

DIE FLOTTILLE IM EINSATZ

AUF DEM WEG ZUM EINSATZ- (FÄHIGEN) BOOT DIE SAGA B 2004 VON S65 SPERBER

Am Montag, dem 26. April war es „endlich“ soweit: S65 SPERBER begann seine Schadensabwehr- und Gefechtsausbildung (Basis), kurz auch SAGA B genannt, beim Ausbildungszentrum Schiffssicherung der Marine in Neustadt. Und obwohl es dem Namen nach ja vor allem um Ausbildung gehen sollte, war bei uns an Bord eine etwas aufgeregte Stimmung zu spüren, die ein bisschen an den Vorabend einer großen Prüfung erinnerte. Schließlich hatten wir an so einigen ISEX- und an vielen Hafentagen an den eigenen Fähigkeiten zur Schadensabwehr gearbeitet und waren, wie wir fanden, zu einer funktionierenden Schadensabwehrorganisation gelangt, die dem Boot gleichzeitig auch noch Freiräume zur Führung eines äußeren Gefechts ließ. Doch nun sollte unsere Arbeit erstmals durch Sachverständige von außerhalb begutachtet werden. Zwar war uns allen klar, dass es nur gut sein konnte, eigene Defizite schon hier zu erkennen und abzustellen, anstatt damit konfrontiert zu werden, wenn es wirklich ernst würde, doch konnte dies die Spannung, mit der wir den kommenden zwei Wochen entgegenblickten, nicht mindern. Insbesondere nicht, da in der zweiten Woche die SAGA mit der Einsatzbesichtigung (EB) für unser Boot abschließen sollte.

Die erste Woche begann relativ ruhig und war nicht nur fordernd, sondern brachte vielfach auch eine Menge Spaß. Nachdem die Angehörigen unserer verschiedenen Schadensabwehrtrupps von den Neustädter Ausbildern auf ihr vorhandenes Wissen hin überprüft und noch einmal in die Handhabung ihrer Ausrüstung eingewiesen worden waren, begann die Landausbildung. Hier standen nicht nur Unterrichtungen in den altherwürdigen Neustädter Hörsälen auf dem Programm, sondern vor allem die praktische Ausbildung in der Brandhalle, in der Rettungsschwimmerhalle und in Selbst- und Kameradenhilfe. Während wir uns in der Brandhalle mit wechselndem Gerät an echten Flammen maßen und im Zuge des Zangenangriffes die Vorteile des Löschmittels Emulsion gegenüber einfachem Wasser kennen lernten, trainierten wir

in der Rettungsschwimmerhalle nicht nur unsere Fertigkeiten im Umgang mit den verschiedenen (mittlerweile doch recht zahlreich gewordenen) Marinerettungsschwimmwestenmodellen, sondern schulten bei nahezu tropischer Luft und künstlichem Wellengang auch unsere „Seebeine“. Im Rahmen der sanitätsdienstlichen Ausbildung schließlich lernten wir

Besatzungsangehörige
beim „Zangenangriff“ in der Brandhalle



einen Verletzten vom Auffinden bis zum Abbergen durch den Helikopter zu begleiten, und ließen uns dafür in der Transporthängematte sogar auf den Kopf stellen.

Trotz lehrreicher Stunden an Land wurde aber auch schon in der ersten Woche die Ausbildung an Bord nicht vergessen. Noch fest an der Neustädter Pier ging es los mit Stellproben, bevor uns am Dienstag als erste bewertete Übung die Hafenerfeuerlöschrolle erwartete. Am Mittwoch, ebenfalls noch an der Pier, wurde dann ein erstes Gefechtsbild eingespielt, bei dem sich unsere Schadensabwehrgorganisation gleich mehreren aufeinanderfolgenden Schadensereignissen stellen musste. Und tatsächlich blieb nun festzustellen, dass trotzdem wir alle im Schweiß unseres Angesichts gearbeitet hatten, noch nicht alles so rund lief, wie es sein sollte. So begannen wir, vor allem aber unser STO, bestehende Checklisten noch einmal zu überarbeiten, zu erweitern oder für bestimmte Tätigkeiten neu zu erstellen. Dieses Aufarbeiten gemachter Erfahrungen sollte uns dann auch bis in die zweite Woche begleiten. Auch Seefahrt stand am Ende der ersten Woche schon auf dem Programm. Während beim Mann über Bord Manöver zum Glück nur unser Rettungsschwimmer ins kalte Wasser geworfen wurde, konnte nach Abschluss des ersten Trefferbildes nicht nur das Oberdeck eine Kühlung gebrauchen.

Nach einem für die meisten erholsamen Wochenende ging es dann in die „heiße“ zweite Woche. Nachdem die Basis gelegt worden war, wussten wir, dass es nun darum ging, zu zeigen, was wir konnten und was wir gelernt hatten. Neben dem Ausbildungs- trat nun der Bewertungsaspekt stärker hervor. In See erwarteten uns nicht nur virtuelle Nebelbänke, die im engen Neustädter Fahrwasser die Sicht auf unter 50m einschränkten und so Brücke, Steuerstand und OPZ zum Team werden ließen, sondern auch verminte Gebiete und feindliche Flieger sowie Speedboote.

Trotz größter Aufmerksamkeit von Brücken- und OPZ-Besatzung blieben in diesem feindlichem Umfeld die Schäden natürlich nicht aus. Waren es am Anfang noch „einfache“ Trefferbilder, also isolierte Schadensereignisse, die es zu bewältigen galt, so wurden die Herausforderungen in den letzten Tagen der SAGA komplexer; Trefferbilder verschmolzen zu Gefechtsbildern und die Schiffssicherung musste nun unter einer fortgesetzten äußeren Bedrohung durchgeführt werden. So mussten bei der

Planung von Angriffswegen drehende und schwenkende Waffen berücksichtigt werden, der Schiffssicherungsgruppe blieb ein ums andere mal ihr angestammter Sammelplatz zwischen den FK verwehrt und unser STT entdeckte das ASG für sich, um entsprechend der gesetzten Priorität Anlagen

Unser Rettungsschwimmer bei der Arbeit



Der BA-Trupp rettet das Vorschiff

schnellstmöglich wieder instandsetzen zu können.

Und das Command-Team des Bootes kam nach durchgeführten Verlegungen von OPZ, Leitstand und Steuerstand sogar doppelt ins Schwitzen. Noch schweißtreibender, zugleich aber wesentlich ruhiger ging es bei der ABC-Rolle zu. Obgleich der auf seinen Einsatz wartende Außenspürtrupp hier am meisten zu leiden hatte, nahmen wir doch alle am Vor-

kommen des Innenspürtrupps den größten Anteil, dessen negatives Spüresultat wir (aufgrund der damit verbundenen Anzugerleichterung) alle herbeisehten. Insgesamt vergingen die Stunden in See dank der zahlreichen Herausforderungen, welchen wir uns stellen mussten, doch sehr schnell. Dafür schien sich die Zeit im Hafen vom Einlaufen bis zur Bekanntgabe des Tagesergebnisses an die Besatzung umso länger hinzuziehen. Jedoch versuchte die Besatzung die Zeit zu nutzen, um das Boot nicht nur besonders sorgfältig wieder gefechtsklar zurückzurüsten, sondern auch um daran zu arbeiten, dass einmal aufgetretene Fehler nicht wieder vorkamen. Und tatsächlich hatten wir mit unserer disziplinierten Arbeitshaltung Erfolg: Während das erste Feedback der Ausbilder noch zu allseits hängenden Köpfen geführt hatte, konnten wir uns im Laufe der zweiten Woche kontinuierlich steigern, so dass wir am Donnerstag mit einer bestandenen SAGA B im Rücken und dem guten Gefühl tatsächlich etwas dazugelernt zu haben, die Einsatzbesichtigung in Angriff nehmen konnten.

„Waffensystem Emulsion“ der Schiffssicherungsgruppe



DER WEG VON S65 SPERBER DURCH DIE AFÜ

Die ABC-Abwehrfähigkeitsüberprüfung (kurz AFÜ), durchgeführt durch die S-Flottille in Zusammenarbeit mit dem Ausbildungszentrum für Schiffssicherung der Marine in Neustadt, sollte für S65 SPERBER nach SAGA B und der Einsatzbesichtigung der finale Baustein auf dem Weg zum Einsatzboot sein. Und der Begriff „Einsatzboot“ war für die Besatzung durchaus ernst zu nehmen, denn im

Frühjahr 2004 bildeten 3 deutsche Schnellboote das 3. Einsatzkontingent für die von der NATO geführte Operation STROG, bei der der Schiffahrt auf ihrem Weg durch die Straße von Gibraltar Schutz gegen terroristische Anschläge geboten wurde. Und S65 SPERBER war hierfür als Ersatzboot benannt.



