den Besatzungen aufgrund winterlicher Verhältnisse bei Eis und Schnee Durchhaltevermögen ab, und verbesserte nach der Winterhafenliegezeit

weiter den Leistungsstand des Geschwaders. Seemännische, taktische, waffentechnische und Schadensabwehrübungen standen auf dem Programm. Zwischen den beiden Manöverwochen liefen die Boote in Kopenhagen ein. Für Fregattenkapitän Martens war dieses SQUADEX ein gelungener Abschluss für seine Zeit als Kommandeur eines Schnellbootgeschwaders.

DER KOMMANDEURWECHSEL

Am 01. April übergab Fregattenkapitän Jean Martens die Führung des 2. Schnellbootgeschwaders an Fregattenkapitän Dr. Thomas Daum. Das Zeremoniell wurde durch den Flottillenkommandeur Kapitän zur See Henning Hoops geleitet und vom Marinemusikkorps Ostsee musikalisch umrahmt. Für den neuen Geschwaderkommandeur und seine Soldaten ging es verzugslos mit den anstehenden Vorhaben, Einsätzen und Manövern weiter.

BLUE GAME 2003

Das erste Manöver unter dem neuen Geschwaderkommandeur Dr. Daum hieß BLUE GAME. BLUE GAME ist ein multinationales Manöver mit der Teilnahme vieler Ostseeanrainer Staaten wie z.B. Dänemark, Norwegen, Polen, Lettland und vieler anderer. Ein Manöver das noch vor einigen Jahren dazu diente, die "Familie der Schnellbootfahrer" in der Ostsee zusammenzubringen, gemeinsame Verfahren zu üben und das gemeinsame Verständnis zu festigen. Dieses Manöver ist durch die Beteiligung von Minenabwehrstreitkräften zunehmend zu einem Manöver gewachsen, das sowohl nationen-, als auch typübergreifenden Charakter hat. Neue Anforderungen an die Interoperabilität und das Zusammenwirken unterschiedlicher Bootstypen verschiedener Nationen wurden trainiert und ausgebaut. Nach einer Phase einfacher Übungen wie z.B. Partnerbootübungen, Helo-Transfer, gemeinsamer Lagebildaufbau und Flugabwehrübungen, gipfelte das Manöver in einer "Freeplay Phase" in der es darum ging, die Minenoperationen eigener Einheiten zu schützen und gegen die sich steigende Aggression des Übungsgegners zum Erfolg zu führen. Das Besondere für die Boote des 2. Schnellbootgeschwaders war es, dass sie sich für dieses Freeplay aufteilten und so eigenen Einheiten als Gegner gegenüber standen. Für den neuen Geschwaderkommandeur ein besonderer Einstieg, da er nicht nur die eigenen Schnellboote führte, sondern eingesetzt als CTU auch weitere Einheiten aus Dänemark und Norwegen, dabei nicht nur norwegische Schnellboote, sondern auch dänische Minensucher. Im Fazit ein Manöver, das für die Schnellbootfahrer im Zusammenspiel mit den Minensuchern manchmal ungewohnte Fahrtgeschwindigkeiten erforderte.

Zusammenfassend war BLUE GAME 2003 ein Manöver das viele taktische Anforderungen enthielt, durch die sich entwickelnde freie Lage dynamisch war und sich durch das Krisenszenario als Hintergrund spannend gestaltete. Ein Manöver über das mit Recht gesagt werden kann, dass die Soldaten des 2. Schnellbootgeschwaders gezeigt haben, zu welcher außergewöhnlichen Leistungen sie imstande sind,

wodurch sie einen großen Anteil am Erfolg dieses Manövers hatten.

Mit diesem gutem Gefühl liefen die Schnellboote S62 FALKE, S63 GEIER, S64 BUSSARD, S76 FRETTCHEIN, S77 DACHS, S68 SEEADLER (7.SG) und der Tender MAIN am 15. Mai wieder in Warnemünde ein.

Zum Ende das Manövers übergab der bisherige S3, Korvettenkapitän Thomas Burchert, die Dienstgeschäfte an seinen Nachfolger, Korvettenkapitän Andreas Jungmann, der mehrere Wochen nun die schwierige Aufgaben meisterte, Kommandant des Schnellbootes S62 FALKE und Stellvertretender Geschwaderkommandeur in einer Person zu sein.

BALTOPS 03: EIN BESONDERES MANÖVER

Am 05. Juni begann das zweite große Manöver für die Boote des 2. SG.: "US-BALTOPS" bedeutete für S63 GEIER, S76 FRETTCHEIN und S77 DACHS, in multinational zusammengesetzten Verbänden die Robustheit der Strukturen des "Gegners" auf die Probe zu stellen. Stand im ersten Teil des Manövers deutlich das Erstellen und Erhalten eines zuverlässigen Lagebildes im Vordergrund, so entwickelte sich dieser Auftrag im Laufe des Manövers hin zu einem zentralen Gegenstand gegenwärtiger maritimer Szenarien: "Harassment".

Im Rahmen einer großangelegten "Naval Evacuation Operation" konnten die Schnellboote aktuelle Bedrohungszenarien in Krisenoperationen realistisch abbilden und gleichzeitig deutlich schnellbootspezifische Kompetenzen, insbesondere im Rahmen von Konflikten in sogenannten "littoral" oder "brown water" Regionen einbringen.

Durch die aktive Mitgestaltung im Verlauf entwickelte sich ein für alle beteiligten Einheiten und ihre Besatzungen nicht nur in operativer Hinsicht ereignisreiches Manöver. Der intensive Austausch der Besatzungen sowohl in der professionellen Kooperation zur Auftragsbefüllung als auch bei Treffen mit eher informellem Charakter, konnte den Begriff des Partnership for Peace – zentrales Element dieses Manövers – auch in diesem Jahr nachhaltig verwirklichen.

Ein multinationaler Ansatz stand auch ansonsten deutlich im Vordergrund. Teile der Systemunterstützungsgruppe waren während des Manövers auf dem schwedischen Versorger Trossö ausgeschifft.

Die Geschwaderführung, zunächst vertreten

Gemeinsame Operation deutscher und schwedischer Schnellboote



durch Korvettenkapitän Jungmann, im weiteren Verlauf durch den Geschwaderkommandeur Fregattenkapitän Dr. Daum, konnte sich in der zweiten Phase des Manövers auf ein landgestütztes "Command-Center" abstützen. Der Hafenmeister hatte dem Geschwader für diesen Zeitraum einen Pavillon in den Räumen des Hafens von Rönne zur Verfügung gestellt.

GIBRALTAR- EIN NEUER AUFTRAG

In der zweiten Hälfte des Jahres manifestierte sich für die Schnellbootflottille ein neuer Auftrag. Das Eskortieren von zivilen Handelsschiffen durch die Strasse von Gibraltar zum Schutz vor terroristischen Anschlägen vor dem Hintergrund möglicher Bedrohungen ausgehend von dem terroristischen Netzwerk der Al Quaeda. So rüsteten sich drei Boote des 2. und 7. Schnellbootgeschwaders zusammen mit dem Tender DONAU aus.

