

Rede des Befehlshabers der Flotte anlässlich Außerdienststellung des 7. SG am 16. November 2016

Nicht von ungefähr haben wir letzten Sonntag am Volkstrauertag derjenigen gedacht, die in Krieg und Ausübung des Dienstes ihr Leben ließen und nicht umsonst gedenken wir am kommenden Totensonntag auch der eigenen Verstorbenen.

Da mag es kein Zufall sein, dass die Außerdienststellung unserer Schnellboote im Allgemeinen und des 7. Schnellbootgeschwaders im Besonderen in eben diese Gedenktage eingebettet wurden. An solchen Gedenktagen erinnert man sich und blickt zurück. Lehnen auch Sie sich mal zurück und schließen die Augen.

Steuerbord Nock ... fahles Mondlicht zwischen tiefhängenden Wolken ... nasse, klamme, schwitzige Kälte unter Parka und Ölzeug ... eisiger Wind ... müde, brennende Augen ... glühendes Gesicht ... heißer, schwarzer Kaffee in unappetitlicher Plastiktasse ... Rauchschwaden von Zigaretten vermischt mit dem Odem der Dieselmotoren ... Lethargie und gespannte Ruhe. Was die Frau wohl macht? Hat der Kleine zu Hause immer noch Halsschmerzen? Mensch, mach, dass es bald losgeht, damit ich endlich auf den Bock komme!

Leitstand... apathische, dämmernde, unrasierte Heizer ... tätowierte Unterarme ... ölige BGA-Hemden ... Disco-PuIt: Drehzahlmesser, Schaltkreise, Kraftstoffanzeigen ... Micky Mäuse... kalte Pizza ... Essenreste auf verschmutzten Tellern ... Plotttafeln ... Fettstifte. Hoffentlich kriegen wir Landanschluss und können wir noch wieder mal jockeln?

OPZ ... Dunkelheit ... Spuren von gedimmtem, kaltem Neonlicht ... schemenhafte Gestalten gebeugt über der MDK ... Flüstern in Headsets ... dunkle Schatten und Konturen von Schaltkästen und Geräten, wohin man schaut ... Rundherum buntes Blinken von LED-Leuchten ... Waiting Position... graue Wölfe in Lauerstellung!

Plötzlich gleißendes Licht ... das Öffnen des Schotts zum Funkraum zerreißt die Stille. Die Silhouette des Pusters vor grellem Licht. Herr Kaleu! Spruch vom Kommandeur. *Execute Helter Scelter* ... Repeat ... *Execute Helter Scelter*. Es geht los! Ein "Lang" ins Boot. Besatzung auf

Gefechtsstation! Los... los...mach schon! Brücke von Kommandant: ab nach Osten! Hochfahren auf "Alle Große". Beeilung!!!

Stunden später! Besatzung sich klarmachen zum Einlaufen. ... Einlaufanzug ... Passieren Molenköpfe ... 2 Kurz ... Manöverabpfeiff ... Manöverstationen aufklaren, nach Aufklaren Wegtreten von Manöverstation, Seeklar zurück machen, Seeklar-zurück-Meldungen über die Hauptabschnittsleiter ... Boot hat in Warnemünde festgemacht. ... Nächstes Seeklar ... Nächstes Seeklar???? Aus, vorbei! Kein Seeklar mehr, kein auslaufendes Passieren der Molenköpfe ... keine Waiting Position, ... Schluss mit Schnellbooten. November 16, vor hundert Jahren Katastrophe der Skagerrak-Schlacht, heute Untergang der Schnellboote. Das Ende einer Ära, das Ende eines Mythos. Wehmut? Trübsal, Melancholie? Natürlich! ... waren doch schöne Zeiten. Weißt Du noch?

Wer empfindet nicht so als Schnellbootfahrer? Wer wollte leugnen, dass ihn die Außerdienststellung der Schnellbootwaffe nicht emotional berührt? Wer verdrückt nicht eine Träne über die schnellen schlanken Boote? 60 Jahre Schnellboote. Mit der heutigen Außerdienststellung der Schnellboote geht für die deutsche Marine eine Ära zu Ende.