Klarmachen zur Auslaufmusterung

Die Motivation für die AFÜ war also vorhanden, und auch wenn sich die Sehnsucht der Besatzung nach dem Gummigeruch ihrer ABC-Schutzmasken in Grenzen hielt, war an Bord doch beinahe eine gewisse Neugier gegenüber dem zu spüren, was die nun in Vorbereitung befindliche und sonst vielleicht etwas stiefmütterlich behandelte große ABC-Rolle so alles mit sich bringen würde. Gerade weil ein Schnellboot der Klasse 143 für solch eine Bedrohung baulich nicht die besten Voraussetzungen mitbringt, versuchten unsere Schiffstechniker das Boot mit seinen Anlagen optimal vorzubereiten. Dabei war es gut, dass bereits im März mit den Vorbereitungen begonnen wurde, denn trotz zahlreicher Besuche von Technikern der beauftragten Firma gelang es erst kurz vor Beginn der AFÜ, den so wichtigen Überdruck im Bootsinneren herzustellen bzw. aufrecht zu erhalten. Parallel zur Technik musste natürlich auch das Personal vorbereitet werden: Hierzu gehörte

zum einen die allgemeine Unterrichtung der Besatzung über die Arten und Wirkungsweisen von atomaren, biologischen und chemischen Kampfstoffen sowie über die persönliche Schutz- und Selbsthilfeausstattung (jedem von uns ging am Ende das Wort Pyrodostigmin mehr als flüssig über die Lippen), zum anderen die Einweisung der Spürtrupps sowie des Schleusenpersonals in ihre Aufgaben sowie in die ihnen zur Verfügung stehenden Materialien. Zusätzlich wurde noch ausnahmslos jedes Besatzungsmitglied zum Selbststudium der „ABC-Fibel“ verpflichtet und hierzu täglich durch den IWO bei der Morgenmusterung eine mündliche Erfolgskontrolle durchgeführt. Insgesamt konnte sich die Besatzung also umfassend vorbereitet fühlen, als sie am Dienstag nach Pfingsten gemeinsam mit

Der Leitstand klar zur AFÜ



S71 GEPARD in den großen Lehrsaal zum AFÜ-Eingangstest einrückte. Im Anschluss an diesen Multiple-Choice-Test erfolgte die Überprüfung der persönlichen ABC-Schutzausstattung. Der Rest des ersten und auch der zweite Hafentag beanspruchte dann vor allem das Personal von Innenspür-, Außenspür- und Schleusentrupp. Außerdem wurde das OPZ-Personal gefordert, denn es galt, dass nach einer A-Detonation kontaminierte Gebiet korrekt voraus zu berechnen. Der dritte und letzte Tag der AFÜ fand schließlich in See statt: Obwohl Terroristen bei Heiligendamm eine chemische Waffe gezündet hatten, erhielt S65 SPERBER den Auftrag, nach Kiel zu verlegen und musste dabei aufgrund ungünstiger Winde ein durch chemische Kampfstoffe bedrohtes Gebiet durchfahren. Angesichts dieser Bedrohung fand schon die Auslaufmusterung in Overgarment statt und in unseren Taschen trugen wir alle die nach Belehrung empfangenen Combopen und Atropin Autoinjektorattracten sowie 20 (auf Papier gedruckte) Pyrodostigmintabletten, von denen wir auf Befehl unseres Kommandanten sogleich die erste als eingenommen abstrichen. Bald nach Auslaufen musste dann die Brücke geräumt werden und die Prewetting-Anlage wurde eingeschaltet. Nun war die gesamte Besatzung im Bootsinneren versammelt und um zwischen Leit- und Steuerstand noch ein wenig Luft zum Atmen zu lassen, sammelte sich alles nicht aktuell eingebundene Personal in Abteilung VII. Bald darauf folgte die Auslösung des ABC-Alarms und die einzelnen Trupps bereiteten sich auf ihre Aufgaben vor. Nachdem der Innenspürtrupp feststellen konnte, dass die Zitadellen ihre Wirkung getan und zumindest außerhalb der Mot-Räume keine Kampfstoffe in das Boot eingedrungen waren, trat der Außenspürtrupp und damit auch das Schleusenpersonal in Aktion. Die ABC-Schleuse ist bei einer derartigen Bedrohung der neuralgische Punkt des Bootes. Denn hier muss nicht nur verhindert werden, dass ungereinigte Außenluft beim Aus- und Einschleusen ins Bootsinnere dringt, sondern es muss auch dafür Sorge getragen werden, dass das ausgeschleuste Personal von allen möglichen Kampfstoffrückständen gereinigt ins Boot zurückgelangt. Dazu war die ABC-Schleuse unter Leitung unseres E-Meisters penibel vorbereitet worden. Alle warteten nun darauf, dass der Außenspürtrupp seine Messpunkte abarbeitete, den ebenfalls ausgeschleusten Deko-Trupp bei der behelfsmäßigen Reinigung des Oberdecks unterstützte und beide Trupps anschließend wieder eingeschleust werden konnten. Bei diesem Einschleusvorgang konnten wir lernen, dass neben der Vorbereitung von Schleuse und Schleusenpersonal eben auch die Zusammenarbeit mit den zu schleusenden Kameraden entscheidend ist. Doch als auch diese letzte Station abgeschlossen war, konnten alle durchatmen. Und so lief S65 SPERBER wenig später schon wieder im gewohnten BGA in Warnemünde ein: Die Besatzung hatte auch den letzten Tag der AFÜ ordentlich abgearbeitet und das große Schwitzen hatte nun ein Ende gefunden. Noch am selben Tag lief S65 SPERBER zum Manöver BALTOPS 2004 aus, wo uns wieder deutlich vertrautere Übungsszenarien erwarten sollten...



Blick in die ABC-Schleuse von S65 SPERBER

DIE FLOTTILLE IM EINSATZ

OPERATION ACTIVE ENDEAVOUR – TASK FORCE STROG – 2. KONTINGENT

Nachdem der Einsatz OPERATION ACTIVE ENDEAVOUR (OAE) vorübergehend ausgesetzt worden war und somit eine vorzeitige Rückkehr aus dem Einsatzgebiet für das 1. Kontingent möglich wurde, lief der Verband bereits vor Weihnachten 2003 wieder im Marinestützpunkt Hohe Düne ein. Aus diesem Grunde konnte eine Übergabe der Aufgaben und des Materials zwischen den Kontingenten auch im Heimathafen erfolgen. Die Vorbereitungen durch beide Kontingente ließen eine zügige und problemlose Übernahme durch das 2. Kontingent zu. Am 24. Dezember 2003 übernahm der Kommandeur des 7. Schnellbootgeschwaders, Fregattenkapitän Markus Behnert, die Aufgaben des Commander Task Group 500.02 (CTG 500.02). Seinen Verband, bestehend aus den Flugkörperschnellbooten S61 ALBATROS, S62 FALKE, S68 SEEDLER, dem Tender ELBE sowie Teilen der Systemunterstützungsgruppe (SUG) des 7. Schnellbootgeschwaders, befahl der Kommandeur in eine 72-Stunden-Bereitschaft und entließ ihn in den Weihnachtsurlaub.

FAHRT NACH CÁDIZ

Am Nachmittag des 12. Januar 2004 lief der Verband Task Group 500.02 unter den Augen der Angehörigen sowie Vertretern von Presse und Fernsehen in Richtung Andalusien aus. Die erste Etappe bis Kiel-Holtenau und via Nord-Ostsee-Kanal in die Nordsee verlief problemlos. Das in dieser Jahreszeit nicht untypische Wetter, vor allem starker Sturm, bereitete dem Verband jedoch schon in der Nordsee erhebliche Schwierigkeiten, worunter besonders das Schnellboot S61 ALBATROS zu leiden hatte. In der Nähe von Terschelling kam es an Bord zu einem folgenschweren Seeschaden – einem

abgerissenen Wellenbrecher. Der Schaden an S61 ALBATROS war zu schwerwiegend, was eine weitere Teilnahme des Bootes am Einsatz unmöglich machte. Das Schnellboot S77 DACHS – das Ersatzboot – wurde „gezündet“ und dem Verband hinterher geschickt. Nach dem Abwettern in Den Helder wurde ein

Der Coastal Supply Point (CSP) vor Portugal wird errichtet



Coastal Supply Point (CSP) vor Cherbourg eingerichtet. Dort stieß dann auch S77 DACHS zum Verband. Anschließend verließen die Boote den CSP und liefen via Brest und La Coruna zum nächsten geplanten CSP mit dem Tender vor Portugal. Aufgrund diplomatischer Abstimmungsprobleme war ein Einlaufen in die portugiesischen Hoheitsgewässer nur später als geplant möglich. Nach langer Suche konnte ein geschützter und gleichzeitig relativ fischereizeichenfreier CSP südöstlich Cabo Vicente errichtet werden. Am 23. Januar machten die Boote des Verbandes bei strahlendem Sonnenschein im Marinestützpunkt Puntales sowie der Tender ELBE im Puerto Commercial, dem Stadthafen von Cádiz, fest. Das "Aufschlagen der Zelte" gestaltete sich überaus problemlos, da sämtliche Einrichtungen und Abläufe bereits durch das 1. Kontingent aufgebaut wurden und jetzt nur noch reaktiviert werden mußten. Am 26. Januar machte dann auch der Tender an seinem regulären Liegeplatz in der Zona Franca – dem Freihafen – und somit unweit der Boote fest. In den folgenden Tagen bis zum ersten Eskort am 29. Januar 2004 konnten sich die Besatzungen mit den Gegebenheiten vor Ort, sowohl im Freihafen als auch in Puntales, vertraut machen.

DER EINSATZ DER SCHNELLBOOTE UND DES TENDERS

Die deutschen Schnellboote waren Bestandteil der TG 441.01 unter Führung eines spanischen Kapitän zur See. Diese Task Group umfaßte verschiedene schwimmende und fliegende Einheiten. Die Boote des 2. Kontingent kamen auf insgesamt 46 Konvois mit insgesamt 77 zu eskortierenden Schiffen. Die Ballung dieser Konvois führten teilweise zu extrem hohen Belastungen für die Besatzungen, die fast täglich den Marsch in die STROG (Strait of Gibraltar) in Kauf nehmen mußten.

Nach zwei Wochen konnte der Tender erstmals zu einem Einsatz in der Straße von Gibraltar auslaufen. Da das Flaggschiff keine Möglichkeit der Betankung des spanischen Helikopters besaß, wurde das deutsche Angebot der Versorgung durch den Tender ELBE dankend angenommen. Die Betankung verlief reibungslos, auch wenn ein SH60-D „Sea Hawk“ bis dato noch nie Gast auf dem Flugdeck der ELBE war.