Am 19. September traten S63 GEIER, sowie S67 KONDOR und S70 KORMORAN aus dem 7. SG den Transit durch Kanal und Biskaya in Richtung Cadiz an, dem Stützpunkt der Boote und des Tenders in Spanien, um unter großem medialem Interesse diesen Auftrag zu erfüllen. Geführt wurde und wird der Verband durch den Geschwaderkommandeur, Dr. Thomas Daum, der vor der Abreise noch drei weitere seiner Einheiten auf den Weg in die irische See verabschiedete.

DAS 2. SCHNELLBOOTGESCHWADER - UNTER DER SONNE GIBRALTARS UND IM NEBEL DER SCHOTTISCHEN KÜSTE

Ende September begann für S65 SPERBER, S77 DACHS und S80 HYÄNE, sowie den Tender ELBE in Faslane, einem für die britische Marine traditionsreichen Stützpunkt ein Manöver, das sich in erster Linie in den Bereichen der schottischen Hebriden abspielte, also ein deutlicher Gegenentwurf zu den klimatischen Bedingungen Gibaltars. In dem mit großem Aufwand generierten Szenario eines zunehmend eskalierenden Konfliktes zweier ursprünglich vereinter Staaten – Galloway und Lowland – hatte ein aus Einheiten verschiedener Nationen bestehender NATO-Verband die Funktion, deeskalierend auf die Konfliktparteien im Seegebiet einzuwirken und offene Kampfhandlungen zu verhindern. Die Schnellboote hatten dagegen den Auftrag, an der Seite von dänischen, norwegischen und spanischen Booten und Schiffen diesen Plan zu vereiteln und mit zunehmender Aggressivität die NATO-Verbände zur Eskalation zu bewegen. Aus diesem Szenario heraus ergaben sich einige Konstellationen, in denen die Boote sowohl zur realitätsnahen Ausgestaltung des Manövers aktiv beitrugen, als auch Verfahren wie beispielsweise die Eskortierung ziviler Handelsschiffe vor dem Hintergrund bestehender Bedrohungen im Verbund mit anderen Einheiten weiter perfektionieren konnten. Geführt wurde dieses Manöver durch den damaligen Kommandeur des 7. Schnellbootgeschwaders, der mit dem Tender ELBE vorzeitig aus dem SEF zurückkehrte.



S77 DACHS vor einer Fregatte der O.-H.-Perry Klasse

Mit diesem Manöver schloss Fregattenkapitän Götz Meiert seine Zeit als Geschwaderkommandeur des 7. Schnellbootgeschwaders ab.

In Dublin übergab er die Führung des Verbandes an den neuen stellvertretenden Geschwaderkommandeur des 2. SG, Korvettenkapitän Frank Richter, der den Verband durch die letzte Manöverwoche und zurück in den Marinestützpunkt Warnemünde führte.

Nach der Rückkehr der Einheiten war das Geschwader weiterhin stark geprägt durch den laufenden Einsatz in der Strasse von Gibraltar und die Vorbereitungen des zweiten Kontingentes, das Anfang 2004 das erste ablösen soll.

Weiterhin befanden sich Besatzungen einzelner Boote in Einsätzen zur Bewachung militärischer Liegenschaften amerikanischer Streitkräfte in Süddeutschland. In diesem Jahr haben die Besatzungen der Boote S61 ALBATROS, S62 FALKE, S65 SPERBER, S78 OZELOT, S79 WIESEL und S80 HYÄNE diesen Auftrag erfüllt.

HERBSTLICHE TRADITION- DAS NOVEMBER-SQUADEX

Anfang November liefen erneut S61 ALBATROS, S62 FALKE, S76 FRETTCHEM, S77 DACHS und S80 HYÄNE in die Ostsee aus, um in zwei Wochen die Fähigkeiten zu prägen, die vor dem Hintergrund des sich in der jüngsten Vergangenheit abzeichnenden Einsatz- und Aufgabenspektrums in seemännischer und operativer Hinsicht maßgebend sind. Bei mildem Wetter wurden seemännische, taktische und operative Verfahren trainiert, um die Boote und ihre Besatzungen auf

mögliche Einsätze vorzubereiten, aber auch vor dem Hintergrund eines Zeitraumes ohne größere Seefahrtsvorhaben erforderliche Kompetenzen zu erhalten.

Nach Abschluss dieses Manövers bereiten sich die designierten Einsatzboote im aus-
gehenden Jahr 2003 auf den Einsatz in der Strasse von Gibraltar vor. Sowohl die star-
ke Implementierung schnellbootspezifischer Kompetenzen in multinational angeleg-
ten Manövern als auch die kontinuierliche Abfrage derartiger Fähigkeiten in
Einsätzen wie der Operation "Enduring Freedom" oder des Einsatzes in der Strasse
von Gibraltar haben auch in diesem Jahr die Rolle der Schnellbootflottille und somit
auch des 2. Schnellbootgeschwaders als Verband verdeutlicht.

Mit wesentlichen, für die Bundeswehr gerade vor dem Hintergrund laufender
Einsätze wichtigen, maritimen Fähigkeiten im Verbund mit anderen Systemen zeigt
sich die Bedeutung der Schnellboote in Joint- und Combined Szenarien. Dabei trägt
das Geschwader beispielsweise durch das weiter bestehende Engagement im Rahmen
von Bewachungsaufträgen der US-Liegenschaften besonderen Situationen vor dem
Hintergrund außergewöhnlicher verteidigungspolitischer Rahmenbedingungen
gerade in diesem Jahr Rechnung, ohne weiter bestehende Auftragsmomente zu
negieren.

Dieses Jahr war angefüllt mit Ereignissen für das 2. Schnellbootgeschwader, die die
Interaktion von kontinuierlicher Ausbildung und die Anwendung so erworbener
Kompetenzen in realen Einsätzen besonders verdeutlicht haben. Insgesamt ein Jahr,
das auch gerade aufgrund seines fordernden Charakters für die Männer und Frauen
des 2. Schnellbootgeschwaders deren Stolz auf ihre Einheiten rechtfertigt, gleichzei-
tig aber dem Selbstverständnis der Schnellboote als modernem System gerecht wird,
das im Verbund der verschiedenen Systeme innerhalb der Streitkräfte durch den
Beitrag seiner Kompetenzen zur Bewältigung von Bündnisaufgaben Rechnung trägt.

*Kapitänleutnant Ciliax,
Kommandant S77 DACHS*

DIE DEUTSCHE MARINE IN BAYERN

– BEWACHUNG DER US-LIEGENSCHAFT HOHENFELS

Der 11. September 2001 ging auf der ganzen Welt als schwarzer Tag in die Geschichte ein. Als Folge dieser Eskalation des Terrorismus ist überall ein erhöhtes Sicherheitsempfinden, insbesondere bei den Amerikanern, zu verzeichnen. Auch Deutschland leistet seit Beginn 2002 seinen Beitrag zur Bekämpfung des weltweiten Terrorismus. Zunächst war es die Entsendung deutscher Marineeinheiten, darunter auch Schnellboote, an das Horn von Afrika. Zu Beginn des Jahres 2003 ergab sich ein weiteres Aufgabenfeld, welches durch die Marine zu bewältigen ist. Deutschland erklärte sich bereit, US-Einrichtungen, darunter auch Truppenübungsplätze, wie zum Beispiel Hohenfels, Vilseck oder Grafenwöhr, in Deutschland zu bewachen.

