

Die Einsatzflottille 2



Geschichte – Gegenwart - Zukunft

**Eine Materialsammlung
unter besonderer Berücksichtigung
der Geschichte der Fregatten Kl. 122**

Stand: Juli 2014

Inhalt

	Seite
<u>Einsatzflottille 2</u>	4
Editorisches	
Einleitung	
Geschichte Wilhelmshavens	
Geschichte der Einsatzflottille 2	
Kommandeure des Kommandos der Zerstörer, Zerstörerflottille und Einsatzflottille 2	
Auftrag	
Neue Struktur - Neue Konzepte	
Intensivnutzung und Mehrbesatzungsmodell	
<u>2. Fregattengeschwader</u>	20
Geschichte und Auftrag	
Kommandeure	
Einheiten	
Fregatten BRANDENBURG-Klasse	
Fregatten SACHSEN-Klasse	
<u>4. Fregattengeschwader</u>	25
Geschichte und Auftrag	
Kommandeure	
Einheiten	
Fregatten BREMEN-Klasse	
Zukünftige Einheiten	
Fregatten BADEN-WÜRTTEMBERG-Klasse	
Mehrweckkampfschiffe	
<u>Troßgeschwader</u>	31
Geschichte und Auftrag	
Kommandeure	
Exkurs: Die ‚Schwimmende Versorgung‘ in der Einsatzlogistik Marine	
Einheiten	

Einsatzgruppenversorger

Betriebsstofftransporter

Bergungsschlepper

Seeschlepper

Marinestützpunktkommando Wilhelmshaven

43

Geschichte der 4. Einfahrt

Auftrag

Organisation

Stützpunktbetrieb

Hafenbetrieb

Hafenbetriebsfahrzeuge

Ölauffangschiff

Seeschlepper

Hafenschlepper

Hafenbetriebseinrichtungen

Einsatzversorgung

Infrastruktur

Standortältester

Kommandeure

Anlage 1

55

Traditionsblatt Fregatte Kl. 122

Anlage 2

57

Geschichte der Marinestadt Wilhelmshaven

Anlage 3

61

Geschichte der Zerstörer- und der Einsatzflottille 2

Anlage 4

67

Geschichte der Fregatten in Wilhelmshaven

<u>Literatur- und Quellenverzeichnis</u>	103
<u>Redaktion</u>	105
<u>Verteiler</u>	105

Einsatzflottille 2



Editorisches

Der hier vorgelegte Text ist eine Materialsammlung und -zusammenstellung aus diversen, im beigefügten Literatur- und Quellenverzeichnis einzeln ausgewiesenen Veröffentlichungen zur Geschichte der Einsatzflottille 2, der ‚Heimat der Dickschiffe‘, ihrer Vorgängerorganisation Zerstörerflottille sowie ihrer geografischen Heimat, der Stadt Wilhelmshaven und ihres Stützpunktes.

Anlass zu dieser Dokumentation ist die angelaufene und sukzessive weitergeführte Außerdienststellung der bisherigen ‚Arbeitspferde‘ der Deutschen Marine in deren Auslandseinsätzen, den Fregatten der Klasse 122. Die vorliegende Materialzusammenstellung ist daher auch im Besonderen ein Beitrag zur Geschichte dieser Schiffsklasse, der BREMEN-Klasse, und sie stützt sich dabei nicht nur ab auf die im Literaturverzeichnis nachgewiesenen veröffentlichten Dokumente, sondern bezieht vor allem auch die an Bord selbst geführten Schiffschroniken ein, die, wie die Anlage 1 (‚Traditionsblatt‘) ausweist, im Rahmen der Außerdienststellung aktiver Einheiten der Einsatzflottille 2 zu den ‚Ablieferungsunterlagen‘ an den Traditionsbeauftragten des 4. Fregattengeschwaders gehören.

Die hier vorliegende Materialsammlung ist daher, als Kompilation lediglich bisher Vorhandenen, weder originell, noch selbst eine originäre Quelle. Sie vereint lediglich bisher Erarbeitetes ohne den Anspruch von Vollständigkeit, soll aber vor allem in der Einsatzflottille 2 selbst als Traditionsfundus wie Grundlegendokument für Reden, Vorträge und Öffentlichkeitsarbeit dienen, darüber hinaus wird sie aber auch wissenschaftlichen Einrichtungen wie Museen und Archiven zur Verfügung gestellt, also der jeweiligen

Auseinandersetzung und Bearbeitung der Geschichte der großen Schiffe in Wilhelmshaven auch außerhalb von Marine und Bundeswehr verfügbar gemacht.

So steht diese Dokumentation ausdrücklich auf den breiten Schultern derjenigen, die sich zuvor, und im Literatur- und Quellenverzeichnis dokumentiert, mit den Schiffen, und hier namentlich den Fregatten der Klasse 122, in Wilhelmshaven und ihren administrativen Organisationsformen befasst haben, vor allem den Arbeiten von Breyer und Koop, Draxler, Harnack, Stockfisch und Walle. Ihnen sei hier ausdrücklich gedankt, in der Hoffnung, dass sie ihre Arbeiten im vorgelegten, redaktionell zusammengeführten Text hinreichend gut aufgehoben finden. Ohne diese (weit mehr als Vor-) Arbeiten wäre unsere Materialsammlung ja gar nicht existent, ohne die Beiträge der Besatzungen der bisher außerdienstgestellten Fregatten der Kl. 122 aber in gleichem Maße ebenfalls nicht. Auch Ihnen sei daher im Besonderen gedankt.

Und da die menschliche Geschichte und so auch die der Fregatten in Wilhelmshaven immer weiter voranschreitet, ist diese Materialsammlung, die aus den genannten Gründen auch keine Autoren, sondern lediglich Redakteure hat, auch ein ‚Living Document‘, ein Text, der nie zu Ende geschrieben sein wird und im günstigsten Falle immer mit einem aktuellen Stand im Internet unter www.marine.de einer interessierten Öffentlichkeit, der Marine selbst und allen, die sich für unsere Teilstreitkraft und deren großen Schiffe interessieren, präsentiert und zur Verfügung gestellt wird.

Die Redakteure

Einleitung

Die Geschichte der deutschen Marinen ist auf das engste mit jener der Stadt Wilhelmshaven verbunden.

Im Laufe der Jahre diente die Stadt als Bau- und Heimathafen für Einheiten der preußischen Marine, der Kaiserlichen Marine, der Reichsmarine der Weimarer Republik, der Kriegsmarine, der Bundesmarine sowie in heutiger Zeit der Deutschen Marine. Heute ist Wilhelmshaven sowohl größter deutscher Marinestützpunkt als auch größter Standort der Bundeswehr. Zudem ist die Stadt bemüht, auch von der zivilen Schifffahrt zu profitieren, eben durch jene geografischen Besonderheiten, die das Jadegebiet dafür empfehlen: das natürliche, tiefe Fahrwasser – gleichsam Geburtshelfer der Marinestadt Wilhelmshaven.

Hier in Wilhelmshaven ist man, nur wenig mehr als 160 Jahre nach dem Abschluss des Jade-Vertrages am 20. Juli 1853, in dem der Großherzog von Oldenburg das Jadegebiet zum Bau eines preußischen ‚Marine-Etablissements‘ an den König von Preußen verkaufte, nicht nur am mittlerweile größten Standort der Bundeswehr, sondern auch in der ‚Heimat der Dickschiffe‘ unserer Flotte.

Und hier an der Jade, im organisatorischen Rahmen der Einsatzflottille 2, sind die Fregatten und Versorgungsschiffe beheimatet, die als ‚Arbeitspferde‘ der Marine mit ihren Besatzungen einen Großteil der maritimen Einsätze der Bundeswehr tragen.