Anschließend verließ der Tender schleunigst das Einsatzgebiet um kurz vor den Booten wieder in der Zona Franca einzutreffen und diese daraufhin wieder zu versorgen. Auch zwischenzeitliche technische Probleme an den Booten konnten deren Auftrags erfül-

Flugbetrieb an Bord der ELBE – Laschen eines spanischen SH60-D Sea Hawk



lung nicht wesentlich behindern. Aufgrund der Seegangsverhältnisse in der Straße von Gibraltar bzw. auf dem Weg dorthin, mußten einige wenige Teilnahmen der Boote an Eskortierungen abgesagt werden. Während ihrer Zeit im Einsatz konnte die Zusammenarbeit mit Schiffen verschiedener Nationen gefestigt werden. Neben spanischen Fregatten waren auch eine niederländische, eine amerikanische sowie eine türkische Fregatte als Flaggschiff des CTG 441.01 eingesetzt. Ein in Cádiz irreparabler Schaden an S62 FALKE führte Anfang April dann zur vorzeitigen Entlassung des nunmehr zweiten Bootes in die Heimat. S80 HYÄNE kam die eher undankbare Aufgabe zu, als Boot des 3. Kontingentes bereits einen Monat früher als geplant ins Einsatzgebiet zu verlegen und den frei gewordenen Platz von S62 FALKE zu übernehmen.

VOR ORT

Der Tender ELBE mit dem eingeschifften Stab sowie der SUG des 7. Schnellbootgeschwaders lag fast während des gesamten Einsatzes in der Zona Franca. Die Schnellboote und deren Besatzungen wurden in medizinischer, technischer und logistischer Hinsicht versorgt. Kleinere und größere Instandsetzungen von Mensch und Material wurden ebenso durchgeführt wie die wöchentliche Versorgung der Einheiten mit Post aus der Heimat. Zur Betreuung der Besatzungen wurden unter anderem Fahrten nach Jerez de la Frontera und Sevilla sowie der Besuch lokaler Bodegas (Sherry-Herstellung) angeboten. Besonders die Tests der Formel-1-Boliden auf der Rennstrecke in Jerez stießen auf großes Interesse.

Einen Höhepunkt während der Zeit des Einsatzes stellte der Besuch des Befehlshabers der Flotte Vizeadmiral W. Nolting und des italienischen COMNAVSOUTH Vizeadmiral M. Sanfelice de Monteforte dar. Beide nutzten während ihres Besuches die Zeit, an Bord eines Schnellbootes Eindrücke vom Leben und Arbeiten an Bord zu sammeln und sich während eines Arbeitssessens an Bord des Tenders über



Besuch von COMNAVSOUTH und Befehlshaber der Flotte an Bord Tender ELBE

den Einsatz aus Sicht des deutschen Kontingentes zu informieren. Mitte März folgten viele Würdenträger aus Politik, Militär und Gesellschaft von Cádiz der Einladung des CTG 500.02 zum Cocktailempfang auf dem Helodeck des Tenders. Seefahrten waren – im Gegensatz zu den Booten – für den Tender jedoch rar gesät. Vor allem die beiden Hubschrauberbetankungen, die Versorgung von Einheiten der MCMFN (MCM Force North) in der Bahia de Cádiz, die praktische Kommandantenprüfung des IWO Tender ELBE sowie kleinere Ausbildungsfahrten lockerten die Zeit aus seemannischer Sicht etwas auf.

RÜCKKEHR

Nach fast drei Monaten in Cádiz kam der Tag der Abreise. Am Abend des 22. April lief Tender ELBE aus Cádiz aus, tags darauf folgten S68 SEEADLER und S77 DÄCHS. Der Tender konnte seinen Vorsprung knapp bis Nordspanien retten und nahm die Boote kurz nach Abschluss des eigenen Ankermanövers am CSP in der Bucht vor Vigo längsseits. Dank der fachkundigen Beratung durch die „Wetterfrösche“ Fregattenkapitän d.R. Pelte und Stabsbootsmann d.R. Jessen konnte die folgende Passage der Biskaya und des Ärmelkanals so geplant werden, dass dieser Teil der Reise innerhalb eines Hochdruckkeils äußerst angenehm verlief. Der zwischenzeitliche Hafenaufenthalt in Brest war ebenfalls von bestem Wetter begünstigt. Am 30. April 2004 lief der Verband nach getaner Arbeit wieder in Rostock ein. Unter der musikalischen Untermauerung durch das Marinemusikkorps Ostsee konnten nach 110 Tagen Abwesenheit die Verwandten und Freunde wieder in die Arme geschlossen werden. Die Besatzungen verabschiedeten sich nach einem zügigen „Seeklar zurück“ in den wohlverdienten Urlaub.

S80 HYÄNE beim Eskort

*Oberleutnant zur See Seifert
FMO Tender ELBE*



DIE FLOTTILLE IM EINSATZ

SCHNELLBOOTE VOR CADIZ ODER EINFACH NUR STROG III

Seit Oktober 2003 stellte die Deutsche Marine ein Einsatzkontingent bestehend aus drei Schnellbooten und einem Tender für den Einsatz „Straight of Gibraltar (STROG)“ im Rahmen der Operation Enduring Freedom. Schon die ersten beiden Kontingente haben die Effektivität und Professionalität der deutschen Kräfte bewiesen. Das dritte Kontingent machte sich kurz vor Ostern also auf den Weg in den Einsatz, obwohl der Einsatz zuerst nur auf zwei Kontingente angedacht war.

Die Entscheidung für das dritte Kontingent fiel Anfang Februar und so blieben den neu benannten Booten nur zunächst 6 Wochen für die Einsatzvorbereitung bis zum geplanten Auslaufen Ende März.

Die Schnellboote S64 BUSSARD, S69 HABICHT und S80 HYÄNE stellten die Ablösung für das zweite Kontingent bestehend aus S62 FALKE, S68 SEEADLER und S77 DACHS. Nicht zu vergessen dabei zum zweiten mal der Tender MAIN mit der „Einsatz-SUG“ des 7. Schnellbootgeschwaders, der den Tender ELBE inklusive Teilen der SUG des 2. Schnellbootgeschwaders ablöste.

Tender MAIN als Unterstützungsplattform zum zweiten Mal dabei



Aufgrund eines technischen Defektes an Bord von S62 FALKE war es erforderlich, dass S80 HYÄNE alleine, schon am 23. März auslaufen musste, um damit die Einsatzbereitschaft im Operationsgebiet sicherzustellen. Das Schnellboot S80 HYÄNE und seine Besatzung haben damit völlig neue Wege aufgezeigt. Zum ersten Mal hat somit ein Schnellboot die Strecke Warnemünde – Cadiz als Einzelfahrer zurückgelegt. Auch wenn dies eine Ausnahme war und vielleicht auch zukünftig bleiben wird und nur durch den großen Einsatz der Besatzung möglich war, so zeigte dies doch neue, bisher ungeahnte Möglichkeiten auf.



Zwischenstopp vor Cherbourg

Die beiden in Warnemünde verbliebenen Einheiten des dritten Kontingents und der Tender MAIN folgten dann am 8. April (Gründonnerstag) und verlegten Richtung Einsatzgebiet. Nach der Nordostseekanal-Passage und einem Bunkerstopp in Den Helder trafen sich die Schnellboote und der Tender MAIN am Ostersonntag auf der Reede von Cherbourg. Zeit genug, zu tanken und zu ruhen, bevor die Besatzungen die erste schwere Hürde nehmen mussten: Osterieisuchen auf einem Schnellboot. (Selbst bei 58 Meter Länge findet man noch genügend Versteckmöglichkeiten) Im Anschluss an das Osterfrühstück brachen die Boote allerdings bald wieder auf, da sich die Wetterlage über Atlantik und Biskaya zunehmend verschlechterte. Der nächste Stopp war Brest, wo die Boote Flugkörper übernehmen, während der Tender sich auf den direkten Weg nach La Coruna machte. In der Ansteuerung von Brest gab es noch ein sehr kurzes Zusammentreffen mit S62 FALKE. Doch blieb das ersehnte Wiedersehen auf ein kurzes Winken und eine Salve „Grün-Weiss“ beschränkt. Getrieben durch das Nordost ziehende Tiefdruckgebiet verlegten die Boote zügig über die Biskaya, um sich mit dem Tender auf der Reede von La Coruna zu treffen. Der dortige CSP erwies sich aufgrund des dort stehenden Swells sowie aufgrund der weiter verschlechterten Wetterlage als ungünstig, so dass die Boote direkt nach der Kraftstoffübernahme wieder ablegten und einzel-

Boote im Abstützafen Puntales



bootsweise ankerten, um noch ein wenig Ruhe und die ersten spanischen Sonnenstrahlen zu erhaschen, während der Tender mit ca. „14,96 kts“ weiter Richtung Cadiz verlegte. Nach einer weiteren Kraftstoffübernahme, diesmal in See am fahrenden Tender, erreichten die Boote pünktlich am Freitagmorgen, den 16. April das spanische Cadiz.

Viel Zeit blieb nicht bis zum ersten Einsatz, das zweite Kontingent fuhr noch seine goldene Eskorte, danach musste das Zusatzmaterial übergeben werden und am Montag galt es schon für das dritte Kontingent die Aufgaben unter der NATO-Flagge wahrzunehmen. Immerhin konnte man auf S80 HYÄNE als Erfahrungsträger zurückgreifen, da sie aufgrund ihres vorzeitigen Aufbruchs schon bei drei Eskorten im Einsatz war. Die nächsten Wochen waren geprägt durch den ständigen Wechsel zwischen Hafendienst, Hafewache und Eskorteinsätzen.

Die Einsätze wiederum waren geprägt durch die Wetterphänomene in der Straße von Gibraltar. Nicht nur einmal überraschten uns die vorherrschenden Wind- und Seegangsverhältnisse, da sie weder mit der Vorhersage des Flottenkommandos noch mit dem Wissen eines Marinesoldaten schlüssig zu erklären waren.

Sicherlich ein bleibendes Erlebnis in diesem Zusammenhang war eine Einsatzfahrt für vier spanische Kameraden während eines Personaltauschs bei gut 3 Meter Seegang und Windgeschwindigkeiten über 40 Knoten.