Etwa zehn Prozent der zu stellenden Wachsoldaten entfallen auf die Deutsche Marine. Die Schnellbootflottille leistete in diesem Rahmen ihren Beitrag und entsendete Soldaten für die jeweiligen Wachkontingente.

Der Einsatzzeitraum des hier beschriebenen 3. Kontingents umfasste die Monate Juli bis September 2003. Vor ihrem Einsatz erhielten die zukünftigen Wachsoldaten eine Wachausbildung an der Marineunteroffizierschule in Plön. Innerhalb von zwei Wochen wurden die Fahrzeug- und Personenkontrolle, sowie die erweiterte Personenüberprüfung zielgerichtet ausgebildet. Hinzu kam neben der Unterrichtung der Wachvorschriften auch die Ausbildung am Gewehr G36 und der Pistole P8.

Insgesamt 47 Soldaten der Schnellboote S62 FALKE, S68 SEEADLER und S78 OZELOT bildeten den Anteil der Schnellbootflottille des 3. Kontingentes für die Bewachung des Truppenübungsplatzes Hohenfels. Das Kontingent bestand aus drei Wachzügen mit je ca. 85 Soldaten. Aus den Soldaten der Schnellbootgeschwader und Soldaten von bspw. der MOS oder MVS wurde der I. Zug gebildet. Geführt wurde der I. Zug von zwei Offizieren des 2. Schnellbootgeschwaders. In den beiden anderen Zügen dominierten zum einen Soldaten der MS-Flottille und zum anderen Soldaten der U-Flottille.

Das CMTC (Combat Maneuver Training Center) Hohenfels ist eine Anlage mit einem Ausmaß von 20 mal 17 Kilometern. In und aus dem Stützpunkt gelangt man über insgesamt sechs Gates, wobei nur zwei Gates durchgehend geöffnet sind. Die anderen werden nur an bestimmten Tagen oder zu besonderen Zeiten geöffnet. Die Liegenschaft unterteilt sich in zwei Teile, bestehend aus dem äußeren Teil, der sogenannten "BOX" und der darin liegenden kleineren Stadt, der "POST". Die BOX ist ein Gebiet, das sich ausschließlich aus Bergen, Wäldern und freier Fläche zusammensetzt. Des weiteren befinden sich verschiedene Übungsdörfer darin, die, während diverser Einsatzszenarios der Amerikaner, video- und satellitenüberbewacht sind. Somit haben die Amerikaner die Möglichkeit, alle Bewegungen ihrer Truppen zu verfolgen und später auszuwerten. Die POST ist eine kleine Stadt, bestehend aus Einkaufsmärkten, Diskothek, Bowlingcenter, Burger King, Fahrzeugparks, Flugfeld,



Kontrolle eines LKW

Schulen, Wohnblöcken, Büros usw. Diesen Bereich zu schützen, war die primäre Aufgabe der deutschen Marinesoldaten. Sie leisteten gerade im Bereich der POST, gemeinsam mit der amerikanischen Militärpolizei und einem zivilen Wachunternehmen (POND), einen wichtigen Beitrag für die Sicherheit der Amerikaner. Anders als in den meisten US-Stützpunkten leben die Familien größtenteils außerhalb der Base, da in der POST nicht genug Platz ist. In der Liegenschaft leben bzw. arbeiten mindestens 1500 Soldaten und Zivilisten. Bei der Durchführung eines Manövers kann sich diese Zahl auf bis zu 7000 vervielfachen.

Der Wachauftrag beinhaltete für uns die Bewachung zweier KfZ-Zufahrten (Gates) sowie dreier Check Points. An den beiden Gates, dem GATE 1A und dem GATE 5A, bestand die Aufgabe der Wachsoldaten weitestgehend darin, Fahrzeuge durch Abspiegeln und Kontrolle des Fahrzeuginnenraums zu überprüfen. Bevor sich aber ausgewählte Fahrzeuge einer Abspiegelung des Unterbodens sowie einer Kontrolle des Innenraumes unterziehen mussten, erfolgte an jeweils einem vorgelagerten Gate ein ID-Card-Check durch das zivile Wachunternehmen (POND).

Die Amerikaner erstellten tägliche Vorgaben, nach denen die Fahrzeuge an den Gates zu kontrollieren waren. Dies bedeutete, dass zu festen Zeiten Fahrzeuge mit einer bestimmten Farbe, einem bestimmten Kennzeichen, einem vorgegebenen Prozentsatz oder einer Zahlenkombination im Kennzeichen kontrolliert werden sollten. Lastkraftwagen durften grundsätzlich den Stützpunkt nur über GATE 5A befahren. Sie wurden dort durch die deutschen Wachsoldaten zu hundert Prozent kontrolliert.

Das Leben an den Gates stellte die verschiedensten Anforderungen an unsere

Wachsoldaten. Vom Zeltcamp bis zur Zwanzigmann-Dachkammer mit kalter Dusche und WC wurde ihnen alles geboten. An den Wachtagen bekam man das Essen an die Gates und Check Points geliefert, was die Wahl der einzunehmenden Mahlzeiten sehr einschränkte.

Bis zum 01.10.2003 gehörte auch die Wache an drei Check Points zu den Aufgaben der deutschen Wachsoldaten. Die Check Points befinden sich der POST vorgelagert. Aufgrund des Sicherheitsbedürfnisses der Amerikaner war an diesen Points ein weiterer Check der ID-Cards erforderlich. Seit dem 01.10.2003 wird dieser Aufgabenbereich durch das zuvor genannte zivile Wachunternehmen POND wahrgenommen.

An den Gates 1A und 5A waren 24 Soldaten für den oben beschriebenen Auftrag eingeteilt. In einem Dreier-Wachsystem verbrachten sie den gesamten Wachtag, von 10:30 Uhr bis 10:30 des folgenden Tages, vor Ort, fern der eigentlichen Unterkünfte. Den Wachauftrag an den Check Points erfüllten jeweils sechs Soldaten, wobei drei Soldaten eine Wachgruppe eines Check Points bildeten.

Die Koordinierung der verschiedenen Wachbereiche erfolgte, gemeinsam mit amerikanischen Soldaten und Zivilisten, durch den stellvertretenden Offizier vom Wachdienst im EOC (Emergency Operation Center). Von hier aus hatten er und der zweite Stellvertreter die Möglichkeit, mit den Gates und Check Points per Funk und Telefon Kontakt zu halten und den Offizier vom Wachdienst, der die meiste Zeit mit dem Dienst-Kfz (Wolf) unterwegs war, über jede Lage zu informieren.

Zu jedem Zug gehörte auch eine QRF (Quick Reaction Force), die aus sieben bis zehn Soldaten bestand. Ihre Aufgabe war es, in Notsituationen zur Unterstützung der Gates und Check Points schnell vor Ort zu sein, sowie an Wachtagen zwischen 06.00 Uhr und 09.00 Uhr am Gate 6 die Fahrzeugkontrolle durchzuführen. Diese Gruppe wurde eigens für Sonderfälle mit erhöhtem Personenaufkommen oder sich unkooperativ verhaltener Personen ausgebildet. Ihren Einsatzbefehl erhielten sie vom EOC.

Für die Erfüllung des Wachauftrags befanden sich gleichzeitig zwei Wachzüge in Hohenfels, die sich täglich abwechselten. Der dritte Wachzug nahm während dessen eine Woche Dienstzeitausgleich. Dies bedeutete für die Wachzüge 3 Monate lang, zwei Wochen Wache und eine Woche Dienzeitausgleich im Wechsel.