Die Einheiten der Einsatzflottille 2 haben seit Bestehen des Verbandes die deutschen Farben in aller Welt vertreten. Auf vielen tausend Seemeilen Seefahrt und Einsatz haben sie ihren Leistungsstand und ihre Zuverlässigkeit bewiesen. Während unzähliger Auslandsreisen in beinahe alle Teile der Welt sind die schwimmenden Einheiten der Einsatzflottille 2 als Botschafter in Blau aufgetreten. Bei allen wichtigen NATO-Manövern haben sie zunehmend tragende Aufgaben übernommen und waren in den Ständigen Maritimen Einsatzverbänden der NATO nahezu von Anfang an vertreten. In den Jahren 1992 bis 1996 nahmen Einheiten der Flottille (damals noch unter dem Namen Zerstörerflottille) an der Embargokontrolle gegen das ehemalige Jugoslawien im Rahmen der Operation SHARP GUARD im Mittelmeer teil. Nach den Anschlägen am 11. September 2001 auf das World Trade Center in New York leisteten Schiffe aus dem Bereich der heutigen Einsatzflottille 2 ihren Beitrag im Kampf gegen den internationalen Terrorismus am Horn von Afrika in Rahmen der Operation ENDURING FREEDOM sowie in der Operation ACTIVE ENDEAVOUR im Mittelmeer.

Zu den aktuellen Aufgaben der Einsatzflottille 2 gehört vor allem auch die Bekämpfung der Piraterie am Horn von Afrika im Rahmen der von der Europäischen Union geführten Mission ATALANTA.

Geschichte Wilhelmshavens

(ausführlich s. Anlage 2)

Der 14. Juni 1848 gilt allgemein als ‚Geburtstag‘ der heutigen deutschen Marine. Damals beschloss die Nationalversammlung in Frankfurt, das Parlament einer bürgerlichen Revolution, die Aufstellung einer Flotte zur Abwehr einer dänischen Blockade der schleswig-holsteinischen Küsten. In diesem Zusammenhang beurteilte eine Kommission unter Preußens Prinz Adalbert das Fahrwasser der Jade „bei Heppens“ erstmals als geeignet für die Anlage eines Flottenstützpunktes. Das natürlich tiefe Fahrwasser bietet ideale Voraussetzungen für den Schiffsverkehr, weshalb die Geschichte der Schifffahrt im Jadegebiet dort bis weit in das Mittelalter zurückreicht.

Prinz Adalbert empfahl schließlich, nach einer Besichtigung vor Ort, dem preußischen Kriegsminister dort den Bau eines (zunächst) einfachen Tidehafens sowie einiger hölzerner Schuppen vorzuschlagen. Es sollte daraus bald die größte Baustelle Europas werden. Denn aus dem Plan wurde Wirklichkeit, als Preußen – auf dem Weg von der Landmacht zur Seemacht – mit dem ‚Jadevertrag‘ vom 20. Juli 1853 vom Großherzogtum Oldenburg die Hoheitsrechte über eine etwa 310 Hektar große Fläche um das Fährhuk Heppens herum im westlichen Teil des Jadegebietes für den Bau eines ‚Marine-Etablissement‘ für 500 000 Taler Preußisch Courant erwarb.

Am 17. Juni 1869 erhielt das ‚preußische Jadegebiet‘ – mit Hafen, Schleuse und ersten Garnisonsbauten – vom preußischen König Wilhelm, dem späteren Kaiser Wilhelm I., den Namen ‚Wilhelmshaven‘.

1873 wurde Wilhelmshaven ebenso wie Kiel per Gesetz ‚Reichskriegshafen‘. 1875 wurde mit dem Bau einer zweiten Schleuse begonnen, die 1886 in Betrieb ging. Bereits 1900 begannen an einer weiteren Doppelschleuse die Bauarbeiten, da die Schiffe durch das Flottenbauprogramm des Staatssekretärs des Reichsmarineamtes, Großadmiral Alfred v. Tirpitz, immer größer und zahlreicher wurden. Diese wurde am 15.10.1909 mit der Einfahrt der Linienschiffe des neuen ‚Dreadnought‘-Typs NASSAU und WESTFALEN eingeweiht. Der Hafen wurde zudem nach Westen bis zur heutigen Kaiser-Wilhelm-Brücke erweitert.

Den ersten Weltkrieg erlebte Wilhelmshaven als Garnison auf Kriegsstärke und der auf Reede liegenden, strategisch weitgehend zur Untätigkeit verurteilten Hochseeflotte. Aus dem im November 1918 beginnenden Streik von Besatzungen einiger Großkampfschiffe gegen das geplante Auslaufen der Flotte zu einem Vorstoß in die Themsemündung entwickelte sich in Wilhelmshaven und Kiel, von dort aus dann im ganzen Reich, die Novemberrevolution, das

Kaiserreich löste sich auf, der Kaiser ging ins niederländische Exil, Deutschland wurde Republik.

Die Hochseeflotte versenkte sich 1919 im schottischen Internierungshafen von Scapa Flow selbst. Wilhelmshaven verlor einen großen Teil seiner wirtschaftlichen Existenzgrundlagen, die Reichsmarine zog sich nach Osten hinter die Kaiser-Wilhelm-Brücke zurück.

Anfang der 1930er Jahre, vor allem aber mit der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten 1933, begann eine neue maritime Aufrüstung. Vor allem die Reichsmarinewerft (1935 Kriegsmarinewerft) als nach wie vor größter Arbeitgeber - während der Hochrüstungsphase des Zweiten Weltkrieges waren hier bis zu 40.000 Menschen beschäftigt - wuchs auf. Das Symbol der maritimen Aufrüstung war die Planung des Nordhafens und der IV. Hafeneinfahrt (fertiggestellt 1942) für die gigantischen Schlachtschiffe und Flugzeugträger im Rahmen des Flottenbauprogramms der Kriegsmarine, dem sogenannten ‚Z-Plan‘. So wurde im Hinblick auf die in Planung befindlichen großen Schiffe bereits 1936 mit dem Bau einer neuen Doppelschleuse, der nunmehrigen ‚4. Einfahrt‘ begonnen. Sie wurde am 7. November 1942 mit dem Einlaufen des Leichten Kreuzers EMDEN mit großem Zeremoniell in Betrieb genommen und nach dem damaligen Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Großadmiral Erich Raeder, ‚Raeder-Schleuse‘ getauft.

Seine militärische Bedeutung und exponierte Lage zu den alliierten Flugplätzen in Großbritannien brachte Wilhelmshaven während des Zweiten Weltkrieges mehr als 100 schwere Luftangriffe. 510 Zivilpersonen kamen dabei zu Tode, zwei Drittel der Bebauung wurden zerstört, große Teile des ‚wilhelminischen‘ Wilhelmshaven aus der Zeit zwischen 1888 und 1918 gingen unter. Am 6. Mai 1945 kapitulierte der Festungskommandant von Wilhelmshaven. Bis 1950 wurden viele Bunker, die meisten Werftgebäude und der größte Teil der Hafenanlagen einschließlich der großen Seeschleuse gesprengt.

Zum ersten Mal in seiner Geschichte musste Wilhelmshaven ohne die Marine auskommen. Unter besonderen Bedingungen und mit Unterstützung der britischen Militärregierung gelang ab 1946 eine zivile Industrialisierung (u.a. Olympia-Büromaschinen, Krupp-Kranbau).

1956 dann wurden nach der Gründung der Bundeswehr die ersten Freiwilligen in der Kasernenanlage Ebkeriege zur Marine-Lehrkompanie einberufen. Am 6. Juni 1956 liefen dann vier Minenräumboote als erste Einheiten der Marine der Bundesrepublik Deutschland in die I. Hafeneinfahrt ein.

Der Wiederaufbau der großen Seeschleuse auf ihren alten Fundamenten, der 1957 dann auch begann, erwies sich als wirtschaftlich im Vergleich zum völligen Neubau einer Schleuse. Im Vorhafen der wiederaufgebauten Doppelschleuse entstand nun ab 1964 der neue

Marinestützpunkt als offener, tideabhängiger Hafen, der im August 1968 seiner Bestimmung übergeben wurde.

Heute ist Wilhelmshaven Typstützpunkt der Fregatten und ihrer Versorgungseinheiten, die der Einsatzflottille 2 zugeordnet sind. Hinzu kommen Kommandobehörden wie das Logistikzentrum der Bundeswehr oder das neue Marineunterstützungskommando und Wilhelmshaven wird zum größten Standort der Bundeswehr.