Gehörten oft zusammen - Sonnenschein und ordentlich Swell



Aber auch nach dieser Escortfahrt hatte man, so wie immer das Gefühl, dass die „großen Pötte“, die es zu schützen galt, über unsere Anwesenheit sehr froh waren. Die Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten verlief größtenteils reibungslos und stets auf einer gemeinsamen Augenhöhe.

Trotz der sich stetig ändernden Eskortplanung zeigte sich aber rasch, dass die Gesamtzahl an Eskorteinheiten abnahm, so dass der Einsatz STROG durch die NATO neu bewertet wurde.

Ende Mai wurde dann beschlossen, den Einsatz ab dem 29. Mai auszusetzen, sofern sich die zu eskortierende Anzahl an Schiffen nicht merklich erhöhte.

Aufgrund der daraufhin erwirkten Suspendierung des dritten Einsatzkontingents war es dann möglich, Übungen mit dem ständigen NATO-Einsatzverband Atlantik im Seeraum der Balearen mit einem kurzen Hafenaufenthalt in Palma de Mallorca durchzuführen und anschließend am spanischen Großmanöver NEO TAPON teilzunehmen. Während der Manöverteilnahme waren die eigenen Einheiten wieder auf das bereits bewährte Cadiz abgestützt.



Am 16. Juni wurde das dritte Einsatzkontingent unter großer und herzlicher Anteilnahme der spanischen Einheiten zum letzten Mal aus Puntales verabschiedet. Später wurde berichtet, dass auch auf deutscher Seite so manche Träne beobachtet wurde. Vielleicht lag dies aber auch an der Vorfreude auf die Rückkehr...

Der Rücktransit über Lissabon, Brest und Zeebrügge nach Warnemünde verlief ohne weitere Probleme oder Überraschungen. (Allerdings konnte auch unser Aufenthalt in Lissabon an dem Ergebnis der Fußballeuropameisterschaft nichts ändern!)

Während der Kieler Woche erreichte der Verband am 27. Juni Kiel, um sich im Marinemunitionsdepot Jägersberg zurückzurüsten und sich auf das Einlaufen und den anschließenden Urlaub vorzubereiten. Am Abend des 28. wurden im Rahmen eines gemeinsamen Grillens auf dem Helo-Deck des Tenders MAINS letzte Erinnerungen ausgetauscht und die Boote für das Einlaufen geschmückt.

Unter großer Anteilnahme von Kameraden, Freunden und Verwandten lief der Verband am Vormittag des 29. Juni in Warnemünde ein, nachdem zuvor noch die Kommandanten von S80 HYÄNE, Korvettenkapitän Franz und von S69 HABICHT, Korvettenkapitän Timm in der Mecklenburger Bucht traditionell „abgeschossen“ wurden.

*Kapitänleutnant Jäger
Kommandant S64 BUSSARD*



Die Kommandanten der Schnellboote des III. Kontingents STROG

Auch Seefahrtsromantik darf mal sein



DAS 2. SCHNELLBOOTGESCHWADER

IM JAHR 2004

- IM ZEICHEN DER AUSBILDUNG UND EINSÄTZE

Wieder neigt sich ein Jahr dem Ende und es ist Zeit, Resümee zu ziehen über die Anforderungen, denen sich das 2. Schnellbootgeschwader gestellt hat und den Erfolg, den es während seiner Teilnahme an Manövern und Einsätzen in der neuen veränderten sicherheitspolitischen Lage erringen konnte.

Ein forderndes und anspruchsvolles Jahr ist nun vorüber, welches uns einmal mehr vor Augen geführt hat, dass die Schnellboote einen nicht unwesentlichen Beitrag in Manövern und in Einsätzen leisten. Sowohl bei dem schon über Jahrzehnte erprobten, bekannten und weiterhin erhaltenen Wissen über das Operieren im Küstenvorfeld, als auch bei Aufträgen der Seeraumüberwachung, der Aufklärung sowie beim Schutz und der Überwachung von Seewegen, wusste die Schnellbootwaffe in diesem vergangenen Jahr zu überzeugen.

Unser Waffensystem hat seine Berechtigung auch in diesem Jahr wirkungsvoll unter Beweis gestellt und gezeigt, dass unser ursprüngliches

Operationsgebiet von Ost- und Nordsee mittlerweile bis weit

in das Mittelmeer hinein-

reicht. Hierbei sind die

Schnellboote sowohl bei

Manövern wie auch in

Einsätzen nicht nur ein

gern gesehener Partner, son-

dern aufgrund der erbrachten

Leistungen ein geschätztes

Mitglied im Verband mit unseren

befreundeten Nationen. Mittlerweile

ist es schon eingespielte Routine, dass

Schnellboote weniger im Geschwader-

rahmen in Erscheinung treten, son-

dern vielmehr in Rotten zu gleicher

Zeit an verschiedensten Manövern

und Operationen teilnehmen. So

reicht das Einsatzspektrum von Partner-

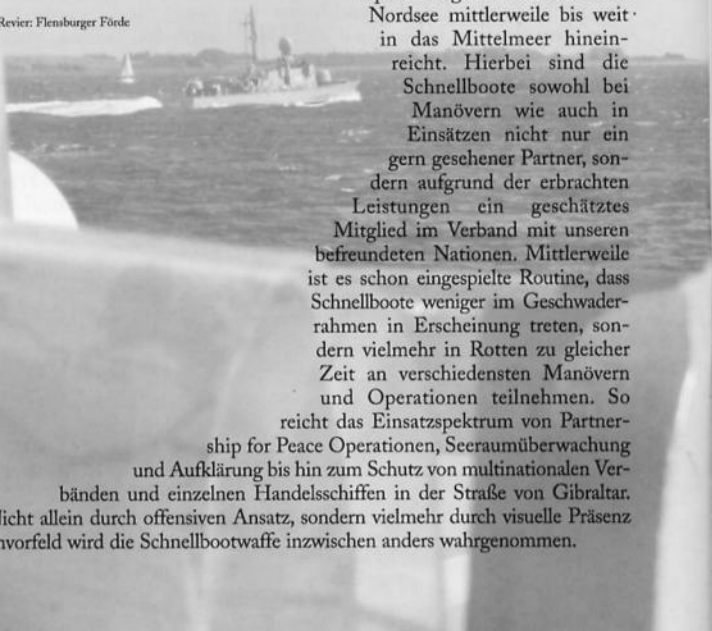
ship for Peace Operationen, Seeraumüberwachung

und Aufklärung bis hin zum Schutz von multinationalen Ver-

bänden und einzelnen Handelsschiffen in der Straße von Gibraltar.

Nicht allein durch offensiven Ansatz, sondern vielmehr durch visuelle Präsenz im Küstenvorfeld wird die Schnellbootwaffe inzwischen anders wahrgenommen.

Kein unbekanntes Revier: Flensburger Förde



Der Schutz der eigenen Küste, Geleitschutz von multinationalen Verbänden, Öffentlichkeitsarbeit und die Präsenz durch Boote und Besatzungen in und außerhalb der heimischen Gewässer wurde gleichwertig und mittels hohem Engagement wahrgenommen. Aber auch die Seenotrettung sowohl vor deutscher als auch vor dänischer Küste wurde unvorhergesehen durch die jeweils in See stehenden Einheiten erfolgreich bewältigt.

Die zuvor häufig als neue Herausforderung im Rahmen des erweiterten Spektrums angesehenen Aufgaben werden weiterhin als anspruchsvoll angesehen, jedoch routinierter von den Einheiten bestritten. Ein Einsatz im Rahmen der Nato zum Schutz von multinationalen Verbänden und einzelnen Handelsschiffen ist somit nichts Neues mehr und wird mittels gewonnener Erfahrung ebenso gelassen erfüllt wie die Teilnahme an nationalen und internationalen Manövern und Übungen.

Das 2. Schnellbootgeschwader hat in diesem Jahr erfolgreich unter Beweis gestellt, dass es sich den neuen Herausforderungen nicht nur stellt, sondern sich unverzüglich an diese anpasst und professionell zu erfüllen versteht. Diese Entwicklung von Aufgaben und Anforderungen wurde in den letzten Jahren häufig als veränderte und damit neue Rahmenbedingung für die Schnellboote erkannt. Inzwischen gelten diese Rahmenbedingungen als ein Aufgabenkatalog, der auch auf absehbare Zeit die Vorhaben und das Wirken der Schnellbootwaffe bestimmen wird. Welche Aufgaben und Manöver im vergangenen Jahr durch die Boote des 2. Schnellbootgeschwaders zu bewältigen waren, soll im folgenden dargestellt werden.

STROG II

Das Jahr begann mit dem unverzüglichen Einsatz der Schnellboote S61 ALBATROS, S62 FALKE, S68 SEEADLER sowie des Tenders ELBE zum Schutz von multinationalen Verbänden und einzelnen Handelsschiffen in der Straße von Gibraltar. Technische Probleme beim Transit, welche dazu führten, S61 ALBATROS durch S77 DACHS zu ersetzen, machten ein schnelles und flexibles Reagieren notwendig. Die hierbei erbrachten Leistungen der jeweils betroffenen Besatzungen verdienen höchste Anerkennung, haben sie doch unter Beweis gestellt, dass auch unter unvorhersehbaren Veränderungen Verlass auf eine schnelle und flexible Reaktion der Besatzungen ist.