Unterstützt wurden die Züge durch einen Stab, in dem unter anderem eine Schirmmeisterei, ein Sanitätsunteroffizier und eine Fahrbereitschaft integriert war.

Den ersten Eindruck unserer Tätigkeit bekamen wir, als wir mit unseren Bussen das Gate 5 passierten und noch furchtbar erstaunt über die dort herrschenden Zustände waren. Doch es kam noch schlimmer. Als wir das Gate hinter uns hatten, erblickten wir ein kleines Lager, bestehend aus mehr als 150 Baracken, dessen Aussehen uns sehr an Barackenlager historischer Kriegsfilmere erinnerte. Zehn dieser Baracken dienten unserem Kontingent als Unterkünfte, Stabsgebäude und Kantine. Die Soldaten wurden, bis auf wenige Ausnahmen, in Achtmannstuben untergebracht. Zu Bad, Dusche und WC musste man aber etwa einhundert Meter laufen, was einigen Soldaten bei dem amerikanischen Essen ganz gut tat. Dieses bestand hauptsächlich aus Hähnchenschenkeln und Hamburgern. Natürlich standen darüber hinaus weitere

Gerichte zur Auswahl. So gab es neben Kartoffeln, Nudeln und Reis täglich Obst, Salat und Kuchen. Zudem war bei fast allen Soldaten der Softeis-Automat gern gesehen, der bei den hohen Temperaturen in diesem Sommer eine gewünschte Abkühlung bot.

Die Freizeit gestalteten die Soldaten zumeist individuell. Während in der Anfangszeit noch gemeinsamer Sport auf dem Dienstplan stand, endete der Dienst an den wachfreien Tagen ab August gegen 14 Uhr. Ausnahmen bildeten neben der Schießausbildung ein Nachmittag Lebenskundlicher Unterricht in Regensburg, sowie ein Vortrag durch Mitarbeiter des Berufsförderungsdienstes. Außerdem besuchten wir neben bayrischen Autobauern auch typisch bayrische Volksfeste, genossen das Parsberger Freibad und hatten unseren Spaß beim Gotchã in Vilsek.

Nach fast drei Monaten mit insgesamt achtundzwanzig Wachen, endete am 29. September 2003 unser Auftrag in Hohenfels. Möglicherweise wird es für einige Soldaten der Schnellbootgeschwader nicht das letzte Mal gewesen sein.

*Leutnant zur See Hohmann
BEO II S62 FALKE*

Defacto ist kein Ende...

BALTOPS 03

– (F)REUNDEN (H)ARRASSMENT (G)EZEIGT

Am 30. Mai 2003 liefen die Schnellboote S63 GEIER, S76 FRETTCHEN und S77 DACHS für drei Wochen zum Manöver BALTOPS 2003 Richtung Gdingen aus. Insgesamt 53 Einheiten See- und Seeluftstreitkräfte nahmen an diesem Partnership for Peace-Manöver im Seegebiet zwischen Bornholm und der Nordspitze von Gotland teil. Bevor das eigentliche Manöver begann, lagen alle an BALTOPS 03 teilnehmenden Einheiten das erste Wochenende in Gdingen, wo nicht nur die Pre-Sail-Conference stattfand, sondern auch ein umfangreiches Rahmenprogramm seitens der polnischen Marine angeboten wurde. So hatten alle Teilnehmer die Chance, sich bereits vor Auslaufen bei einem eintägigen Sportfest mit Fußball, Basketball, Volleyball oder verschiedenen Leichtathletik-Wettkämpfen kennenzulernen. Währenddessen waren im Rahmen von "Open Ship" schon im Vorfeld des Manövers alle teilnehmenden Einheiten zu besichtigen.

Die erste Woche bestand aus der CET / FIT-Phase, während der die drei deutschen Schnellboote mit Booten aus Schweden und Lettland in einer Task-Group zusammenarbeiteten. Eine Besonderheit des Manövers war, dass die Einheiten, unter Führung des S3 des 2. Schnellbootgeschwaders, KKpt Jungmann, nicht auf einen Tender abgestützt waren, sondern durch den schwedischen Versorger Trossoe versorgt wurden. Die SUG war dort mit drei Soldaten eingeschifft und die gesamte Versorgung während des Manövers wurde daher die Boote selbst abgewickelt, wobei der STO von S77 DACHS als "Group Logistic Commander" eingesetzt wurde.

Der Fokus in Hinsicht auf den Einsatz der Schnellboote lag während der ersten Woche auf Serials, die die Einheiten auf die Szenario-Phase vorbereiteten. Der Serialkatalog umfasste seemännische Manöver genauso wie die Bereiche Kommunikation, Navigation, SAR und Anti-Air-Warfare.



Deutsche Schnellboote am schwedischen Versorger Trossoe



Deutscher Brandabwehrtrupp auf einen schwedischen Schnellboot

Am Montag nach der Pre-Sail-Conference liefen alle Einheiten des Verbandes Richtung Gotland aus, da in diesem Seegebiet die serialized Phase stattfand. Schwerpunkt dieser Phase war generell das gegenseitige Kennenlernen, wobei seemännische und einfache taktische Übungen auf dem Serial-Plan standen. Eindrucksvoll gestaltete sich das Auslaufen: für etwa zwei Stunden, bis der "Coordinated Departure" abgeschlossen war, hielten sich alle Einheiten in der Danziger Bucht auf, die Schnellboote in ihrer Mitte, die sich ATP-fahrender Weise – mit 24 Knoten – durch die Reihen bewegten und denen sich so die ersten Chancen boten, die eine oder andere Einheit zu fronten. Einzig das Wetter machte den Schnellbooten für die ersten zwei Tage einen Strich durch die Rechnung: bei 3-4 Meter Seegang und nördlichen Winden entschied der S3, die Boote zum Ende des ersten Tages noch eine Nacht in Gdingen zu belassen. Am folgenden Tag trafen sich schließlich alle Schnellboote im Farösund, an der Nordspitze von Gotland. Erstes Highlight des Manövers war in der ersten Woche eindeutig, neben dem Schießen auf die mitgebrachten Killertomaten, die gemeinsamen Übungen mit der schwedischen Marine. Nicht nur Schleppen und geschleppt werden, sondern auch gemeinsame Brand- und Leckabwehr-Übungen am ankernden Boot sowie Längsseitsgehen am fahrenden Boot waren angesetzt.

Die Tage schlossen in der Regel mit einem abendlichen NAVEX durch den navigatorisch anspruchsvollen, landschaftlich aber auch sehr reizvollen Farösund ab.