Marine und Bundeswehr prägen die Stadt, rund ein Drittel der 83.000 Wilhelmshavener lebt direkt oder indirekt von der Marine. In den vergangenen Jahrzehnten haben sich aber auch neue Wirtschaftszweige entwickelt: Hafenwirtschaft, namentlich der neue Jade-Weser-Port, Deutschlands einziger Tiefwasser-Containerhafen, Chemie- und Energieindustrie, Wissenschaft und Forschung sowie Städtetourismus.

Geschichte der Einsatzflottille 2

(ausführlich s. Anlage 3)

Die Einsatzflottille 2 in Wilhelmshaven, die Heimat der großen schwimmenden Einheiten unserer Marine, ist eine traditionsreiche Dienststelle, obwohl es sie unter diesem Namen noch gar nicht so lange gibt. Im Jahre 2006 ist sie im Zuge einer Umstrukturierung der Marine aus der Zerstörerflottille hervorgegangen, die ihrerseits am 1. April 1958 als Kommando der Zerstörer in Bremerhaven wenige Jahre nach dem Neuaufbau deutscher Streitkräfte aufgestellt wurde.

In den Jahren 1958-1960 erhielt die Bundesmarine sechs im Rahmen der Verteidigungshilfe der USA bereitgestellte Einheiten der noch im Zweiten Weltkrieg in den USA gebauten FLETCHER - Klasse. Sie bildeten das 1. und 3. Zerstörergeschwader in Kiel.

Deutsche Werften entwickelten und bauten die Geleitboote der KÖLN-Klasse (Klasse 120), von der zwischen 1961 und 1964 insgesamt sechs Einheiten in Dienst gestellt wurden. Sie bildeten das 2. Geleitgeschwader in Wilhelmshaven.

Weiterhin wurden vier Zerstörer der HAMBURG-Klasse (Klasse 101) als erste deutsche Zerstörerneubauten nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelt und gebaut, die mit der Indienststellung des Zerstörer HAMBURG am 23. 03.1964 in den Folgejahren im organisatorischen Rahmen des 2. Zerstörergeschwaders in Dienst gestellt wurden. Mit der Indienststellung von fünf Torpedofangbooten (später U-Jagdboote) der THETIS-Klasse (Klasse 420) im Flottendienstgeschwader in Flensburg war bis 1968 die Aufbauphase der Zerstörerflottille abgeschlossen.

Mit der Übernahme von drei in den USA bei den Bath Iron Works gebauten Zerstörern der LÜTJENS-Klasse (Klasse 103) und der Indienststellung des Typschiffes am 23. 03.1969 fand die Marine Anschluss an die rechnergestützte Operationsführung und das Zeitalter der Lenkflugkörper. Die Zerstörer der LÜTJENS-Klasse ersetzen die der FLETCHER-Klasse, von der die letzten drei Einheiten 1981/1982 außer Dienst gestellt wurden und bildeten das neue 1. Zerstörergeschwader in Kiel.

1977 dann erhielt die Werft Bremer Vulkan als Generalunternehmer den Auftrag für den Bau von sechs Fregatten der BREMEN-Klasse (Klasse 122), ein Auftrag, der später um zwei weitere Schiffe desselben Typs erweitert wurde. Diese Fregatten der Klasse 122, erstmalig in deutschen Marinen mit Bordhubschraubern ausgerüstet, wurden zwei Geschwadern, dem 2. und 4. Fregattengeschwader, beide in Wilhelmshaven, zugeordnet.

Die von 1994 bis 1996 zugelaufenen Fregatten der BRANDENBURG-Klasse (Klasse 123) bildeten nach ihrer Indienststellung das 6. Fregattengeschwader in Wilhelmshaven, welches aus dem 2. Zerstörergeschwader am 01.10.1994 entstanden war. Mit Zulauf der Fregatten der SACHSEN-Klasse (Klasse 124), als Nachfolgeschiffe für die Zerstörer der LÜTJENS-Klasse und beheimatet im neu aufgestellten 1. Fregattengeschwader in Wilhelmshaven, besitzt die Deutsche Marine nun drei Luftverteidigungsfregatten, die auch für die Integration in die Luftverteidigungsorganisation der NATO auf operativer Ebene vorgesehen sind. Im Rahmen der Transformation der Bundeswehr wurden am 09.01.2006 das 2. und 4. Fregattengeschwader mit den Fregatten Klasse 122 in einem neuen 4. Fregattengeschwader sowie das 1. und 6. Fregattengeschwader mit den Fregatten Klasse 123 und 124 in einem neuen 2. Fregattengeschwader zusammengefasst. Am 27.06.2006 nahm dann auch die Zerstörerflottille unter dem Namen ‚Einsatzflottille 2‘ eine neue, den militär- und geopolitischen Entwicklungen angepasste Struktur ein.

Im Zuge der Neustrukturierung der Flotte wurden von der damaligen Zerstörerflottille im Jahre 1994 zusätzlich die Aufgaben der aufgelösten Versorgungsflottille übernommen und im April 1996 alle Einheiten des ehemaligen 1. sowie 2. Versorgungsgeschwaders als ‚Troßgeschwader‘ in die Zerstörerflottille integriert. Im Jahr 1997 wurde die Beschaffung des Einsatzgruppenversorgers Klasse 702 (EGV) genehmigt und mit dem Bau die Arbeitsgemeinschaft Lürssen-Werft und Flensburger Schiffsbauengesellschaft beauftragt. Die beiden Einheiten EGV BERLIN und EGV FRANKFURT AM MAIN sind in den Jahren 2000 und 2002 zugelaufen, und am 13.09.2013 wurde mit dem EGV BONN die dritte Einheit dieses Schiffstyps in Dienst gestellt.

Im Jahr 2012 wurde im Zuge der Neustrukturierung der Bundeswehr das bis dahin dem Marineamt unterstellte Marinestützpunktkommando Wilhelmshaven der Einsatzflottille 2 unterstellt. Darüber hinaus wurden die ersten drei von acht Einheiten der Klasse 122 (KÖLN, RHEINLAND-PFALZ und EMDEN) bis Ende 2013 außer Dienst gestellt.

Im Oktober 2013 ist die Einsatzflottille 2 erneut in eine neue Struktur übergegangen. Nunmehr sind die drei Geschwader, der Einsatzstab und das Marinestützpunktkommando dem Flottillenkommandeur sowie die vier Abteilungen (Grundsatz Operation, Auswertung/ Weiterentwicklung, Informationsmanagement/ Führungsunterstützung sowie Operation) dem Chef des Stabes der Flottille unterstellt.

Kommandeure des Kommandos der Zerstörer, der Zerstörerflottille und der Einsatzflottille 2

a. Kommando der Zerstörer

01.04.1958 – 15.10.1960 Kapitän zur See Heinz Peters
16.10.1960 – 18.10.1962 Kapitän zur See Hans Dominik
19.10.1962 – 30.09.1964 Kapitän zur See Günter Kuhnke
01.10.1964 – 31.12.1966 Kapitän zur See Theodor von Mutius
01.01.1967 Umbenennung in Zerstörerflottille

b. Zerstörerflottille

01.01.1967 – 31.03.1968 Kapitän zur See Theodor von Mutius
01.04.1968 - 30.09.1970 Flottillenadmiral Paul Hartwig
01.10.1970 – 30.09.1972 Flottillenadmiral Erwin Rau
01.10.1972 - 30.09.1975 Flottillenadmiral Joachim v. Holleuffer
01.10.1975 – 30.09.1978 Flottillenadmiral Klaus Thäter
01.10.1978 - 31.03.1981 Flottillenadmiral Hein-Peter Weyher
01.04.1981 – 22.03.1983 Flottillenadmiral Hans-Joachim Mann
22.03.1983 – 25.03.1985 Flottillenadmiral Franz-Dieter Braun
25.03.1985 – 26.09.1988 Flottillenadmiral Konrad Ehrensberger
26.09.1988 – 11.05.1990 Flottillenadmiral Hans Rudolf Boehmer
11.05.1990 – 30.09.1992 Flottillenadmiral Klaus-Dieter Laudien
01.10.1992 - 24.03.1995 Flottillenadmiral Dieter Hülsemann
24.03.1995 – 26.09.1996 Flottillenadmiral Lutz Feldt
26.09.1996 – 16.09.1998 Flottillenadmiral Frank Ropers
16.09.1998 – 05.09.2001 Flottillenadmiral Christoph Diehl
05.09.2001 – 19.02.2003 Flottillenadmiral Gottfried Hoch
19.02.2003 – 20.10.2004 Flottillenadmiral Rolf Schmitz
20.10.2004 – 26.07.2006 Flottillenadmiral Hans-Jochen Witthauer
27.07.2006 Umbenennung in Einsatzflottille 2