BEWACHUNG VON US-LIEGENSCHAFTEN

Zu gleicher Zeit wechselte die Unterstützung durch Besatzungen der Schnellboote bei der Bewachung von US-Liegenschaften vom Schnellboot S79 WIESEL auf das Schnellboot S76 FRETCHEN. Über lange Wochen hinweg standen große Teile der Besatzungen mit dem Gewehr an den Toren der US-Liegenschaften und leisteten somit ihren Beitrag im Rahmen der gemeinsamen Terrorbekämpfung. Was im Rahmen des Wechsels für die Einen die Rückkehr zum eigenen Boot bedeutete, ließ andere Besatzungen nach erfolgreicher Wachausbildung nun von der Küste gen Süden ziehen. Auch hier wurde durch alle beteiligten Soldaten hervorragende Arbeit geleistet, welche durchweg Anerkennung verdient. Aber auch die Boote, welche durch diesen Einsatz in den eigenen Personalreihen stark dezimiert waren, leisteten im Rahmen ihrer Möglichkeiten einen großen Beitrag zu den Geschicken des 2. Schnellbootgeschwaders im Jahr 2004.

FLUGKÖRPERSCHIESSEN NAMFI/MARE APERTO

Anfang Februar und nach viel planerischer Arbeit verließen S63 GEIER, S76 FRETTCHEM, S78 OZELOT und S79 WIESEL den Hafen von Warnemünde, um sich in Richtung Mittelmeer auf den Weg zu machen. Hierbei sollte der Tender WERRA als Unterstützungsplattform dienen. Geplant war die Teilnahme am Flugkörperschießen NAMFI vor Kreta, am italienischen Manöver MARE APERTO am Passex mit den STROG-Einheiten sowie der Besuch vieler interessanter Häfen. Technische Probleme jedoch ließen S63 GEIER zunächst im Marinearsenal Kiel verbleiben, wobei er später zum Verband stoßen sollte.

Doch es kam alles anders als gedacht. Ein kapitaler Motorschaden des Tender WERRA vor Dover machten den Abbruch und den Rücktransit der Einheiten notwendig. Somit musste ein elfwöchiges Manöver leider schon nach einer Woche beendet werden, wobei die Sturmfahrt von Dover zurück in die deutsche Bucht den Besatzungen nochmals viel abverlangte.

So frühzeitig in Warnemünde angekommen, konnten wir dann noch außerplanmäßig beim Einlaufen das Schnellboot S80 HYÄNE verabschieden, welches sich aufgrund technischer Probleme auf S62 FALKE nun frühzeitig auf den Weg nach Gibraltar begab. Dort übernahm S80 HYÄNE die Obliegenheiten von S62 FALKE im Rahmen von STROG II und verblieb zusätzlich für STROG III. Der erfolgreiche und rechtzeitige Abschluss der notwendigen Vorbereitungen unter den unvorhergesehenen Veränderungen konnte nur durch das hohe Engagement der Besatzungen ermöglicht werden. Sowohl S77 DACHS, S80 HYÄNE als auch später S62 FALKE vollzogen ihren Transit in bzw. aus dem Einsatzgebiet einzelbootsweise und zeigten hiermit sehr deutlich, dass sich die Art des Einsatzes von Schnellbooten grundlegend verändert hat. Die verbleibenden Boote des 2. Schnellbootgeschwaders waren derweil jedoch nicht untätig und bereiteten den Kommandeurwechsel in der Flottille auf ihren Einheiten vor. Zusätzlich schlossen S64 BUSSARD und Tender MAIN alle vorbereitenden Maßnahmen für STROG III ab, während sich die anderen Einheiten bereits in der Vorbereitung für das anstehende Squadex befanden.

STROG III

Anfang April machte sich S64 BUSSARD zusammen mit S69 HABICHT und dem Tender MAIN auf den Weg, um STROG III zusammen mit S80 HYÄNE durchzuführen und S77 DACHS, S68 SEEADLER und Tender ELBE in der Straße von Gibraltar abzulösen.

S63 GEIER nahm zusammen mit S74 NERZ an den Navy-Days in Bergen teil, während S76 FRETTCHEM, S78 OZELOT und S79 WIESEL sich zur Erhaltung und Steigerung der Einsatzfähigkeit in ein dreiwöchiges Squadex ohne Tender und ohne SUG in die dänische Inselwelt begaben. Eine Woche nach der Rückkehr von den Navy-Days in Bergen verließ S63 GEIER wieder Warnemünde, um nun am Manöver BLUE GAME teilzunehmen, wobei S61 ALBATROS zu gleicher Zeit vor Warnemünde als Partnerboot für den Funktionsnachweis-See der Fregatte HAMBURG agierte.

US-BALTOPS

Anfang Juni verließ S65 SPERBER zusammen mit S73 HERMELIN und S74 NERZ Warnemünde, um bis Ende Juni am multinationalen Manöver US-Baltops teilzunehmen. Gleichzeitig brach der Tender DONAU mit Booten des 7. Schnellbootgeschwaders auf, um in den schottischen Hebriden an dem sehr realitätsnah ausgestalteten Manöver JMC teilzunehmen.

SEF 2004

Anschließend nahm sich das 2. Schnellbootgeschwader eine kurze Auszeit von den großen Manövern und genoss seinen Flottenurlaub, um nach dem Ende von STROG III und dem Ende des Flottenurlaubs mit neun Schnellbooten sowie der Tender DONAU und MAIN Mitte August in den Ständigen Einsatzausbildungsverband Flotte 2004 zu starten. Der Tender MAIN unterstützte die Minensuchflottille im SEF, welcher Ende September nach stürmischen Tagen in der Nordsee mit einer großangelegten Non-Combatant Evacuation Operation endete.

KOMMANDOWECHSEL AUF

S77 DACHS, S63 GEIER, S80 HYÄNE UND TENDER MAIN

Eine Woche nach der Rückkehr in unseren Heimatstützpunkt wurde der Kommandowechsel auf S77 DACHS, S80 HYÄNE, S63 GEIER und dem Tender MAIN durchgeführt. Kapitänleutnant Christoph Otto Ciliax übergab sein Kommando über das Schnellboot S77 DACHS an Kapitänleutnant Gil Hitzemann. Korvettenkapitän Christian Franz gab sein Kommando über das Schnellboot S80 HYÄNE ohne Nachfolger ab, gefolgt von Kapitänleutnant Jörn Rühmann, welcher einen Tag später sein Kommando über das Schnellboot S63 GEIER an Kapitänleutnant Jan Werner übergab. Korvettenkapitän Harald Krepchen übergab sein Kommando über den Tender MAIN an Korvettenkapitän Stefan Fey. Hierbei übergaben die jeweiligen Kommandanten durch Seefahrt und Erfahrung geprägte Besatzungen. Der Dank für viele gemeinsame Tage in See sei Ihnen gewiss.

BALITC SWIFT

Nunmehr Mitte Oktober bestritten S65 SPERBER, S76 FRETTCHEIN und S69 HABICHT zusammen mit dem Tender DONAU das einwöchige multinationale Manöver BALTIC SWIFT, wobei sowohl Polen als auch Lettland seine Teilnahme mit Einheiten absagte, jedoch Beobachter aus Ägypten, Polen und Lettland an dem nunmehr nur noch mit deutschen und dänischen Einheiten bestückten Manöver teilnahmen. Es wurde schon in den ersten Tagen festgestellt, dass sowohl deutsche als auch dänische Schnellboote aufgrund der vielfach gemeinsam bestrittenen Manöver unverzüglich miteinander operieren können und ein „common understanding“ schon stark gefestigt ist.

WECHSEL KOMMANDEUR 2. SCHNELLBOOTGESCHWADER

Am 01. November übergab Fregattenkapitän Dr. Thomas Daum sein Kommando über das 2. Schnellbootgeschwader an Fregattenkapitän Volker Gelhausen, wobei die feierliche Übergabe durch das Heeresmusikkorps 14 aus Neubrandenburg begleitet wurde. Bereits eine Woche nach dem Wechsel wurde das Geschwader durch den neuen Geschwaderkommandeur in das traditionsreiche zweiwöchige Herbstquadex geführt. Daran nahmen zwar acht Boote sowie die Tender teil, aber leider fehlte S62 FALKE, da er am 01. November 2004 nach 29 Jahren erfolgreichem Dienst für die deutsche Flotte aus der Fahrbereitschaft ging und nach Wilhelmshaven verlegte.

Nun geht das Jahr mit vielen Erfolgen zu Ende, leider jedoch müssen wir mit Gewissheit feststellen, dass mit dem 16. Dezember Wimpel und Flagge auf dem Schnellboot S62 FALKE niedergehen und wir ein über Jahre hinweg erfolgreiches Boot und geschätzte Kameraden aus unseren Reihen verabschieden müssen. Leider ist dies der unvermeidliche Anfang und umso mehr gilt es jeden Tag auf unserem Waffensystem zu genießen und bewusst zu erleben. Dies unterstützend sollen die nachfolgenden Berichte dem geneigten Leser den Rückblick erleichtern und schöne Erinnerungen festigen.

*Kapitänleutnant Hey,
Kommandant S76 FRETTCHE*

Die Kommandanten und Geschwaderführer 2004



DAS 2. SCHNELLBOOTGESCHWADER

DÄNEMARK STATT MITTELMEER - DIE AAG 212/04

Am 08. März 2004 machten sich, im Rahmen der AAG 202/04, die Schnellboote S76 FRETTCHEN, S78 OZELOT und S79 WIESEL gemeinsam mit dem Tender WERRA auf den Weg ins Mittelmeer. Am Rande sei erwähnt, dass S63 GEIER ebenso an dieser 11-wöchigen Ausbildungsreise teilnehmen sollte. Erforderliche Instandsetzungsarbeiten verhinderten aber einen gemeinsamen Beginn der Reise.

Bis zum Einlaufen am 21. Mai 2004 waren neben der gemeinsamen Verbandsausbildung ein Flugkörperschiessen sowie die Teilnahme an einem zweiwöchigen NATO-Manöver (MARE APUERTO) geplant. Doch alles kam ganz anders...