Mit Beginn der Szenario-Phase verlegten die Boote, nun unter Führung des Kommandeurs des 2. Schnellbootgeschwaders, FKpt Dr. Daum, nach Bornholm, um

von Rönne aus zu operieren. Während dieser Phase sollte zügig ein "Recognized Maritime Picture" aufgebaut und gehalten werden, um einen effektiven Gegenspieler zur "United Nations peace keeping force" (UNPKF) darzustellen. Da die Schnellboote von nun an in einem Relief-Cycle operierten, verblieb der Kommandeur größtenteils an Land. Um aber die Führungsfähigkeit durchgehend sicherstellen zu können, wurde kurzerhand eine "Shore-based-CIC", eine landgestützte OPZ, im Hafen von Rönne errichtet, wofür der örtliche Hafenmeister den Schnellbooten ein Gebäude zur Verfügung stellte. Für jeweils 18 Stunden befand sich immer mindestens ein Schnellboot im Seegebiet zwischen Bornholm, Swinemünde und Gotland, um im Zusammenspiel mit den anderen Einheiten der Task Unit über ein gemeinsames Link-Netz zum RMP beizutragen. Die in See befindlichen Schnellboote konnten dabei insbesondere durch Zusammenarbeit mit den im gleichen Seegebiet operierenden U-Booten U29, HSWMS HAELSINGLAD und ORP SEP zügig ein umfassendes Lagebild erstellen und dieses an USS ROSS übermitteln, so dass, sobald ablösende Einheiten aus Rönne ausliefen, das komplette Lagebild übergeben werden konnte.

Zur gleichen Zeit führten "gegnerische" Minensucher Operationen vor Bornholm durch, Landungseinheiten bereiteten eine "Naval evacuation operation" vor und mehrere Fregatten und Zerstörer unter Führung des Kreuzers VELLA GULF verlegten im Laufe der Tage Richtung Bornholm. S63 GEIER, S76 FRETTCHEM und S77 DACHS hatten im zweiten Teil der Freeplay-Phase, zusammen mit dem amerikanischen Zerstörer USS ROSS, der polnischen Fregatte KOCIUSKO und der litauischen Korvette AUKSTAITIS den Auftrag, die Minensuchoperation und damit die Evakuierungsoperation an der Südküste Bornholms zu verhindern. Die deutschen Schnellboote klärten sehr schnell alle gegnerischen Einheiten auf. Das Landungsschiff GNIEZNO wurde während der Nacht im Hafen von Swinemünde erkannt, der anderen Task Group wurde durch nächtliches Verlegen an der Westküste von Gotland gezeigt, mit welcher Schnelligkeit, Flexibilität und Unberechenbarkeit Schnellboote – gerade bei Dunkelheit – in den Rücken eines Verbandes fallen können.

Im Vordergrund stand während der gesamten Freeplay-Phase das "Harrassment". Nicht nur die unter der Küste von Bornholm eingesetzten Minensucher wurden tagsüber ebenso wie nachts "belästigt", auch HMS SOMERSET und HDMS PETER TORDENSKIOLD wurden auf die eine oder andere Art und Weise an der Durchführung ihrer Aufträge gehindert, was gerade bei Nacht nicht nur für deren Besatzung aufregend war. Der eine Bootslänge entfernte Bug eines Ticonderoga-Kreuzers sieht, von der Nock eines Schnellbootes betrachtet, immer noch beeindruckend hoch aus...

Alles in allem war BALTOPS 03 ein Manöver, das sicherlich für allen Einheiten nicht nur von großem operativen Nutzen war sondern zudem auch viel Spaß gebracht hat. Der Abschluß für die deutschen Schnellboote war ein gemeinsames Grillen im Hafen von Rönne, bevor man sich auf den Weg Richtung Kiel machte, wo sich fast alle BALTOPS-Einheiten – wie jedes Jahr – traditionsgemäß zur Post-Exercise-Discussion (PXD) und natürlich zum Besuch der Kieler Woche wiedertrafen.

*Kapitänleutnant Pollmeier
BEO I S77 DACHS*

“JURA SVENTE”

Am Sonntag, den 21.07.03 verließen S63 GEIER und S76 FRETTCHEM den Heimatstützpunkt Warnemünde und nahmen Kurs auf Klaipeda, eine litauische Stadt an der Mündung des Kurischen Haffs. Sie folgten damit der Einladung des Befehlshabers der Litauischen Marine zum 69. Hafenfest “JURA SVENTE”. Der Besuch deutscher Einheiten während der Festlichkeiten des “JURA SVENTE” haben sich in den letzten Jahren zu einer Tradition und einem festen Bestandteil des Erfahrungsaustauschs zwischen den beiden Marinen entwickelt.

Nach der Ankunft am Montag, begaben sich die Kommandanten beider Boote zu den Antrittsbesuchen beim Bezirkspräsidenten von Klaipeda und beim Befehlshaber der Litauischen Marine, die danach zu einem Spitzenessen auf S63 GEIER geladen waren. Bei einem Cocktailempfang ließen neben den Vertretern des Gastgeberlandes auch der Kanzler des deutschen Botschafters in Litauen, Herr Dr. Fischer, sowie der Militärattaché und der militärische Berater bei der Litauischen Marine den Abend in angenehmer Atmosphäre ausklingen.

An den folgenden Tagen konnten die Besatzungen die Gelegenheit nutzen, mit einem der vorbereiteten Busausflüge die landschaftliche und kulturelle Schönheit der Umgebung Klaipedas kennen zu lernen. Unter den Ausflugszielen waren das Bernsteinmuseum in Palanga, das Delphinarium und der Urlaubsort Nida auf der Kurischen Nehrung.

Aber nicht nur kulturell, sondern auch sportlich wurde den Besatzungen viel geboten: zwei litauische Fußballteams, eine britische Mannschaft (aus den Besatzungsangehörigen der Fregatte ‚ST. ALBANS‘ zusammengestellt) und ein bunt gemischtes deutsches Team ermittelten in einem Spaß-Turnier die fußballstärkste Marine während des “JURA SVENTE”. In einem spannenden Elfmeter-Schießen verteidigte das Team der ‚ST. ALBANS‘ den Ruf des Fußball – Mutterlandes.

Zu den offiziellen Veranstaltungen des Hafenfestes gehört auch das Gedenken an die Opfer des Zweiten Weltkrieges. Aus diesem Anlaß gedachte man am Samstag mit einer Kranzniederlegung in See den gefallenen Seeleuten. S76 FRETTCHEM nahm zusammen mit vielen Booten und Schiffen der Litauischen Marine an diesem Zeremoniell teil. Der Besuch der Hafenstadt Klaipeda und die Teilnahme am traditionellen Hafenfest festigten die freundlichen Beziehungen zwischen den beiden Marinen und so nahmen die deutschen Einheiten am Montag mit der Zuversicht Abschied, auch im nächsten Jahr als gern gesehene Gäste an “JURA SVENTE” teilzunehmen.

*Kapitänleutnant Rübmann,
Kommandant S63 GEIER*

NORTHERN LIGHT 2003

Warnemünde, 07. September 2003, 14:00 Uhr Ortszeit. Manöveranpiff.

Wenig später passieren die Schnellboote S65 SPERBER, S77 DACHS und S80 HYÄNE die Molenköpfe Warnemünde seewärts, um in schottische Gewässer zu verlegen. Aufgrund des bevorstehenden STROG-Einsatzes verblieb S61 ALBATROS entgegen der ursprünglichen Planung im Heimathafen, und Tender MAIN wurde durch Tender ELBE ersetzt, der aus dem SEF herausgelöst wurde.

Bei Sonnenschein und relativ ruhiger See ging es durch den Nord-Ostsee-Kanal, die Elbe und die Nordsee zum ersten Zwischenstop, Den Helder. Während dieser Transit-Phase wurde die Zeit genutzt, um die Besatzungen für das bevorstehende Manöver fit zu machen. KKpt Meyer, als S3 für das Manöver NORTHERN LIGHT eingesetzt, konnte sich erste Eindrücke von der Einsatzbereitschaft der Boote verschaffen.