b. Kommandeure Einsatzflottille 2

27.07.2006 – 26.10.2006 Flottillenadmiral Hans-Jochen Witthauer

26.10.2006 – 08.09.2009 Flottillenadmiral Karl-Wilhelm Bollow

08.09.2009 – 20.12.2012 Flottillenadmiral Thorsten Kähler

20.12.2012 – z.Zt. Flottillenadmiral Jürgen zur Mühlen

Auftrag der Einsatzflottille 2

In der Einsatzflottille 2 sind die größten Einheiten der Flotte zusammengefasst: Fregatten und Versorgungsfahrzeuge. Die Fregatten haben die Fähigkeit zur Seeraumüberwachung, U-Boot-Jagd, Bekämpfung von Überwassereinheiten und zur Abwehr von Luftangriffen auf das eigene Schiff bzw. den Verband. Darüber hinaus sind sie zur Führung von Einsatzverbänden auf See optimiert. In Verbindung mit den Versorgungsschiffen des Troßgeschwaders können die Fregatten weltweit operieren.

Von ihrer Aufstellung bis zum Anfang der 90er Jahre konzentrierte sich die damalige Zerstörerflottille primär auf ihren Beitrag zur Landes- und Bündnisverteidigung im Rahmen der NATO, Schutz der Küsten und der vorgelagerten Seegebiete sowie der maritimen Handelsrouten im Zusammenwirken mit den anderen Marinen des Bündnisses. Diese Aufgaben gelten bis zum heutigen Tage fort, hinzugekommen sind allerdings Beiträge zur Krisenbewältigung und Konfliktverhinderung, vor allem unter Führung der NATO, versehen mit einem Mandat internationaler Organisation und verfügt durch ein Mandat des Deutschen Bundestages. Dieses komplexe und umfangreiche Aufgabenspektrum von Aufklärung, Seeraumüberwachung, Sicherung von Seeverbindungen, Evakuierungen und Piraterie-Abwehr setzt insgesamt die Fähigkeit voraus, weiträumig und ungebunden, national wie multinational operieren zu können. Es ist der Auftrag der Einsatzflottille 2, diese maritimen Fähigkeiten für die Bundeswehr bereitzustellen.

Die Einheiten der Einsatzflottille 2 mit den größten Einheiten der Deutschen Marine, ihren ‚Dickschiffen‘, besitzen weitreichende Fähigkeiten, um diese Aufgaben wahrzunehmen. Die Fregatten haben die Fähigkeit zur Seeraumüberwachung, U-Boot-Jagd, Bekämpfung von Überwassereinheiten und zur Abwehr von Luftangriffen auf das eigene Schiff bzw. den Verband. Alle Einheiten können aufgrund ihrer Größe und Fähigkeiten dort operieren, wo es die Lage und der Auftrag erfordern. Die dafür notwendige Seeausdauer wird hergestellt durch den Einsatz von Versorgungs- und Hilfsfahrzeugen (Trossschiffen). Ein Teil dieser Schiffe

fährt mit ziviler Besatzung. Zu ihnen gehören u.a. Betriebsstofftransporter, Versorger und Schlepper. Sie betreuen und versorgen die Kampfeinheiten in See und im Hafen mit allen für Schiffe und Besatzungen notwendigen Dienstleistungen und Verbrauchsstoffen.

In Wilhelmshaven, am nunmehr größten Standort der Bundeswehr, sind unter dem Dach der Einsatzflottille 2 insgesamt 13 moderne Fregatten und 10 Versorgungs- und Unterstützungseinheiten der Marine beheimatet, aufgeteilt in drei Geschwader: das 2. Fregattengeschwader mit Fregatten der BRANDENBURG- und SACHSEN-Klasse, das 4. Fregattengeschwader mit Fregatten der BREMEN-Klasse und das Troßgeschwader mit Einsatzgruppenversorgern, Betriebsstofftransportern und weiteren Hilfsschiffen, die teilweise zivil besetzt sind. In den nächsten Jahren werden die Fregatten der BREMEN-Klasse durch Fregatten der neuen BADEN-WÜRTTEMBERG-Klasse ersetzt. Mit diesen Schiffen passt sich die Marine den derzeitigen und zukünftig zu erwartenden Einsatzszenarien an. Diese Schiffe sind technisch so konzipiert, dass sie, mit wechselnden Besatzungen, bis zu zwei Jahre lang im Einsatzgebiet verweilen können, ohne dass eine Werfstandsetzung oder eine Rückkehr zum Heimathafen notwendig ist.

Insgesamt tragen die Einheiten der Einsatzflottille 2, die ‚Arbeitspferde‘ der Marine, mit ihren Besatzungen einen Großteil der maritimen Einsätze der Bundeswehr. Die Sicherung der Seewege ist für die Bundesrepublik Deutschland als rohstoffarme und exportorientierte Wirtschaftsnation von existentiellem Interesse. Über 80 Prozent des Außenhandels werden über die Meere abgewickelt. Die Schiffe der Einsatzflottille 2 besitzen weitreichende Fähigkeiten, um die freie und ungehinderte Nutzung der See zu gewährleisten.

Der Ansatz der Neuausrichtung der Streitkräfte ‚Vom Einsatz her denken‘ bestimmt auch die Planungen für den Auftrag und die künftigen Mittel der Einsatzflottille 2. Die schwimmenden Einheiten der Flottille haben mit ihren spezifischen Fähigkeiten und Anpassungen an das maritime Umfeld über die Jahre zunehmend an Bedeutung gewonnen - das Einsatzspektrum hat sich dabei stetig erweitert. Internationale Einsätze zur Krisenbewältigung und Konfliktverhütung sind hierbei immer stärker in den Mittelpunkt gerückt. Dabei engagiert sich die Marine seit den 90er Jahren (OPERATION SÜDFLANKE) zunehmend in entfernten Seegebieten potentieller und tatsächlicher Krisenregionen wie dem östlichen Mittelmeer und dem Seegebiet am Horn von Afrika. Beiträge zur Abwehr des weltweiten Terrorismus und der Kampf gegen die Piraterie sind zu wesentlichen Aufgaben der Marine und damit der Einsatzflottille 2 geworden.

Nicht nur die Fregatten, sondern auch die großen Versorgungseinheiten kommen hier zum Einsatz. Über Versorgungsmanöver in See (‚Replenishment at Sea‘/RAS) zur Kraftstoff- bzw.

Materialübergabe wird die Langfristigkeit und globale Weiträumigkeit der Einsätze sichergestellt. Zusätzlich zu den Einsatzverpflichtungen ihrer Schiffe gewährleistet die Einsatzflottille 2 ebenfalls die Teilnahme an NATO-Verbänden sowie nationalen und multinationalen Manövern. Damit liefert die Flottille mit ihren Schiffen und Besatzungen permanent maritime Einsatzfähigkeit. Durch diese Präsenz leistet die Einsatzflottille 2 einen nachhaltigen Beitrag zum Einsatzprofil unserer Streitkräfte.

Neue Struktur - neue Konzepte

Im Rahmen der Neuausrichtung der Streitkräfte sind der Einsatzflottille 2, wie auch ihrer Schwesterflottille in Kiel, der Einsatzflottille 1, die beide unmittelbar dem neuen Marinekommando in Rostock unterstellt sind, nunmehr weitere Aufgaben zugefallen, die durchgreifende strukturelle Nachsteuerungen erforderlich gemacht haben.