Während sich die Boote in Den Helder auf den Transit nach Southampton vorbereiteten, verhinderte ein Maschinenschaden auf Tender WERRA dessen Weiterfahrt. Nur mit Hilfe der Fregatte NIEDERSACHSEN war es dem Tender möglich, den nahe gelegenen Hafen von Dover zu erreichen. Die Boote änderten kurzfristig ihre Reiseroute und verlegten nach Dover, um den Verband der AAG 202/04 wieder zusammenzuführen. Nach der Schadensanalyse, vielen Telefonaten und Briefings musste die AAG 202/04 aufgrund einer nicht zu ersetzenden Versorgungsplattform beendet werden. Am Sonntag, dem 14. März 2004 waren die drei Boote wieder in ihrem Heimatstützpunkt Warnemünde, während Tender WERRA zunächst in Dover verharnte.

Da, gerade im Hinblick auf zukünftige Einsätze der Boote, eine Geschwaderausbildung als unverzichtbar erschien, wurde vom 19. April bis 06. Mai 2004 die AAG 212/04 durchgeführt. Ein Tender oder ein anderer Versorger konnte für die AAG 212/04 nicht bereitgestellt werden. Folglich liefen die Boote S76 FRETTCHEN, S78 OZELOT und S79 WIESEL nahezu täglich einen Hafen zum Tanken und Nachversorgen an.

Am Montag, dem 19. April verließen die Boote den Heimatstützpunkt Warnemünde, um Partnerübungen und Einzelausbildung auf dem Weg nach Wismar durchzuführen. Das



Postbeutelmanöver nach NATO-Standard

Schleppen und geschleppt werden





Tagesprogramm der ersten Woche beinhaltete neben 2 WINCHEXen und 2 ADEXen diverse Verbandsübungen, wie VB20-Fahren und ATP-Fahren. Nicht nur die nahezu tägliche Durchführung von DUSEXen gewährleistete eine stetige Verbesserung des Ausbildungsstandes der Besatzungen. Für die Nachversorgung des Verbandes liefen die Boote am 20. April Kiel und am 21. April Eckernförde an. Nach einer Nacht vor Anker in der Geltinger Bucht passierten die Boote am Freitag, dem 23. April bei herrlichem Sonnenschein den Alssund, um schließlich das bevorstehende Wochenende in Apenrade (Dänemark) zu verbringen.

Die zweite Woche nutzte der Verband, um die Schießausbildung und die schon in der Vorwoche geübten seemännischen Manöver zu festigen. Neben einem zweitägigen MULTEX sowie VB20- bzw. ATP-Fahren implizierte die Ausbildung verschiedene OPZ-Übungen, Morseübungen und Schulungsbriefe. Notwendige Nachversorgungen führten den Verband am 27. April nach Grenaa und am 28. April nach Aarhus.

Am Mittwoch, dem 28. April 2004 wurde im Anschluss an das MULTEX ein Seeunfall auf S76 FRETTCHEM simuliert, der Hilfeleistung in See durch die anderen beiden Boote erforderte. S76 FRETTCHEM meldete den Booten eine Treffereinwirkung im Mittschiffsbereich, die neben zahlreichen Verletzten ein Feuer

in Abteilung IV sowie eine 80 cm große Leckage in Abteilung VI beinhaltete. Zudem war die Abteilung V unklar. S78 OZELOT und S79 WIESEL gingen zur Einleitung und Ausführung der Rettungsmaßnahmen an Stb- und Bb-Seite des Frettchens, welches vor Anker lag, längsseits. Vor Ort bestand zunächst die Notwendigkeit, die Hilfeleistung durch zwei Boote zu koordinieren. Dabei arbeiteten die Besatzungen eng zusammen. Durch den Einsatz eines Erkundungstrupps (S78 OZELOT) und eines BA-Trupps (S79 WIESEL) konnte das Feuer gelöscht werden. Anschließend gingen die Besatzungen Hand in Hand zur Leckbekämpfung über, in deren Rahmen unter anderem ein Lecksegel (simuliert) eingesetzt wurde. Die Verletzten, im Verlauf der Übung verstarb auch eine Person, wurden von S76 FRETTCHEM abgeborgen und auf dem HVP, der auf S79 WIESEL eingerichtet wurde, durch Sanitätspersonal versorgt. Dabei wurden Verletzungen, wie Verbrennungen oder auch Herzversagen, simuliert. Zudem gab es mehrere Stressverletzte und einen Beinbruch.

Die gemeinsame Schadensanalyse und -abwehr ermöglichte schließlich die Wiederherstellung der Einsatzbereitschaft von S76 FRETTCHEM, wobei sich die Versorgung der Verletzten auf den SAN-Unterricht während der gesamten AAG stützte. Fast täglich wurden Lagen eingespielt, in deren Rahmen das Erkennen der Notsituation, das Weitermelden und die Durchführung von Erstmaßnahmen Schwerpunkte für „Nicht-Sanitätspersonal“ waren. Offiziere und Smuts erhielten darüber hinaus gesonderte Schulungen, die bei einigen Soldaten zu schmerzhaften Erlebnissen wurden. So beklagten „Patienten“ den einen oder anderen Bluterguss, verursacht durch den Versuch, eine Infusion zu legen.

Das zweite Wochenende lagen die Boote im immer wieder gern besuchten Kopenhagen.

Wochenende in Apenrade



In der dritten und letzten Woche fand dann der Krieg um Bornholm und Rügen statt. In diesem Rahmen nahmen neben den drei Schnellbooten die beiden französischen Zerstörer GEORGES LEYGUES und PRIMAUGUET sowie der französische Helikopter-Träger JEANNE D'ARC an einem PassEx teil. In dieser 12stündigen Übung konnten die Schnellboote unter Beweis stellen, dass sie in küstennahen Gewässern ernstzunehmende Gegner sind. Insgesamt gab es vier Anläufe der Boote aus verschiedenen Angriffsrichtungen. Im ersten Anlauf, bei dem sich die Zieldatenermittlung überwiegend auf Radar stützte, zeigten sich die französischen Einheiten, insbesondere durch ihre Reichweitenvorteile, den deutschen Booten überlegen. Erschwert wurde der deutsche Anlauf durch das Stören der Fernmeldeverbindungen und der Radargeräte durch die Franzosen. Die Anläufe zwei bis vier beinhalteten Funkstille und Radar-Silence, was ein frühzeitiges Orten der Schnellboote nahezu unmöglich machte. Als bspw. Fischer getarnt, erschien es fast mühelos, sich den Franzosen zu nähern. In diesen Anläufen erwies sich die Multisensorenplattform als eine wichtige Stütze bei der Zieldatenermittlung.

Nach 2 1/2 anstrengenden, aber gerade bezüglich der Ausbildung erfolgreichen Wochen endete die AAG 212/04 am späten Abend des 06. Mai 2004 im Heimatstützpunkt Warnemünde. Zufriedenheit war auch bei den Kantinenführern zu erkennen, denn zumeist schönes Wetter, zwei GRILLEXe und rechtzeitiges Einlaufen in die zahlreichen Häfen sorgten für den erhentten Abbau von „Mittelmeer-Kantinenwaren“ sowie das Füllen der Kantinenkassen.

*Oberleutnant zur See Dirk Heinrich
BEO II S78 OZELOT*

DAS 2. SCHNELLBOOTGESCHWADER BALTIC SWIFT

Am Montag, dem 18. Oktober 2004 war für die Besatzung des S65 SPERBER das gewohnte Klingelsignal „Kilo“ zu hören. Nun begann für die Besatzungen der Schnellboote S65 SPERBER, S69 HABICHT, S76 FRETTCHEN,

P562 VIBEN und Tender DONAU das Manöver BALTIC SWIFT im Marinestützpunkt Warnemünde. Das Schnellboot P557 GLENTEN der dänischen Marine stieß erst abends am CSP (Ankerort des Tenders) zu den anderen Einheiten, bedingt durch einen technischen Defekt. Die ursprünglich geplante Teilnahme von polnischen und lettischen Einheiten war bereits im Vorfeld abgesagt worden. Dennoch wurde der von der Schnellbootflottille geführte CTG Stab von Offizieren dieser Marinen unterstützt.

In diesem einwöchigen Manöver sollten operative und taktischen Verfahren trainiert sowie die internationale Zusammenarbeit gefestigt werden, dem entsprechend war die Woche geprägt von taktischen Übungen im Bereich der Überwasserseekriegsführung (TACCOOP, TACEX, SURFEX), Luftabwehrübungen (ADEX) und Schießabschnitten (GUNEX).

Der erste Tag wurde aufgrund des schlechten Wetters und des verspäteten Eintreffens der GLENTEN flexibel gestaltet, neben Einzelausbildung und Formationsfahrten fand das erste allabendliche TACCOOP statt. Der erste CSP dieses Manövers wurde in der Tromper Wiek vor Rügen eingerichtet. Die dänischen Schnellboote gingen jedoch nicht längsseits des Tenders sondern ankerten einzeln, so dass zur abendlichen

Nachbesprechung nur eine handvoll dänischer Kameraden mittels Schlauchboot kamen. Ein Filmteam des Bundeswehr - TV war ein etwas ungewohntes Bild in dieser Woche. Das Team sollte das Leben an Bord der Schnellboote, des Tenders sowie Eindrücke während der einzelnen Übungen dokumentieren. Am zweiten Tag begleiteten sie S65 SPERBER. In diesem Zeitraum bot sich ihnen ausreichend Gelegenheit, das Bordleben kennen zu lernen. Der Tag war geprägt von uns bekanntem Swell, Feuer im Schiff, Gefechtsalarm, tief fliegenden Tornados und einem Schießabschnitt. In den einzelnen Übungspausen hatte das Filmteam sowohl die Möglichkeit den Kommandanten, den II WO und andere Besatzungsmitglieder zu



Landung eines Sea King Mk 41 für den Helo Transfer

interviewen als auch das Bootsinnere in Augenschein zu nehmen. Am Nachmittag folgte noch ein Helo Transfer, um das Filmteam zurück zum Tender zu verbringen und um alle Einheiten in Formation fotografisch vom Seaking aus festzuhalten.