Nach dem kurzen Bunkerstop in Den Helder und der Passage durch den Englischen Kanal wurde Plymouth angelaufen. Für alle Beteiligten sicherlich erfreulich, denn es gab erstmals die Chance zu duschen, da Tender ELBE, von Malmö kommend, erst später zum Verband stoßen sollte. Der 20 – stündige, von der Royal Navy flexibel und gut vorbereitete Aufenthalt, wurde hauptsächlich zur Körper- und Augenpflege genutzt, nur sehr wenige nahmen die Chance auf Landgang wahr. Kaum ausgelaufen, bekam man die Eigenheiten dieses Seegebietes im September zu spüren. Starker Wind, ein unangenehmer Swell und Regen machten den Besatzungen das Leben schwer. Nach anstrengenden Stunden bei Tageslicht und einer ruhigeren Nacht trafen die Boote im Firth of Clyde auf Tender ELBE, der uns noch die Gelegenheit zum Tanken und zum Ausschlafen gab. Am 11. September um 15:00 Uhr Ortszeit lief dann der vereinte Schnellbootverband bei Nieselregen in der Naval Base Clyde in Faslane ein.

Der Transit ins Manövergebiet war geschafft. Das Wochenende stand im Zeichen von Materialerhaltung, Manövervorbereitung mit zahlreichen Briefings, aber auch Erholung (bspw. mit einer Sightseeing-Tour in die Highlands) kam nicht zu kurz. Auf dem Tender ELBE wurden neue Kontakte geknüpft oder alte wieder aufgefrischt, denn die Boote des 2. Schnellbootgeschwaders wurden durch die SUG des 7. Schnellbootgeschwaders unterstützt und betreut. Die Zusammenarbeit lief während des gesamten Manövers hervorragend und soll an dieser Stelle nicht unerwähnt bleiben. Erstmals trafen wir in Faslane auf die an NORTHERN



7.SG in Faslane

LIGHT teilnehmenden Einheiten anderer NATO-Partner. Beteiligt an diesem Manöver waren Schiffe und Boote aus Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, den Niederlanden, Norwegen, Spanien und den USA.

Am Sonntag den 14. September trennten sich zunächst die Wege der Einheiten und die Serialized-Phase des Manövers NORTHERN LIGHT begann. Hier wurde vor allem die Zusammenarbeit innerhalb der Task Group geübt, wobei eine breite Palette von Übungen auf dem Programm stand. So kam es unter anderem zu einem TACEX, wo den drei Schnellbooten (allerdings unterstützt durch einen Helo) etwa zehn Fregatten/Zerstörer und fünf amphibische Einheiten gegenüberstanden. Trotz der Übermacht konnten die Schnellboote ihren Auftrag erfüllen. Ein weiterer Höhepunkt dieser Tage war ein Schießabschnitt, in dem die Artillerie und die schweren Maschinengewehre zum Einsatz kamen.

In der ersten Phase des Manövers waren die Schnellboote jedoch auch teilweise ohne externe Verpflichtungen und nutzten diese Zeit zur Einzelausbildung und für seemannische Manöver. Ebenso konnte ein WHISKEX durchgeführt werden, nämlich das Anker vor einer alten schottischen Destille auf der Insel Islay und das Übersetzen mit dem Schlauchboot. Mit Sicherheit ein unvergessliches Ereignis für uns – auch wenn die Verkostung der Einkäufe verschoben werden musste.



Im weiteren Verlauf, der Freeplay-Phase, wurde den Schnellbooten die Rolle des Phantasielandes LOWLAND (OPFOR) zuteil, welches mit militärischen Mitteln versuchte, das von LOWLAND seit Jahren unabhängige Land GALLOWAY zur Wiedervereinigung zu bewegen. GALLOWAY erbat bei der NATO um Unterstützung im Kampf gegen die Unterdrückung. Operationsgebiet der Schnellboote war das Seegebiet westlich Schottlands und die Irische See.

Nach anfänglicher, gegenseitiger skeptischer Beobachtung spitzte sich der Konflikt im Laufe des Manövers immer mehr zu. Galt es Anfangs "nur" gegnerische Minenstreitkräfte aufzuklären und die Einheiten der MNF (Multi - National - Force) zu harrassen, so wurden die Schnellboote im weiteren Verlauf hauptsächlich zum Schutz von zivilen Schiffen, die unter LOWLAND - Flagge fuhren, eingesetzt. Aufgrund des Szenarios, und für Schnellbootfahrer vielleicht etwas ungewöhnlich, hat sich OPFOR vor Ausbruch handfester Feindseligkeiten zurückgezogen und es ist während des Manövers niemals zum richtigen Schießkrieg gekommen. Dies war aber auch Zielsetzung des Manövers, so dass OPFOR seinen Auftrag erfüllen konnte.

Abgestützt waren Tender und Schnellboote in der Campbeltown Bay, einer ruhigen Bucht, die sich leider in gegnerischen Hoheitsgewässern befand. Die Beanspruchung unserer historischen Rechte garantierte uns allerdings einen zentralen und sicheren CSP, von dem wir unsere Schläge gegen die NATO-Kräfte führen konnten .

Bevor es nach 12 anstrengenden, aufregenden und lehrreichen Tagen auf See "Besatzung sich klarmachen zum Einlaufen in Dublin" hieß, wurde der deutsche Lenkwaffenzerstörer LÜTJENS, nach über 30-jähriger Dienstzeit in der deutschen Marine, gebührend durch alle teilnehmenden Einheiten verabschiedet. Das Manöver NORTHERN LIGHT war gleichzeitig die letzte Fahrt der LÜTJENS, welche anschließend zurück nach Kiel verlegte und dort ihrer Außerdienststellung entgegenseht.

Voller Erwartungen auf ein schönes Wochenende lief Tender ELBE, gefolgt von den 3 Booten des 2. Schnellbootgeschwaders, am 26. September in Dublin ein. Es dauerte nicht lange, bis sich neugierige und interessierte Passanten an der Pier nahe des Stadtzentrums sammelten. Nach Reinschiff und einem schnellen Seeklar zurück folgten für die Besatzungen einige erholsame Tage in einer wunderschönen Stadt.

Nachdem Tender ELBE bereits am Vorabend Dublin verlassen hatte, traten die Boote, geführt vom neuen S3 des 2. Schnellbootgeschwaders, am 29. September den Rücktransit an. Ein letzter CSP östlich von Plymouth und der Bunkerstop in Den Helder für die Boote garantierte das rechtzeitige Einlaufen. Am Vormittag des 2. Oktobers war es dann auch soweit: "Warnemünde optisch". Wenig später liefen S65 SPERBER, S77 DACHS und S80 HYÄNE gemeinsam und wenig später auch Tender ELBE, von einem etwas anderem, aber durchaus interessanten Manöver, in den Marinestützpunkt Hohe Düne ein.