Die Neuausrichtung der Bundeswehr und ihre Einsatzorientierung bestimmt dabei auch die Planungen für den Auftrag und die künftigen Mittel der Einsatzflottille 2, die sich konzeptionell direkt und wie folgt aus der Zielvorstellung der Marine 2025+ ableitet: Bereitstellung von Schiffen, Booten, Flugzeugen, Hubschraubern und maritimen Spezialkräften sowie Einsatzausbildung des jeweiligen Personals für den Kampf gegen Ziele in allen drei Dimensionen im gesamten Intensitätsspektrum maritimer Operationen sowie Gewährleistung von Durchhaltefähigkeit für den grundsätzlich geografisch unbeschränkten Einsatz der Marine.

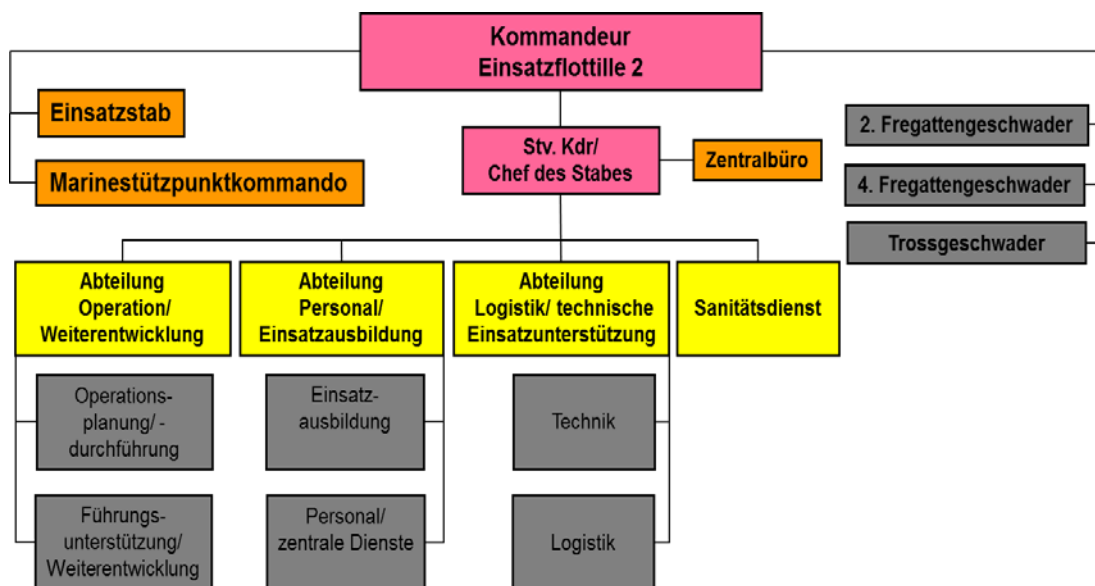
Die Hauptaufgabe der Einsatzflottille 2 mit ihren Fregatten und Versorgungsschiffen und ihren zukünftig etwa 4400 Soldaten und zivilen Mitarbeitern besteht dabei weiterhin darin, eine höchst mögliche Anzahl einsatzfähiger Einheiten für Einsätze, einsatznahe Verpflichtungen, wie die Teilnahme an den Standing Naval Maritime Groups in Mittelmeer und Atlantik und darüber hinaus für die Teilnahme an Manövern, Übungen und Ausbildungsvorhaben zur Verfügung zu stellen. Dazu gehört auch die Bereitstellung von Einheiten für den jährlich operierenden Einsatz- und Ausbildungsverband der Marine. Damit liefert die Einsatzflottille 2, vor allem auch mit der strukturellen Stärkung des Einsatzgedankens und des Einsatzbezuges, mit leistungsfähigen, flexibel und schnell einsatzbereiten und einsatzfähigen Einheiten einen nachdrücklichen maritimen Beitrag für politische Handlungsoptionen. Hauptaugenmerk der Flottille liegt dabei auf der

Einsatzausbildung der Einheiten, um unter Nutzung der Ressourcen Personal und Material ein Maximum an maritimer Einsatzfähigkeit für die Bundeswehr zu ‚produzieren‘.

Unter dem Aspekt, Bewährtes zu erhalten und, wo geboten, zu optimieren, mehr Synergien zu nutzen und eindeutige Schnittstellen zum neuen Marinekommando zu schaffen, wurde im Rahmen der Neuausrichtung der Bundeswehr die grundsätzliche Struktur der Einsatzflottille 2 und der unterstellten Geschwader, dem 2. und 4. Fregattengeschwader und dem Troßgeschwader sowie die örtliche Konzentration auf den Standort Wilhelmshaven beibehalten.

Die künftige Zielstruktur der Einsatzflottille 2 wird drei Geschwader, den Einsatzstab und das Marinestützpunktkommando unter dem Flottillenkommandeur und vier Abteilungen unter dem Chef des Stabes umfassen. Seit der Auflösung des Flottenkommandos ist die Einsatzflottille 2 direkt dem Abteilungsleiter Einsatz im Marinekommando unterstellt.

Auf dieser konzeptionellen Grundlage wird derzeit die Stabsorganisation der Flottille weitreichend umstrukturiert und somit an die Einsatzrealität angepasst, namentlich durch die einsatzorientiert direkte Unterstellung des mobilen und jeweils zur planerischen Vorbereitung und taktischen Führung in See an Bord des jeweiligen Flaggschiffes einzuschiffenden Einsatzstabes unter den Kommandeur der Flottille. Aber auch die interne Stabsorganisation mit vier Abteilungen unter dem Chef des Stabes wurde neu ausgerichtet, so durch Zentralisierung des work-flows mittels Einrichtung eines koordinierenden Zentralbüros sowie vor allem auch durch die Übernahme zusätzlicher operativer und planerischer Aufgaben im Zuge der Auflösung des Flottenkommandos in der entsprechend neu konfigurierten Abteilung Operation.



(in: Standortbroschüre Wilhelmshaven 2014)

Die Einnahme der neuen Struktur der Flottille hat bereits begonnen und wird zum Großteil bis Oktober 2015 abgeschlossen sein.

Intensivnutzung und Mehrbesatzungsmodell

Diese neue Struktur aber verdankt ihre Herkunft und Notwendigkeit der Tatsache, dass die Flottille, und mit ihr die Marine insgesamt, in weiten Teilen ihrer Neuausrichtung völliges Neuland betritt, namentlich in den Bereichen Personal, Ausbildung und Logistik – und dies wesentlich bestimmt durch den Rüstungsprozess der neuen Fregatten der Klasse 125, deren erste beide Einheiten bereits im Bau sind, Nachfolger der nach und nach außer Dienst gehenden Fregatten Klasse 122, der BREMEN-Klasse, von denen bereits die KÖLN, die RHEINLAND-PFALZ und die EMDEN ihre Flagge eingeholt haben, sowie des geplanten Mehrzweckkampfschiffes der Klasse 180 als maritimen Pilotprojekt des novellierten Rüstungs- und Ausrüstungsprozesses CPM.

So umfasst das zukünftige Einsatz- und Betriebskonzept dieser Schiffe im Kern drei wesentliche Neuerungen: Neben der technischen ‚Intensivnutzung‘, die in einem durchgängigen Betrieb eine Stehzeit der Plattformen von bis zu zwei Jahren im Einsatz ermöglicht, ist es einerseits ein ‚Mehrbesatzungsmodell‘ mit einer deutlich reduzierten Besatzungsstärke sowie landgestützten Elementen zur administrativen und technisch-logistischen Unterstützung, das die personelle Durchhaltefähigkeit der zukünftigen schwimmenden Einheiten der Flottille sicherstellt. Vor diesem Hintergrund war es daher für die Einsatzflottille 2 auch geboten, die bisherige Abteilung Personal/Logistik in zwei eigene Abteilungen, nämlich Personal/ Einsatzausbildung sowie Logistik/ Technische Einsatzunterstützung aufzugliedern, wobei letztere wiederum über ein in der Marine neuartiges ‚Logistisches Unterstützungselement‘ verfügt, das die wesentlichen logistischen und technisch-administrativen Arbeitsabläufe zur Entlastung der Bordbesatzung landgestützt übernimmt. Dabei wird eine ‚Werftgruppe‘ im Rahmen der Intensivnutzung der neuen Schiffe, völlig neu für die Marine, künftig Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung von Instandsetzungen und Werftliegezeiten einschließlich der materiellen Verantwortung für die Schiffe inklusive Materialnachweis und Materialbewirtschaftung, sozusagen ‚von extern‘, und zentral für alle Schiffe übernehmen.