Für die Besatzungen der Boote war dieser Tag noch lange nicht beendet. Es stand noch das abendliche TACCOOP an. Nach dessen Abschluss ging es dann in die bekannte Tromper Wiek zum Tender. Abends gab es die erste Möglichkeit, die dänischen Boote aus der Nähe zu betrachten, da diese mit uns im Päckchen lagen.

Nicht unerwähnt bleiben darf das PASSEX mit zwei polnischen Einheiten, das im Rahmen einer Luftabwehrübung und eines gemeinsamen Schießabschnittes durchgeführt wurde.

Der dritte Tag sollte für drei Einheiten anders enden als gedacht. Anfangs verlief er wie geplant mit den im Serial Plan vorgesehenen Übungen und sollte seinen Abschluss in der Wohlenberger Wiek bei Wismar am CSP finden. Kurz vor dem Anlegen an den Tender wurden die beiden dänischen Einheiten zu einem SAR – Einsatz abberufen, da westlich der Insel Lolland ein kleines Boot mit einer Person vermisst wurde. S65 SPERBER schloss sich an und verlegte in den großen Belt, wo dieser Sucheinsatz bis zum nächsten Morgen durchgeführt wurde. Zusätzlich beteiligten sich mehrere zivile Schiffe und dänische Marinehubschrauber. Am Donnerstag gegen 09:00 Uhr konnte endlich Entwarnung gegeben werden: Die vermisste Person war nördlich Langeland unverletzt aufgefunden worden. Im Anschluss verlegten die GLENTEN und S65 SPERBER in den Marinehafen nach Korsør, um dort zu tanken und eine kurze Ruhepause einzulegen. Am frühen Nachmittag verlegten die beiden Boote durch den Grönsund, um von Osten kommend das abschließende TACEX gegen Tender DONAU, S69 HABICHT, S76 FRETTCHE und VIBEN durchzuführen. Ziel war es, den gegnerischen Einheiten den Zugang nach Warnemünde zu verwehren.

Nach Beendigung des TACEX liefen alle Einheiten kurz nach Mitternacht im Marinestützpunkt Warnemünde ein. Die Besatzungen bekamen nach „Seeklarzurück“ endlich ihren wohlverdienten Schlaf nach diesem sehr langen Tag.

Rückblickend war BALTIC SWIFT zwar ein zahlenmäßig kleines, aber anspruchsvolles und interessantes Manöver. Die Zusammenarbeit mit den dänischen Schnellbooten verlief bis auf anfängliche LINK 11 Probleme reibungslos und in gewohnt unkomplizierter und freundschaftlicher Art und Weise. Besonders hervorzuheben ist die große Anzahl an zugeteilten Air Assets, denn für jedes TACEX stand eine MPA und ein Helo zur Verfügung. Wann hat man schon mal die Gelegenheit, an einem Tag mit einer MPA, einem Helo und PA 200 zusammenzuarbeiten.

WINCHEX der anderen Art



*OBtsm Markus Borghardt,
STT S65 SPERBER*

DAS 2. SCHNELLBOOTGESCHWADER IM SEF 2004

Ein aufregendes, interessantes, aber auch anstrengendes Manöver lag hinter den Booten des 2.Schnellbootgeschwaders, als diese am 24.September 2004 im Marinestützpunkt Warnemünde wieder einliefen. Geprägt durch eine Vielzahl von seemännischen und operativen Manövern bot sich den Besatzungen der Schnellboote die Gelegenheit, im Sinne und Interesse des SEF flottillenübergreifend den Ausbildungsstand zu bestimmen und zu erhöhen. Doch dazu mehr im folgenden Beitrag.

Wie in jedem Jahr begann das Manöver im Spätsommer nach der Beendigung des Sommerurlaubes. Am 16. August 04 liefen fast alle Schnellboote des 2.Schnellbootgeschwaders zusammen mit dem Tender DONAU in Richtung Kiel aus, um dort mit den weiteren Einheiten der Task Group 421.04 die erste Woche des Manövers zu bestreiten. Leider musste S80 HYÄNE in Rostock zurückbleiben, da ihr Kommandant im Sinne seines weiteren militärischen Werdeganges mit vorbereitenden Aufgaben für das nächste Kommando betraut war. Somit konnte sich leider auch nicht der Wunsch des Kommandeurs erfüllen, ein letztes Mal mit allen Booten des 2.Schnellbootgeschaders zu einem gemeinsamen Manöver auszulaufen, da bereits Ende des Jahres 2004 das Schnellboot S62 FALKE außer Dienst gestellt wird. Doch mehr zum Manöver.

Der SEF begann auch in diesem Jahr mit der obligatorischen Hafenphase in Kiel vom 16.08.04 bis zum 22.08.04. Hier trafen sich zu Beginn alle am Manöver beteiligten Einheiten. Anwesend waren neben den Booten des 2. Schnellbootgeschwaders die Hohlstablenkboote SIEGBURG und AUERBACH sowie das Minenjagdboot GRÖMITZ mit Tender MAIN, der Einsatzgruppenversorger BERLIN samt SEF-Stab, das U-Boot U18 sowie das Flottendienstboot OKER. Ziel dieser Hafenphase war es, durch gemeinsame Übungen und Briefings vorhandene Problembereiche zu beseitigen und die Integration der Einheiten zu einem einheitlichen Verband zu fördern. Neben diesen Übungen lief parallel nahezu die gesamte Woche über eine Übung zur Force-Protection im Verband. Hier ging es hauptsächlich darum, die Wachsamkeit des Wachpersonals hinsichtlich einer asymmetrischen und terroristischen Bedrohung zu schulen und eventuelle Problembereiche diesbezüglich aufzudecken.

Einlaufen in Dänemarks Hauptstadt Kopenhagen



Die zweite Phase des SEF, die Force-Integration-Training-Phase (FIT-Phase) begann am Montag mit dem Auslaufen aller Einheiten aus Kiel. Eine detaillierte Darstellung aller durchgeführten Übungen würde an dieser Stelle den Rahmen der Ausführungen sprengen und den Leser schnell des Interesses an diesem Manöver berauben. Aus diesem Grunde bleibt resümierend für den Abschnitt des SEF festzuhalten, dass geschwaderintern durch eine Vielzahl von seemännischen, taktischen und operativen Übungen der Ausbildungsstand aller Besatzungen weiter vorangetrieben wurde. Gleichzeitig wurde aber auch mit Beginn der Seephase die Zusammenarbeit zwischen den Einheiten der einzelnen Flottillen weiter trainiert. So wurde beispielsweise das Flottendienstboot OKER immer wieder in taktische Szenarien mit eingebunden. Allein diese Zusammenarbeit hatte zur Folge, dass das gegenseitige Verständnis mit einer gesteigerten Zahl von Hintergrundinformationen immer weiter gefestigt wurde, und somit eines der Ziele des SEF in greifbare Nähe rückte. Ein erholsames Wochenende in der Hauptstadt Dänemarks bot den Besatzungen der Boote vom 03.-05.09. die Möglichkeit, sich einerseits von den Anstrengungen der zurückliegenden 14 Tage zu erholen und sich andererseits auch die letzten warmen Sonnenstrahlen in diesem Jahr zu Gemüte zu führen. Neben der Erholung stand jedoch auch ein reichhaltiges Programm an Freizeitaktivitäten zur Verfügung, von dem die Besatzungsmitglieder aller Einheiten regen Gebrauch machten. Am Montag, dem 06. September 2004 lief der Verband zur zweiten Seephase, dem Combat Enhancement Training (CET) aus. Diese Phase wurde für das Vorhaben konzipiert, ein effektives Zusammenarbeiten aller Einheiten des SEF Verbandes zu erlangen. Geprägt durch fast täglich stattfindende „Tactical Exercises“ (TACEX) entwickelte sich der Zeitraum vom 06.09. bis 17.09.04 zum Herzstück des diesjährigen SEF.

Die Nacht ist vorbei - Ablegen vom CSP





Anlauf zum Schleppmanöver

Neben taktischen Übungen wurden auch Artillerie-Übungen auf der MULTEX-Range nördlich von Sjælland durchgeführt, welche dazu dienten, ein effektives Zusammenwirken zwischen Sensoren und Effektoren einer Einheit zu erzielen. Mit Hilfe von dargestellten Seezielen und Luftzielen (ferngesteuerte Drohnen) wurde ein Multithreat- bzw. Mehrfachbedrohung-Szenario geschaffen, welches mit dem Einsatz von Rohrwraffen aller Kaliber an Bord bekämpft werden sollte. Ein sehr erfolgreiches Zusammenarbeiten mit der dänischen Waffenschule in Odense war für diese Übungen ein Garant für den erzielten Ausbildungserfolg. Unterbrochen wurde diese Phase durch einen zweitägigen Hafenaufenthalt in Frederikshavn, in Schnellbootkreisen auch liebevoll „Fiddipiddi“ genannt. Hiermit zerschlug sich die ursprüngliche Planung der Verbandsführung, das Wochenende auf See zu verbringen. Die zur Verfügung stehenden Tage wurden somit neben der einen oder anderen Feier im Kameradenkreis dazu genutzt, um sich auf den anschließenden Sprung in die Nordsee vorzubereiten, welcher sich aufgrund der Wetterentwicklung zu einer weiteren Herausforderung im Laufe des Manövers entwickeln sollte.