Jahre und Jahrzehnte waren die Schnellboote eine der tragenden Säulen der Marine. Schnellboote waren Kavallerie, sie waren Excalibur und Balmung der Flotte. Sie waren die Speerspitze, das war ihnen nicht verheißen, nicht in die Wiege gelegt. Nein, das musste hart erarbeitet werden.

Dass gut 10 Jahre nach Kriegsende die NATO-Partner den Aufbau und Ausbau der deutschen Schnellbootwaffe in einem beachtlichen Umfang nicht nur zuließen, sondern forderten, resultierte aus Lage und Geographie. Es galt in einer für kleine Einheiten optimalen Geographie im Verbund mit anderen Seekriegsmitteln etwaige Landungen des Warschauer Paktes im Rücken des Bündnisses abzuwehren, die Besitznahme der Ostseeausgänge zu verhindern und einer Abspaltung Skandinaviens von Zentral-Europa vorzubeugen. Dieser Auftrag war anspruchsvoll genug und würde den ehemaligen Kriegsgegner Deutschlands so binden, dass er nicht noch einmal auf dumme Gedanken kam, größere Seegeltung anzustreben, um Weltpolitik zu betreiben. Für die Erwachsenen im Bündnis war die überschwemmte Wiese Ostsee ohnehin nicht zu viel.

Sturmmöwe, Silbermöwe und Wildschwan waren die Boote der ersten Stunde, die im

Sommer 1956 den Nukleus der Schnellbootwaffe formten. Dynamisch ging es voran. Schon 1 Jahr später liefen die ersten Jaguar-Boote für das 3. und 5. Schnellbootgeschwader zu, modifizierte Versionen formten schließlich das 2. und 7. Schnellbootgeschwader. Der anvisierte Umfang von 40 Booten war bald erreicht. Noch waren die Boote bloße Artillerie- und Torpedo-Träger, doch Draufgängertum, Risikobereitschaft und Professionalität machten technologische Unzulänglichkeiten wett. Mit dem Zulauf der 148er im 3. und 5. Schnellbootgeschwader Anfang der 70er Jahre änderte sich die Situation. Die Einrüstung des Flugkörper Exocet war ein erster technologischer Quantensprung und erweiterte das taktische Spektrum. Wenig später hielt mit dem Zulauf der Albatros- und Gepard-Klasse im 2. und 7. Schnellbootgeschwader modernste Systemphilosophie Einzug. Das automatisierte Gefechts- und Informationssystem AGIS in Verbindung mit Link 11, die Kombination aus Flugkörpern, drahtgelenkten Torpedos und Minen, verbesserte Flugabwehr, Selbstschutzsysteme und neue Eloka-Anlagen verliehen dem Waffensystem Schnellboot eine beeindruckende Durchsetzungsstärke und Kampfkraft im Überwassergefecht.

Schnellboote wurden zu den Pionieren waffentechnologischer Innovation. Es gab keinen Zweifel, die Ostsee gehörte den Schnellbooten! Dort waren wir Älteren zu Hause, dort haben wir uns, wie in unserer Westentasche, ausgekannt. Haben dort jeden Stein umgedreht, manchmal sogar im wahrsten Sinne des Wortes. Denken die Altgefahrenen an diesen Zeitabschnitt zurück, dann treten Bilder von der beeindruckenden Kulisse von Norwegens Küste vor Augen von den vielen „Bold Games“, dann kommen die Tarnübungen an schroffen Felswänden in den Sinn, dann spürt man noch heute die Schweißperlen auf der Stirn, wenn man bei hoher Fahrt durch Inner Leads und Fjorde navigieren musste, dann erinnert man sich an Versorgungsmanöver, wo Hochprozentiges gegen Fisch getauscht wurde. Dann werden Erinnerungen wach an die dänischen und norwegischen Kameraden, an die Passagen von Svendborg und Grönsund, an Själlands Rev und Fleckelöy (??), an Hesselö und Hjelm Dyb, ans Ankern in Ebeltoft Vig, an die Hafenesuche in Kristiansand, Kopenhagen und Kiel, in Flensburg und Fittihavn. Noch heute lässt uns der Gedanke an Active Edge aus dem Schlaf schrecken, wir denken an State Orange und State Scarlett, an Gingerbread und Greyhound Procedure. ETVS und TAS, xxx und Verbandsbefehl 20 waren unsere Bibel, die jeder wie Muttermilch aufzusaugen hatte und wehe dem, der Suchfenster-Einstellungen und Endanflughöhen nicht einzustellen, der den FK-Schlag nicht von der Salve zu unterscheiden wusste, der im winterlichen TAZ in Wilhelmshaven Task und Purpose im