Für die Ausbildung der Besatzungen der neuen Schiffe, von denen keine Crew einer Plattform auf Dauer mehr fest zugeordnet ist, bedeutet dies neben der in See stattfindenden

Einsatzausbildung eine vorbereitende einsatznahe Einsatzausbildung und Inübunghaltung der Besatzungen an Land, direkt auf dem Gelände des Marinestützpunktes, also heimatnah und entsprechend den Maximen der Vereinbarkeit von Familie und Dienst – ebenfalls ein absolut neuartiges Konzept, das noch seiner infrastrukturellen Realisierung bedarf.

Und schließlich wurde in einem weiteren Schritt der Neuausrichtung der Einsatzflottille 2, und damit mit ihr der Ausbildungs- und Logistiklandschaft der Marine insgesamt, das Marinestützpunktkommando Wilhelmshaven, Heimathafen und logistische Drehscheibe der Wilhelmshavener Schiffe für deren langandauernde und großenteils parallel laufende, geografisch zudem unbeschränkte Einsätze, dem Kommandeur der Einsatzflottille 2 unterstellt und organisch in die Flottille integriert.

Neben der zukünftig stützpunktgebundenen Einsatzausbildung für die Besatzungen bedeutet diese ganzheitliche Zusammenführung von Operation und Logistik, die Integration von hafen- und bordgestützter maritimer Logistik, letztlich einen Schritt, der die Neuausrichtung der Einsatzflottille 2, der Heimat der ‚Dickschiffe‘ in Wilhelmshaven, neben deren neuartigem Einsatz-, Betriebs- und Ausbildungskonzept nachdrücklich komplettiert.

2. Fregattengeschwader



Geschichte und Auftrag

Am Tage der Aufstellung des 2. Fregattengeschwaders (Wahlspruch ‚E Pluribus Unum‘ – aus vielen das Eine, oder: Einigkeit macht stark) in der Nachfolge des 2. Geleitgeschwaders und seinen Fregatten der Kl. 120 am 01. 10. 1988 wurden zunächst die beiden Fregatten der Kl. 122 KÖLN und KARLSRUHE aus dem bereits existierenden 4. Fregattengeschwader dorthin überstellt. Am 09. 01. 2006 schließlich wurden alle Fregatten der Kl. 122 einheitlich dem 4. Fregattengeschwader unterstellt. Das 4. Fregattengeschwader wurde am 16. 11. 1981 in Wilhelmshaven aufgestellt und umfasste zunächst die ersten sechs Fregatten der BREMEN-Klasse 122. Diese Schiffe liefen dem Geschwader in den Jahren 1982 bis 1984 zu. Die neuen Fregatten der BREMEN-Klasse waren, vor allem mit ihrer optimierten Unterwasserortungstechnik, ihrer modernen Flugkörperbewaffnung und vor allem ihrer erstmalig in der deutschen Marine erfolgten Ausrüstung mit Bordhubschraubern, von ihrer Indienststellung an bis zum heutigen Tage wesentliche und zuverlässige Komponente der Flotte, namentlich auch bei der Gewährleistung von Einsatzverpflichtungen der Marine weltweit. Sie sind allesamt seit ihrer Indienststellung in Wilhelmshaven beheimatet gewesen. Im Zuge der Neuausrichtung der Bundeswehr auf Einsätze wurde das ‚alte‘ 2. Fregattengeschwader als F-122-Geschwader am 09.01. 2006 in Wilhelmshaven außer Dienst gestellt. Am selben Tag wurde das ‚neue‘ 2. Fregattengeschwader als Heimat für die Fregatten der BRANDENBURG-Klasse (F 123) und der SACHSEN-Klasse (F 124) aufgestellt. Diese modernen Kampfschiffe stellen seither mit ihrer umfassenden Sensorik und Bewaffnung die Führungsfähigkeit für maritime Kampfgruppen bereit und gelten als das Rückgrat der Deutschen Marine für die Weitbereichsluftverteidigung und U-Boot-Jagd. Beide Schiffsklassen sind zur dreidimensionalen Seekriegführung gegen Ziele unter Wasser, auf dem Wasser und in der Luft befähigt. Die Fregatten der Klasse F123 bilden den Kern der

seegestützten U-Boot-Jagd. Die Fregatten der Klasse F124 besitzen die alleinige Befähigung zur weiträumigen Luftverteidigung einschließlich der Jägerleitung (Leiten von Jagdflugzeugen vom Schiff aus). Darüber hinaus dienen beide Schiffsklassen als Führungsplattformen für nationale und multinationale Verbände.

Die Fregatten der Klasse 123 wurden als U-Jagd-Fregatten konzipiert. Sie sind mit Torpedos des Typs Mk 46 ausgestattet, nutzen aber insbesondere die zugehörigen Bordhelikopter zum Aufspüren und Bekämpfen von Unterwasserfahrzeugen. Zur Abwehr von Flugkörpern setzen sie die Waffensysteme NATO SEA SPARROW, Rolling Airframe Missile (RAM) sowie das Geschütz 76 mm OTO-MELARA ein. Des Weiteren verfügt die Klasse F123 über den Schiff-Schiff-Flugkörper MM 38 EXOCET für die Überwasserseekriegsführung.

Auf den Fregatten der Klasse F124 ist als Hauptbewaffnung das Vertical Launching System (VLS) mit 32 Zellen verbaut, in welchem Lenkflugkörper (LFK) vom Typ SM-2 und ESSM schussbereit gelagert werden. Darüber hinaus verfügt dieser Schiffstyp über zwei Vierfachstarter für den Seezielflugkörper HARPOON und zwei Drillingsätze Torpedorohre für den Torpedotyp MU 90. Zur Nahbereichsflugabwehr sind außerdem RAM-Starters mit je 21 LFK eingerüstet. Zur Abwehr von Speedbooten und Kleinfahrzeugen wurde auf den Fregatten zusätzlich das Marine-Leicht-Geschütz (MLG-27mm) eingerüstet.

Beide Schiffsklassen können je zwei Bordhubschrauber vom Typ SEA LYNX mitführen. Die Helikopter werden primär, aber nicht nur, zur U-Boot-Jagd eingesetzt, vielmehr dienen sie auch der Seeraumüberwachung, der weitreichenden Seezielbekämpfung und zum Personal- und Materialtransport. Eine ihrer wichtigsten Aufgaben ist zudem das so genannte ‚Search and Rescue‘ (SAR), also das Retten und Bergen von Menschen in Not.

Kommandeure

01.10.1988 – 28.09.1990 Kapitän zur See Lutz Feldt
28.09.1990 – 31.03.1993 Kapitän zur See Frank Waszak
01.04.1993 – 30.12.1994 Kapitän zur See Henning Bess
31.12.1994 - 21.12.1995 Kapitän zur See Axel Schimpf
21.12.1995 - 13.11.1998 Kapitän zur See Richard Himstedt
13.11.1998 – 04.09.2003 Kapitän zur See Hartmuth Wichmann
04.09.2003 – 13.07.2005 Kapitän zur See Rainer Endres
13.07.2005 – 09.01.2006 Kapitän zur See Heinz-Uwe Schäfer
09.01.2006 – 07.09.2007 Kapitän zur See Eckhard Bödeker
07.09.2007 – 30.04.2010 Kapitän zur See Michael Budde
30.04.2010 – 28.06.2012 Kapitän zur See Eike Wetters
28.06.2012 – z.Zt. Kapitän zur See Martin Seidl

Kommandeure 6. Fregattengeschwader (1994-2006)

28.09.1994 - 16.12.1994 Kapitän zur See Gottfried Hoch
17.12.1994 – 01.07.1996 Kapitän zur See Hans-Jochen Witthauer
01.07.1996 - 27.03.2000 Kapitän zur See Waldemar Benke
27.03.2000 – 08/2001 Kapitän zur See Reinhard Wollowski
08/2001 - 10/2003 Kapitän zur See Thorsten Kähler
10/2003 – 08/2005 Kapitän zur See Martin Klüver
08/2005 – 12/2005 Fregattenkapitän Eckhard Bödeker

Einheiten

Fregatten **BRANDENBURG-Klasse (Kl. 123)**

Die Fregatten der BRANDENBURG-Klasse sind für die U-Boot-Jagd und die Führung eines Verbandes konzipiert. Speziell für den Einsatz in der U-Boot-Jagd, aber auch für die Seeraumüberwachung und Seezielbekämpfung, dient der Bordhubschrauber SEA LYNX.