*OBtsm Alexander Thieke,
S65 SPERBER*

CSP in der Campbeltown Bay



NATO OPERATION ACTIVE ENDEAVOUR TASK FORCE STRAIT OF GIBRALTAR (OAE STROG)

Seit Anfang Oktober 2003 beteiligt sich die Bundesrepublik Deutschland mit einem Marineeinsatzverband aus drei Schnellbooten und einem Tender an der NATO Operation ACTIVE ENDEAVOUR in der Straße von Gibraltar. In dem folgenden Beitrag, angesichts des Redaktionsschlusses dieser Broschüre bereits im November 2003 verfasst, wird auf die ersten Wochen des Einsatzes, nachdem der Verband erfolgreich nach Spanien verlegt und die Operation aufgenommen hat, zurückgeblickt.

ABSCHIED

Schon der Beginn dieses Einsatzes war ein Ereignis. Die Besatzungen waren zur Auslaufmusterung im Heimathafen Warnemünde am 19. September 2003 durch den Kommandeur der Schnellbootflottille, Kapitän zur See Henning Hoops, auf der Kieler Förde Brücke angetreten. Die Boote S63 GEIER, S67 KONDOR, S70 KORMORAN und der Tender MAIN mit der Systemunterstützungsgruppe des 2. Schnellbootgeschwaders lagen klar zum Auslaufen an der Pier. Dieser Verband bildete nun die deutsche TASK GROUP 500.02, unter der Führung von Fregattenkapitän Dr. Thomas Daum, Kommandeur des 2. Schnellbootgeschwaders, nun gleichzeitig COMMANDER TASK GROUP (CTG) 500.02. Familienangehörige, Kameraden aus beiden Geschwadern und der Flottille, sowie Vertreter der Presse und sogar einige Abordnungen der Patenstädte umrahmten den angetretenen Verband. Anschließend fand noch allerorten der persönliche Abschied der Soldaten von ihren Familienangehörigen statt, bevor die Boote dann unter musikalischer Begleitung durch das Marinemusikkorps Ostsee ablegten. Die Kommandanten übten zur Unterstützung des Marinemusikkorps noch den persönlichen Gebrauch der Signalpistolen. Dann hieß es noch ein letztes Mal winken und die Boote verließen den Stützpunkt.

Ab in den Süden



Der kurze Weg nach Kiel wurde durch das Team des Presse- und Informationszentrums der Marine (PIZ-Marine) unterstützt, die noch einige interessante Fotos sammelten. Spätestens aber während der Passage des Nord-Ostsee-Kanals war dann allen klar, dass dieser Abschied auch ein Neuanfang war.

VORBEREITUNG

Endlich, endlich konnten die Mühen der Vorbereitungsphase abgeschlossen werden. Waren doch die Tage seit der Pressekonferenz des Bundesministers der Verteidigung, Dr. Peter Struck und seiner Bekanntgabe der Entscheidung für diesen Einsatz auf dem Tender MAIN am Dienstag, den 26. August 2003, mit einsatzvorbereitenden Maßnahmen prall gefüllt. Die Boote S67 KONDOR und S70 KORMORAN wurden aus dem SEF 2003 zurückberufen, S63 GEIER musste noch das alle zwei Jahre durchzuführende routinemäßige Docken hinter sich bringen und der Tender MAIN seine geplante Teilnahme an dem NATO Manöver NORTHERN LIGHT absagen. Zur Vervollständigung der Besetzungen wurden personelle Umbesetzungen vorgenommen und zusätzlich waren noch diverse Ausbildungsabschnitte zu absolvieren. Die Vorbereitungen umfassten ein weites Spektrum: von gesundheitlichen Prüfungen des Personals bis hin zu vorgezogenen Routineprüfungen des Materials. Ein bedeutender Baustein in dieser Vorbereitungsphase war die Unterrichtung über die Betreuung der Soldaten im Einsatz. Wie viele andere Aspekte, war auch dieser durch die bereits vorliegenden Erfahrungen aus dem Einsatz der Schnellboote bei der Operation "ENDURING FREEDOM" (OEF) im Vorjahr vorgeplant und musste lediglich aktualisiert und angepasst werden. Gerade die Vorbereitung unter der Ägide des S3 des 2. Schnellbootgeschwaders, Korvettenkapitän Andreas Jungmann, der bereits als Kommandant an OEF teilgenommen hatte, erwies sich als besonders hilfreich. Parallel zu den Vorbereitungen im Heimathafen wurde ein Vorauskommando, unter der Führung des Kommandeurs des 2. Schnellbootgeschwaders, zur Erkundung der Lage in Spanien entsandt. Kurz um, die nach Auftragserteilung verbleibenden drei Wochen der Vorbereitung waren für alle Beteiligten eine wahre Herausforderung. An dieser Stelle sei allen Beteiligten hierfür ein von Herzen kommender Dank ausgesprochen.

ANMARSCH

Nachdem der Nord-Ostsee-Kanal passiert war, ging es weiter in Richtung Niederlande. Die Boote fuhren getrennt vom Tender ihren Weg zunächst nach Den Helder, um dort zu tanken und den Besetzungen nach durchfahrener Nacht eine Ruhepause zu gewähren. Die nächste Etappe war von Den Helder nach Brest geplant, wo die Boote wieder auf den Tender zur Nachversorgung stoßen sollten. Doch ein Sturmtief im Englischen Kanal durchkreuzte dieses Vorhaben und die Boote wetterten den Sturm außerplanmäßig in Cherbourg ab, während der Tender sich tapfer weiter nach Brest vorarbeitete. Um den unfreiwilligen Hafenaufenthalt wieder wettzumachen, fuhren die Boote dann zügig nach Brest, um nach einem dreistündigen Bunkerstopp mit dem gesamten Verband die Chance zu nutzen, die Biskaya mit fast achterlicher See bei Windstärke sechs abzureiten. Diese Vorgehensweise wurde durch starkes Rollen der Boote während der Nacht "belohnt". Mit Passieren des Kap Finisterre während der Morgenstunden war das unkommode Wetter vorbei und die Boote liefen bei schönstem Wetter in Vigo ein, während der Tender sich weiterhin auf direktem Wege zum Zielhafen Cadiz befand. Nachdem am nächsten Morgen die Boote nachversorgt waren und die Besetzungen sich etwas ausgeruht hatten, ging es



Boote und Tender im Hafen in der Zona Franca

auch für die Boote entlang der portugiesischen Küste in Richtung Cadiz. Dort stieß der Verband wie geplant wieder zusammen und lief gemeinsam mit nur einer Stunde Verspätung gegenüber dem vorgeplanten Einlauftermin am 26. September 2003 um 1100 Uhr in den Freihafen von Cadiz, die Zona Franca ein.

Während des Einlaufens kamen Tender und Boote am spanischen Marinehafen Puntales vorbei, der sich im selben Hafenbecken wie die Zona Franca befindet. Dort lagen die vier norwegischen und zwei dänischen Schnellboote, deren Ablösung der deutsche Verband darstellte. Das ein oder andere Lächeln der norwegischen und dänischen Kameraden war sehr deutlich auszumachen, hatten diese doch seit nunmehr fast sechs Monaten den Auftrag der NATO in der Straße von Gibraltar erfüllt und waren somit sehr froh, dass ihre Ablösung nun pünktlich und unversehrt angekommen war.