Auftrag nicht erkannte, der Auftragsanalyse und Kampfkraftvergleich nicht zu befüllen wusste, ja, der hatte gar keine Möglichkeit des Handelns mehr, der wurde coram publico geschlachtet und seziert. Der zu dieser Artus-Runde der Schnellbootfahrer gehören wollte, der hatte schon etwas einzubringen, der war weiß Gott gefordert, der musste Nerven wie Drahtseile, ein Fell wie eine Panzerung, eine Auffassungsgabe wie Einstein, ein Teamgeist wie im Dschungelcamp oder auch nicht, eine Leber wie ein Schwammerl. Der konnte sich aber auch sicher sein, Illuminat und Erwählter zu sein.

1990 markiert dann nicht nur das Ende des Kalten Krieges, sondern auch einen neuen Zeitabschnitt, in dem sich die Schnellboote in ganz anderen Kontexten bewähren mussten. Anforderungen ganz anderer Art stellten sich. Es waren 2. und 7. Schnellbootgeschwader, die zusammen mit dem Flottillenstab im Land der ehemaligen Gegner ihre neue Heimat finden sollten, die den Gedanken der Einheit Deutschlands mit der Verlegung nach Warnemünde und der Aufnahme und Integration von Soldaten des ehemaligen Gegners sichtbar Ausdruck verleihen sollten. Eine Aufgabe, die anders als die taktisch-operativen Herausforderungen vergangener Zeiten war, die nicht weniger anspruchsvoll war. Familien zogen um und entdeckten, dass auch im ehemals aus westlicher Sicht so empfundenen Reich der Finsternis durchaus liebenswerte und aufgeschlossene Menschen lebten.

Die Ost-West Konfrontation löste sich in Luft auf, die Ostsee wurde Tummelplatz und Spielwiese für Kooperation und Freundschaft und die Politik drang auf eine Friedensdividende. 3. und 5. Schnellbootgeschwader waren die ersten Opfer, 2006 folgten dann zeitgleich zu Beginn des UNIFIL-Einsatzes 2. SG und Flottillenstab. Nachdem sich aber die Nebel des Kalten Krieges seinerzeit gelichtet hatten, brachen auch neue Krisenherde auf, die auch das vereinte Deutschland forderten. Der Begriff Expeditionary Navy spiegelte konzeptionelle Ausrichtung und operativen Ansatz wider. Die in Geographie und Szenario der Ostsee hinein konzipierten Schnellboote mussten den Einsatz in entfernten Regionen üben. Wie können wir auf langen Transits versorgen, wie können wir das Ein-Wachsystem so optimieren, dass wir länger in See stehen können? Wie lässt sich die Führungsfähigkeit und die Lebenssituation an Bord verbessern? Kann man Schnellboote überhaupt alleindurch die Biskaya fahren lassen? Mit ersten Expeditionen ins Mittelmeer und der Teilnahme am deutsch-französischen Verbandstesteten die Schnellboote an neue Herausforderungen heran.