NATO-Kennung	Name der Einheit (Indienststellung)
F 215	BRANDENBURG (14.10.1994)
F 216	SCHLESWIG-HOLSTEIN (24.11.1995)
F 217	BAYERN (15.06.1996)
F 218	MECKLENBURG-VORPOMMERN (06.12.1996)

Technische Daten:

Länge: 138,9 m

Breite: 16,7 m

Tiefgang: 6,3 m

Einsatzverdrängung: 4.900 t

Geschwindigkeit: 29 Knoten

Besatzung: 243

Fregatten SACHSEN-Klasse (Kl. 124)

Die Einheiten der SACHSEN-Klasse sind als Mehrzweckfregatten für Geleitschutz und Gebietssicherung konzipiert und verfügen über Bordhubschrauber SEA LYNX.

NATO-Kennung	Name der Einheit (Indienststellung)
F 219	SACHSEN (04.11.2004)
F 220	HAMBURG (13.12.2004)
F 221	HESSEN (21.04.2006)

Technische Daten:

Länge: 143 m

Breite: 17,4 m

Tiefgang: 6 m

Einsatzverdrängung: 5.800 t

Geschwindigkeit: 29 kn

Besatzung: 255

4. Fregattengeschwader



Geschichte und Auftrag

Das 4. Fregattengeschwader wurde am 16. 11. 1981 mit Aufstellungsbefehl Nr. 201 (Marine) vom 29.05.1981 in Wilhelmshaven aufgestellt und umfasste zunächst die ersten sechs Fregatten der BREMEN-Klasse 122. Diese Schiffe liefen dem Geschwader in den Jahren 1982 bis 1984 zu. Mit der Aufstellung des 2. Fregattengeschwaders am 01. 10. 1988 wurden die beiden Fregatten KÖLN und KARLSRUHE dorthin überstellt. Im Januar 2006 schließlich wurden alle Fregatten der Kl. 122 dem 4. Fregattengeschwader unterstellt. Alle acht Schiffe sind bzw. waren seit ihrer Indienststellung im größten deutschen Marinestützpunkt, in Wilhelmshaven, beheimatet.

Das 4. Fregattengeschwader umfasst derzeit fünf Fregatten der Klasse F122, die Fregatten KÖLN, RHEINLAND-PFALZ und EMDEN wurden in den Jahren 2012 und 2013 außer Dienst gestellt.

Mit seiner Indienststellung wurde das Geschwader der Zerstörerflottille unterstellt und bildete zunächst die Heimat für die ersten vier Fregatten der Klasse F 122. Erste Einheit und Typschiff wurde die Fregatte BREMEN, die weiteren Schiffe des Geschwaders waren die Fregatten NIEDERSACHSEN, RHEINLAND-PFALZ und EMDEN.

Im Rahmen der Transformation und Neuordnung der Marine wurde am 09. 01. 2006 das 2. Fregattengeschwader aufgelöst und die dort beheimateten Fregatten KÖLN und KARLSRUHE der Klasse F 122 sowie die Fregatten AUGSBURG und LÜBECK ebenfalls dem 4. Fregattengeschwader unterstellt, so dass alle acht Fregatten der Klasse F 122 in einem Geschwader zusammengefasst waren.

Die erste offizielle Auslandsreise eines Schiffes des 4. Fregattengeschwaders unternahm die Fregatte BREMEN im Jahr 1983. Sie fuhr als Teil eines deutschen Schiffsverbandes ins

Mittelmeer, um unter anderem das Nahbereichsflugkörpersystem SEA SPARROW zu erproben.

Alle Schiffe des Geschwaders beteiligen sich regelmäßig an mandatierten Einsätzen, NATO-Verbänden, nationalen und internationalen Großmanövern sowie Auslandsausbildungsreisen.

Nach fast 30 Jahren im Dienst der Flotte wurde die Fregatte KÖLN im Juli 2012 als erstes Schiff der Klasse F 122 außer Dienst gestellt. Es folgten die RHEINLAND-PFALZ und die EMDEN im März und im November 2013. Bis Ende 2019 sollen auch alle anderen Einheiten dieser Schiffsklasse außer Dienst gestellt sein. Ersetzt werden die acht Fregatten der Klasse F-122 durch vier Fregatten der in Planung und Bau befindlichen Klasse F 125.

Kommandeure

16.11.1981 – 30.09.1983 Kapitän zur See Hermann Lauer

01.10.1983 – 18.01.1985 Kapitän zur See Dieter Weigel

18.01.1985 – 05.04.1988 Kapitän zur See Dietrich von der Planitz

05.04.1988 – 31.03.1991 Kapitän zur See Reinhold Siebert

01.04.1991 – 30.09.1993 Kapitän zur See Gerhard-Martin Eichhorst

01.10.1993 – 19.12.1994 Kapitän zur See Viktor Toyka

19.12.1994 – 16.03.1995 Fregattenkapitän Rainer Meyer (m.W.d.G.b.)

17.03.1995 – 13.03.1998 Kapitän zur See Johann-Pieter Scharf

13.03.1998 – 02.09.1999 Kapitän zur See Rolf Schmitz

02.09.1999 – 29.08.2002 Kapitän zur See Karl-Wilhelm Bollow

29.08.2002 - 04.02.2005 Kapitän zur See Karsten Schneider

04.02.2005 – 09.01.2006 Kapitän zur See Dirk Alex Koch

09.01.2006 – 15.12.2006 Kapitän zur See Heinz-Uwe Schäfer

15.12.2006 – 03.09.2009 Kapitän zur See Jens Beckmann

03.09.2009 – 28.09.2012 Kapitän zur See Christoph Müller-Meinhard

28.09. 2012 – z.Zt. Kapitän zur See Kay-Achim Schönbach

Einheiten

Fregatten BREMEN-Klasse (F 122)

NATO-Kennung	Name der Einheit (Indienststellung)
F 208	NIEDERSACHSEN (15.10.1982)
F 212	KARLSRUHE (19.04.1984)
F 213	AUGSBURG (03.10.1989)
F 214	LÜBECK (19.03.1990)
Ehemalige Einheiten	
F 211	KÖLN (10.10.1984/ a.D. 31.07.2012)
F 209	RHEINLAND-PFALZ (09.05.1983/ a.D. 22.03.2013)
F 210	EMDEN (07.10.1983/ a.D. 29.11.2013)
F 207	BREMEN (07.05.1982/ a.D. 28.03.2014)

Technische Daten:

Länge: 138,9 m

Breite: 14,6 m

Tiefgang: 6,4 m

Einsatzverdrängung: 3.788 t

Geschwindigkeit: > 30 kn

Besatzung: 206

Zukünftige Einheiten

Fregatten BADEN-WÜRTTEMBERG-Klasse (F 125)