ÜBERGABE

Die Übergabe der Dienstgeschäfte gestaltete sich, auch einige tausend Seemeilen von der Ostsee entfernt, sehr unkompliziert. Die alte Verbundenheit der FPB-Community, die sich jedes Jahr aufs Neue in dem NATO Ostsee-Manöver BLUE GAME wiederfindet, war auch an der Straße von Gibraltar deutlich zu spüren. Bereits am Samstag, den 27. September 2003, befuhren der deutsche Verbansführer und seine Kommandanten als Gäste auf den norwegischen Schnellbooten zum ersten Mal während dieser Operation die Straße von Gibraltar, um sich einen ersten Eindruck zu verschaffen. Schon am nächsten Tag wurde die Gelegenheit wahrgenommen, sich ein Bild der Lage auf dem spanischen Flaggschiff, der Fregatte BALEARES, sowie auf den dänischen Schnellbooten zu machen, um auch hier einen weiterführenden Einblick in den Ablauf und das Zusammenspiel während des

Begleitschutzes zu bekommen. Am Montag, den 29. September 2003, folgte die offizielle Besprechung mit dem spanischen CTG 441.01 und eine Einweisung in den Ablauf der Operation auf dem spanischen Flaggschiff im Marinestützpunkt Rota. Hier wurden die deutschen Offiziere des Verbandes auch in die spanischen Essgewohnheiten von Tapas und Vino Tinto eingewiesen.

Am Dienstag, einen Tag vor der offiziellen Unterstellung unter den NATO Befehlshaber Südeuropa, den COMNAVSOUTH, reiste eine Delegation deutscher Reporter namhafter Sender und Presseagenturen an, begleitet durch Vertreter des PIZ-Marine.

ÜBERNAHME

Während die Reporter sicher Bilder einer feierlichen Flaggenübergabe zwischen dem norwegisch-dänischen und dem deutschen Einsatzkontingent erwarteten, fand dieser Unterstellungswechsel im Morgengrauen des 1. Oktober 2003 bei einer Verbandsmusterung ohne Begleitung der Presse auf dem Helikopterdeck des Tenders statt.

Die Besatzungen der Boote und des Tenders waren angetreten, um zu diesem Zeitpunkt ihre Aufgabe, die Teilnahme an der Operation ACTIVE ENDEAVOUR – TASK FORCE STRAIT OF GIBRALTAR (OAE STROG) aufzunehmen. Zusammen mit der Flaggenparade wurden bei Sonnenaufgang die NATO-Flaggen auf den deutschen Einheiten gehisst.

Danach legten die Boote ab, um in Begleitung der Vertreter der Medien ins Einsatzgebiet zu verlegen. Doch nachdem die Boote den Schutz der Bucht von Cadiz verlassen hatten und gegen zwei bis drei Meter Atlantikdünung stampften, wurden erste Sorgen unter den Journalisten, Reportern, Kamera- und Tonleuten laut, die ihre "Ausrüstung" zu sehr durch das überkommene Salzwasser in Mitleidenschaft gezogen sahen. Daraufhin wurde die Ausbeute an Film- und Tonmaterial auf dem dann angetretenen Rückweg vor der See gewonnen und wieder eingelaufen. Gerade gegen die See sind, zur Freude der Besatzungen auch über die eingeschiffte Presse, etliche Szenen dokumentiert worden, die sicherlich nie gesendet werden.

EINSATZ

Am 02. Oktober war es endlich soweit: nach Abreise der Presse liefen die Boote zu ihrer ersten Eskorte aus. Bei immer noch zwei Meter See war der Weg ins Einsatzgebiet mit südlichen Winden

S-Boot beim Eskortieren eines US-Versorgers



auch die einzig wirkliche Herausforderung. Die Aufstellung des Verbandes, die Herstellung der Kommunikation und eines gemeinsamen Datennetzes mit den anderen See- und Seeluftstreitkräften, sowie die Durchführung des Auftrages gestaltete sich, auch Dank der vorangehenden Unterstützung durch die Dänen und Norweger und die nationale Vorbereitung, äußerst unproblematisch. Die deutsche TASK GROUP 500.02 hatte sich erfolgreich als TASK UNIT 441.01.06 in die NATO TASK GROUP 441.01 integriert. Der spanische Verbandführer stellte nach erfolgreicher Auftragsbefüllung fest, dass die deutschen Schnellboote sich nahtlos in die Operation eingefügt hatten.

Besuch des Bundesministers der Verteidigung



LEBEN

Boote und Besatzungen

haben in der Marinebasis

Puntales eine neue Heimat gefunden,

der Tender hat seinen Liegeplatz in Sichtweite in der Zona Franca. Unterkunftsbereiche an Land für einen Teil der Besatzungen entspannen die enge Unterbringungssituation an Bord. Containerisierte Stromgeneratoren versorgen Boote und Tender und entlasten die Anlagen an Bord und die Besatzungen. Betreuungsmaßnahmen mit Stierkampfbesuchen und Ausflügen nach Sevilla und die ohnehin interessante Hafenstadt Cadiz tragen zur Zerstreuung bei. So kann den Besatzungen abverlangt werden, jederzeit auch auf kurze Vorwarnung in den Einsatz auszulaufen und dem hohen Risiko einer bestehenden, nicht sichtbaren aber jederzeit spürbaren Bedrohung konzentriert und ernsthaft zu entgegnen. Aus den so im Laufe des

Oktobers bereits routiniert durchgeführten Begleitschutzeinsätzen ragte der Besuch des Bundesministers der Verteidigung am 28. und 29. Oktober 2003 heraus. Begleitet durch den Befehlshaber der Flotte, Vizeadmiral Nolting und etliche Vertreter der Medien fand als Höhepunkt dieses Besuches eine kurze Seefahrt mit den Booten von Cadix nach Rota statt, bei der die eingeschifften Gäste sich wiederum ein Bild von dem zuweilen recht unruhigen Atlantik und den Belastungen für die Besatzungen in diesem Seegebiet machen konnten.

AUSBLICK

Eine auch von den Vertretern der Medien häufig gestellte Frage richtet sich auf den Inhalt und den Sinn dieses Auftrages. Angesichts der seit acht Monaten laufenden NATO Operation ist wohl bereits heute, Anfang November 2003, ein vorsichtiger Ausblick zulässig, auch lange vor Beendigung der deutschen Beteiligung, die bis Ende März 2004 andauern wird. Der Auftrag der OAE STROG findet unter dem Bundestagsmandat zum Kampf gegen den Terror vom November 2001 statt. Da die Straße von Gibraltar einen besonders empfindlichen Punkt im europäischen Seehandelsnetz darstellt und Informationen über Terroristenzellen und deren Augenmerk auf die Straße vorliegen, ist die Bewachung von Handelsschiffen und die Präsenz maritimer Streitkräfte in der Straße von Gibraltar ein logischer Schritt zum Schutze dieser wichtigen Region. Damit ist jeder Begleitschutzauftrag bereits dann ein Erfolg, wenn nichts passiert. Und wenn nichts passiert, mag dies im Umkehrschluss durch die abschreckende Wirkung der maritimen Präsenz hervorgerufen sein. Die internationale Handelsschiffahrt hat jedenfalls auf die Präsenz von Kriegsschiffen zügig mit einer Verringerung der Versicherungskosten für die Passage des Seegebietes reagiert. Es bleibt heute zu hoffen, dass die für diesen Einsatz bisher glückhaften Umstände für die Dauer der Operation anhalten und die Besatzungen der Handelsschiffe, sowie der sie eskortierenden Einheiten unbeschadet bleiben mögen.

*Korvettenkapitän Gerald Heuer,
Kommandant S70 KORMORAN*