2002 dann der erste Ernstfall, Einsatz am Horn von Afrika, Verlegung im Huckepack, Einsatz im delikaten Klima und Seeverhältnissen, aber auch in einem ungewohnten taktischen Szenar. Es ging nicht mehr um Seegefecht, Entscheidungsschlacht und schnelle Schwerpunktbildung, es ging um Sicherheit und Schutz der Schifffahrt. War dann der folgende Einsatz rundum Gibraltar und iberische Halbinsel zum Schutz der Schifffahrt vor terroristischen Übergriffen noch zeitlich überschaubar, währte der UNIFIL-Einsatz der Schnellboote sage und schreibe eine Dekade und reichte bis ins Frühjahr dieses Jahres. Cherbourg, Brest, Cadiz, Palma, vor allem Limassol und Beirut wurden den Schnellbootfahrern vertrauter als die Häfen in der heimatlichen Badewanne Ostsee. Aber auch im neuen Umfeld, in neuer Aufgabe und neuen Führungsstrukturen haben sich Mensch und Material bewährt. Rundum um den europäischen Archipel und darüber hinaus haben Schnellbootfahrer Ruf und Reputation erworben, haben Deutschlands Farben würdig vertreten und haben schon vor Jahr und Tag zur Legendenbildung beigetragen und einen Mythos begründet. Was bleibt in der Retrospektive? Schnellboote, sie waren zusammen mit den U-Booten, den Marinefliegern und den Minenabwehrkräften zu Zeiten des Kalten Krieges ein unverzichtbares und passgenaues Puzzleteil einer in der Tiefe gestaffelten Verteidigung in der Ostsee. Schnellbootfahrer waren die Treiber und Taktgeber bei der Entwicklung taktisch-operativen Know-Hows für die Flotte. Sie waren Impulsgeber und Katalysatoren technischer Innovationen, sie waren die Paten und Garanten für die Formulierung von Einsatzgrundsätzen und Verfahren. Sie waren schließlich in den letzten beiden Dekaden wertvolles Instrument im Rahmen von Krisenbewältigung und Konfliktverhütung, von Partnerschaftspflege und Diplomatie. Und sie waren die Träger von Patenschaften mit mehr als 40 Städten in Deutschland, Patenschaften, die die Verbundenheit zwischen Marine und Gesellschaft ausdrückten und lebten. F-P-B, das war nur vordergründig die Abkürzung für Fast Patrol Boat. Eigentlich stand es für *Few Perform Better*.

Aus, vorbei, Abpiff und Totenglöckchen, Wehmut, Trauer und Selbstversenkung? Ein bisschen ja, aber noch mehr nein. Schnellboote waren im Szenar und Geographie hineinkonzipiert, beide, Szenar und Geographie haben sich heute verändert. Insofern gilt Sniff 55 Desig Prediger 3, 1 „Alles hat seine Zeit und jegliches Vornehmen unter dem Himmel seine Stunde.“

Andere Seekriegsmittel sind vonnöten, unsere Korvetten sind unsere Antwort. Sie sind der konzeptionelle Kompromiss bezogen auf die Erfordernisse der Blue und der Brown-Water Operationen. Sie sind die natürlichen Erben der Schnellboote, sie sind es, denen es jetzt zukommt, die Traditionen zu bewahren und dennoch eine neue zu begründen. Sie sind das Fundament einer neuen Zukunft, in der Nimbus und Spirit der Schnellbootfahrer allerdings ihren Stellenwert haben.

Bewahren wir uns den Geist der Schnellbootfahrer, die Erinnerung an diesen einmaligen Mythos. Blicken wir aber auch mit Zuversicht und Selbstbewusstsein nach vorn in eine Zukunft, wo auch weiterhin die Randmeerkriegführung eine besondere Bedeutung hat: nur eben anders, mit anderen Mitteln, mit anderen Aufgaben, in anderen Räumen und mit anderen Seeleuten. Aber, mit hoffentlich demselben Geist! Geschichte wird rückwärts betrachtet, aber vorwärts gelebt. Und das ist jetzt auch das Gebot für die heute so traurigen Schnellbootfahrer.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, heute habe ich viele Gründe, Dank zu sagen und dankbar zu sein. Danksagen möchte ich den Angehörigen des 7. Schnellbootgeschwaders, die bis heute die Fahnen der Schnellbootfahrer so eindrucksvoll hochgehalten haben. Dank auch an alle ehemaligen Schnellbootfahrer, die noch immer den Geist und Spirit leben und die Erinnerung und den Mythos wachhalten. Dank den Stützpunkten, die die Schnellboote unterstützt haben, manchmal auch ertragen mussten. Dank allen Patenstädten, die uns so viel positive Resonanz und Solidarität gegeben haben. Und Dank auch dem lieben Gott, dass er uns zwei Augen gegeben hat, eines, um heute eine Träne zu verdrücken, und eines, um zu strahlen, dass unsere 5 Korvetten nicht alleine bleiben, die Tradition fort[zuschreiben].

Meine sehr geehrten Damen und Herren, Schnellbootfahrer blicken nach vorn, von achtern kann ja auch nichts kommen!

Auf dem Weg in die Zukunft ist „Alle Große“ aber zu langsam und auch „Viermal Mehr“ helfen nicht und deswegen rufe ich Ihnen alle zu: „Alle Allé!“