Am Wochenende zwischen dem 17.09. und 19.09.04 sollte der Verband im dänischen Nordseehafen Esbjerg einlaufen, um dort die letzte Phase des SEF, die Free-Play-Phase einzuläuten. Aber wie es nun einmal vorkommen kann, wenn Schnellboote die Nordsee befahren, machte das Wetter der Verbandsführung und den Besatzungen einen gehörigen Strich durch die Rechnung. So mussten am Abend vor dem Einlaufen die Boote vor der NOK-Schleuse in Brunsbüttel auf den Durchzug eines

Frontensystems warten, um die Reise in Richtung Esbjerg fortsetzen zu können. Nachts um drei war es dann auch soweit, dass die Boote den schützenden NOK verlassen konnten. Doch eine Wetterbesserung war nicht in Sicht. Anstatt nach einem erholsamen Wochenende in Esbjerg am Montag wieder auszulaufen und das Manöver fortzusetzen, waren die Boote in Dänemark schlichtweg gefangen. Wetterlagen mit Windgeschwindigkeiten bis 40 Knoten ließen es nicht zu, ein sinnvolles Zusammenarbeiten im Nordseebereich anzustrengen. Aufgrund dessen konnte das 2.Schnellbootgeschader erst am folgenden Donnerstag auslaufen, um dann auch schon den Heimweg anzutreten. Begleitet von einer interessanten und vor allem holperigen Rückfahrt liefen die Schnellboote am Freitag, dem 24. September 2004 wieder im Marinestützpunkt ein.

Ein interessantes, herausforderndes aber auch lehrreiches Manöver lag hinter den Booten des 2.Schnellbootgeschaders. Auch wenn die geplanten Ziele und Übungen nicht zur einhundertprozentigen Gänze durchgeführt werden konnten, bleibt doch festzuhalten, dass gerade das Engagement und persönliche Entbehrungen eines jeden Besatzungsmitgliedes ausschlaggebend dafür sind, ein Schnellboot effektiv aber auch, und das vor allem, sicher durch die See zu bewegen. Natürlich gab es hier und da Punkte und Entscheidungen, mit denen Besatzungsmitglieder aufgrund der Belastungen der Seefahrt haderten, doch, und mit diesem Sprichwort soll dieser Beitrag sein Ende finden, „die See wird allen neue Hoffnung bringen so wie der Schlaf die Träume bringt, daheim“ (Christoph Columbus).

*Kapitänleutnant Böhlicke
I WO S76 FRETTCHEN*

Nach getaner Arbeit - Boote am CSP



BLUE GAME 2004 (TERROR IN NORWEGEN)



30. April 2004: bei strahlendem Sonnenschein, spiegelglatter See und beinahe Windstille fahren die Schnellboote S63 GEIER, S73 HERMELIN und S74 NERZ zusammen mit dem dänischen Schnellboot HDMS GLENTEN sowie den U-Booten U29 und HNOMS UTSIRA mit Nordkurs in Richtung Oslo.

Plötzlich und ohne Vorwarnung rauschen zwei Jagdbomber im Tiefflug von achtern heran und beschießen die Boote. Fast gleichzeitig lösen sich mehrere Jet Skies und Speedboote von den Felsen im Oslofjord und attackieren mit tragbaren Raketenwerfern alles was ihnen vor die Rohre kommt. Zu allem Überfluss erscheinen jetzt auch noch sechs kleine mit Flecktarnanstrich versehene Schnellboote der HAU-Klasse, die ihrerseits ihr gesamtes Waffenarsenal – Flugkörper, Torpedos und Geschütze – gegen die NATO-Einheiten zum Tragen bringen. Nur unter Aufbietung aller Kräfte und energischem Manövrieren im engen Fahrwasser des Fjordes gelingt es den Schnellbooten, die beiden U-Boote gegen diese Mehrfachbedrohung zu beschützen. Nach etwa 40 Minuten ist der Spuk genauso schnell vorbei wie er begann, und die Terroristen ziehen sich zurück. Einige Stunden später beim Einlaufen in Oslo sind sie aber wieder da, doch diesmal winken sie und pfeifen sogar eine „Front“.

So oder ähnlich trug es sich während BLUE GAME 2004 nicht nur einmal zu, denn das umfangreich ausgestaltete Hintergrundzenario dieses multinationalen NATO/PfP – Manövers sollte den teilnehmenden Einheiten einen Eindruck davon vermitteln, wie ein Einsatz in Küstennähe unter asymmetrischer Bedrohung aussehen kann. Dies ist den Organisatoren durch einen erheblichen Aufwand, welcher zum Beispiel den Einsatz mehrerer Zivilflugzeuge der Typen Cessna und T-17, die besagten Jet Skies und Speedboote und die Einbindung einer nicht unerheblichen Anzahl ziviler Frachtschiffe, welche sich bereiterklärten, als Schmuggler zu agieren, in überzeugender

Art und Weise gelungen. Zudem erschwerte das Seegebiet, nämlich die zerklüftete Südküste Norwegens, die Entdeckung und Bekämpfung auftretender Gegner.

Neben norwegischen, dänischen, holländischen, polnischen, amerikanischen, baltischen, schwedischen und deutschen Fregatten, Minenabwehrfahrzeugen, Versorgern, Marinefliegern, U-Booten und Spezialeinsatzkräften nahmen auch S63 GEIER, S73 HERMELIN und S74 NERZ vom 23. April bis zum 14. Mai an dieser groß angelegten Übung teil.

Das Hintergrundscenario beinhaltete in der realen Geographie der Ost- und Nordsee mehrere fiktive Staaten, die sich nach mehrjährigen Spannungen und ethnischen Konflikten mit einem Handelsembargo belegten. Gleichzeitig traten vermehrt terroristische Gruppen auf, die teilweise unterstützt von abtrünnigen regulären Militäreinheiten aller TSK, eigene politische Interessen verfolgten und aus diesem Grund die von den Vereinten Nationen entsandte Multinational Task Force (MNTF) bedrohten.

Aufgabe der MNTF war es, ein von der UN sanktioniertes Embargo gegen die entsprechenden Staaten, welche die Terroristen unterstützten, durchzusetzen und gleichzeitig die Sicherheit des Handelsverkehrs über See sicherzustellen. Zusätzlich hatten die Schnellboote zum einen den Auftrag, die dem Verband angehörenden Minensucher und -jäger gegen die auftretende asymmetrische See- und Luftbedrohung während ihrer Minenräumaktionen zu beschützen, was sich auf Grund des Seegebietes, eingeschränkter Fernmeldeverbindungen und teilweise nicht ganz klarer Aufenthaltsorte dieser Einheiten als zusätzliche Herausforderung darstellte. Auch zur Unterstützung von Special Operations zur Ausschaltung von Terroristenbasen an der Küste wurden die Schnellboote im Rahmen von Naval Gunfire Support eingesetzt. Eine weitere sehr interessante und lehrreiche Aufgabe erhielten die Schnellboote im Lokalisieren, Identifizieren, Abfragen und Bewachen von Handelsschiffen, welche als Embargobrecher fungierten und durch die teilnehmenden Schiffe oder Special Forces im Anschluss durch Boarding Teams durchsucht wurden. Gerade dieser Auftrag gestaltete sich als sehr fordernd, weil es den Organisatoren gelang, mehrere Dutzend Handelsschiffe, die ihrem alltäglichen Geschäft nachgingen, zur Zusammenarbeit in diesem Manöver zu bewegen. Dadurch mussten die entsprechenden COI aus dem normalen Seeverkehr anhand

einiger weniger Informationen entdeckt und gestellt werden. Das

führte dazu, dass während der Freeplay-Phase des

BLUE GAME nahezu jedes anwesende

Handelschiff durch eine der

am Manöver

Vor Anker im Fjord





teilnehmenden Einheiten abgefragt wurde, was wiederum einen sehr realitätsnahen Übungserfolg sicherstellte.

Durch die sehr dynamische und sich ständig ändernde Gesamtsituation sowie das oft von uns bekannten Mustern abweichende Einsatzprofil der Schnellboote war es unumgänglich, stets über die aktuellsten politischen und operativen Aspekte auf dem Laufenden zu sein und eine dementsprechende hohe Flexibilität zu zeigen, was insbesondere den Funkern und der Schiffsführung doch das eine oder andere Mal im wahrsten Sinne des Wortes schlaflose Nächte bereitete.

Doch nicht nur während der Zeit in See gab es viel Neues zu lernen und zu entdecken. Während der Hafenaufenthalte in Kristiansand, Oslo und Arendal wurden vielfältige Beziehungen zwischen den norwegischen, dänischen und deutschen Schnellbooten geknüpft. Bei vielerlei Begegnungen zwischen den Besatzungen wur-

Bergen aus Schnellbootfahrersicht



Seltenes Zusammentreffen auf See - U 29 und S74 NERZ



den sowohl Erfahrungen als auch Andenken getauscht und Freundschaften geschlossen. Aber auch die Beziehungen zu den deutschen Minenjägern und -suchern wurden bei dieser Gelegenheit vertieft, was in Hinblick auf eine gemeinsame Zusammenarbeit zwischen den unterschiedlichen Waffensystemen auf beiden Seiten zu neuen wichtigen Erkenntnissen und Einsichten in Bezug auf Einsatzgrundsätze, Möglichkeiten und Einschränkungen führte.

Zusammenfassend erwies sich BLUE GAME 2004 als ein interessantes und forderndes Manöver, welches durch die Auswahl des Szenarios und die Umsetzung einen deutlichen Eindruck davon vermittelte, wie schwierig sich in operativer und rechtlicher Hinsicht heutige und künftige Einsätze vor dem Hintergrund aktueller Geschehnisse gegen einen nichtkonventionellen Gegner gestalten können.

Die Besatzungen der teilnehmenden Einheiten hatten die Möglichkeit, ihre Kenntnisse und Fähigkeiten in den Bereichen Operation, Navigation, Seemannschaft im Rahmen von Krisenoperationen und Embargoüberwachung zu vertiefen und zu erweitern. Gleichzeitig zeigten künstlich erzeugte und real vorhandene Schwierigkeiten, dass die Zusammenarbeit mit den unterschiedlichsten Seekriegsmitteln befreundeter Nationen weiterhin intensiv geübt werden muss, um den Anforderungen an eine schlagkräftige und einsatzbereite multinationale Einsatzgruppe gerecht werden zu können.

*Kapitänleutnant Jan Werner
IWO S73 HERMELIN*