Bereits vor der Neuausrichtung der Bundeswehr wurde zum Ersatz der nach 30 Jahren Fahrzeit vor der Außerdienststellung stehenden Fregatten der Klasse 122 das Fregattenprojekt F 125 aufgelegt. Es befindet sich seit 2007 unter Vertrag. Infolge eines grundlegend veränderten Betriebsmodells für dieses Waffensystem mit einer jeweils bis zu zweijährigen Stehzeit in Einsätzen und einer entsprechend darauf abgestimmten Anpassung der Besatzungsstruktur mit zwei Crews pro Schiff und einer wiederum daraufhin ausgerichteten Struktur der Einsatzausbildung haben sich schon mit diesem Projekt erhebliche Auswirkungen auf den Aufbau und die Ablauforganisation der Einsatzflottille 2 ergeben. Die ‚First of class‘, die Fregatte BADEN-WÜRTTEMBERG, wurde am 12. Dezember 2013 in einem feierlichen Festakt im Neubaudock 5 am Hamburger Standort von ThyssenKrupp Marine Systems durch Frau Gerlinde Kretschmann, Ehefrau des Ministerpräsidenten des Landes Baden-Württemberg, auf den Namen des Bundeslandes getauft. ThyssenKrupp Marine Systems ist das federführende Unternehmen der Arbeitsgemeinschaft ARGE F 125, die im Jahr 2007 den Vertrag über den Bau von insgesamt vier Schiffen der Klasse 125 für die Deutsche Marine zeichnete. Ebenfalls Mitglied der ARGE F 125 ist die Lürssen-Werft in Bremen, die zusammen mit der Hamburger Werft Blohm und Voss Shipyards die Fertigung der Schiffe durchführt. Am 9. Mai 2011 erfolgte der Fertigungsbeginn, am 2. November 2011 dann die Kiellegung der BADEN-WÜRTTEMBERG, deren erste Werfprobefahrt für den Sommer 2015 geplant ist bei einem vorgesehenen Indienststellungstermin im November 2016. Die Indienststellungsplanung der Schiffe der Fregatten-Klasse 125 ist dabei wie folgt vorgesehen:

NATO-Kennung	Name der Einheit (geplante Abnahme/Indienststellung)
F 222	BADEN-WÜRTTEMBERG (2016)
F 223	NORDRHEIN-WESTFALEN (2017)
F 224	SACHSEN-ANHALT (2018)
F 225	RHEINLAND-PFALZ (2019)

Technische Daten:

Länge: 149,6 m

Breite: 18,8 m

Tiefgang: 5,0 m

Einsatzverdrängung: 7.00 t

Geschwindigkeit: 26 kn

Besatzung: 120 + 70

Konsequenzen aus dem weitreichenden Aufgabenprofil der Marine sowie die gleichzeitige Forderung an eine Steigerung der Verfügbarkeit im Einsatzgebiet, der sogenannten Intensivnutzbarkeit, und die volle Einsatzfähigkeit bei deutlich verringerter Besatzungsstärke flossen bei Entwicklung und Konstruktion der Klasse F 125 mit ein. Zu den Hauptaufgaben der künftigen Fregatten dieser Klasse zählen die Seeraumüberwachung in Stabilisierungsoperationen, die Unterstützung des Einsatzes von Spezialkräften von See her und die Fähigkeit zum Beschuss von Landzielen (taktische Feuerunterstützung). Zum Aufgabenspektrum gehören Einsätze in der Bündnisverteidigung, der Krisenprävention und humanitäre Rettungsmissionen ebenso wie die Terrorismusbekämpfung und die Abwehr asymmetrischer Bedrohungen, z.B. Piratenangriffe).

Das Betriebskonzept der neuen Fregatten ist auf eine Intensivnutzung in Verbindung mit einem Mehrbesatzungskonzept ausgelegt. Die Intensivnutzung sieht eine durchgehende Betriebszeit im Einsatz von bis zu zwei Jahren vor, ohne dass planmäßige Instandsetzungsmaßnahmen durchgeführt werden müssen. Da die erhöhte Verweildauer im Einsatzgebiet von einer Besatzung allein nicht zu tragen ist, wird es faktisch eine zweite Besatzung/Crew pro Schiff geben. Diese Crews wechseln sich dann fortlaufend im Einsatzgebiet ab.

Mehrzweckkampfschiffe Kl. 180 (MKS 180)

So betritt die Einsatzflottille 2 mit dem neuen Einsatz- und Betriebskonzept für ihre schwimmenden Einheiten, gleichsam als Pionier der Marine, Neuland. Das innovative Betriebskonzept der beiden zukünftigen Waffensysteme, Fregatte Kl. 125 und Mehrzweckkampfschiff Kl. 180, ist dabei im Kern nichts anderes als die logische Umsetzung der Vorgaben der ‚Verteidigungspolitischen Richtlinien‘ und der ‚Konzeption der Bundeswehr‘ unter den Rahmenbedingungen begrenzter Ressourcen. Letztlich geht es darum, entsprechend der jeweiligen ‚levels of ambition‘ weiterhin Einheiten weltweit, jederzeit und durchhaltefähig für Einsätze der Bundeswehr zur Verfügung zu stellen. Dafür steht angesichts großräumiger Einsatzgebiete und ausgedehnter Einsatzdauer der Begriff ‚Intensivnutzung‘.

Intensivnutzung ist ein Betriebskonzept, das im Rahmen der Materialerhaltung eine durchgehende Betriebszeit im Einsatz von bis zu zwei Jahren ohne planmäßige Instandsetzungsintervalle erlaubt, also den durchgängigen Verbleib im Einsatzgebiet ohne weitere Transits und Schiffswechsel ermöglicht. Damit werden auch die weiteren Grundpfeiler der Einsatzfähigkeit, ‚Personal‘ und ‚Ausbildung‘, angepasst. Bei bis zu zweijährigem Verbleib des Schiffes im Einsatzgebiet ist einerseits das Personal nicht über die Grenzen der Vorgaben zur Vereinbarkeit von Familie und Dienst hinaus zu fordern, andererseits muss mit unterstützenden Elementen aus dem Heimatstützpunkt heraus der Betrieb mit wechselnden Besatzungen über diesen Zeitraum sichergestellt werden. Gleichzeitig ist aber auch mit der Einsatzausbildung ein insgesamt höherer Grad an Professionalität und Flexibilität zu erreichen, um Schiffe im Einsatz nach dem neuen Betriebskonzept zu betreiben. Ein ambitioniertes Konzept, für das neben der ‚Intensivnutzung‘ auch die Begriffe ‚Mehrbesatzungsmodell‘, ‚Unterstützungselemente‘ und ‚Einsatzausbildungszentren‘ stehen.

Mit diesen Stellschrauben wird das Betriebskonzept ausgeformt, das die Fregatten der Einsatzflottille 2 weiterhin einsatzbereit, professionell und bei berechenbarer Belastung für die Besatzungen in die Einsätze bringt. Dazu wird entsprechende Infrastruktur wie Unterkünfte sowie Dienst- und Ausbildungsgebäude auf dem Gelände des Marinestützpunktes Wilhelmshaven aufgebaut und im Stab der Flottille ein neues, diesen Prozess steuerndes Element ‚Einsatzausbildung‘ geschaffen – alles in allem anspruchsvolles und innovatives Neuland für die Flottille und für die Marine.

Troßgeschwader



Geschichte und Auftrag

Die Ursprünge des Trossgeschwaders reichen bis in die Anfänge der damaligen Bundesmarine zurück. Nach Bildung eines Vorkommandos in Bremerhaven am 01.01.1960, das noch im gleichen Jahr nach Brake an der Unterweser verlegte, wurde dort am 01.10.1960 das Kommando der Troßschiffe gemäß Aufstellungsbefehl Nr. 95 (Marine) vom 25.06.1959 aufgestellt. Das Kommando wurde truppendienstlich der Marinedivision Nordsee und einsatzmäßig dem Flottenkommando unterstellt. Das Kommando der Troßschiffe, als Sammelbegriff für Versorger, Tanker und Schlepper, umfasste zunächst sechs Schiffe, vier Tanker und zwei Materialtransporter. Am 03. 10. 1963 war die vollständige Arbeitsfähigkeit des neuen Kommandos hergestellt. Der Schiffsbestand des Kommandos Troßschiffe erhöhte sich in der Folge nach und nach auf 36 Einheiten, unter ihnen die eigens für die logistische Komponente der Flotte gebauten Versorger der Klasse 701 und die Munitionstransporter der Klasse 760. Am 01.01.1967 wurde das Kommando in Versorgungsflottille umbenannt. Im gleichen Jahr, am 1.10.1967 wurde der Verband gemäß Aufstellungsbefehl Nr. 159 (Marine) vom 10.05.1967 in zwei Geschwader untergliedert, das 1. Versorgungsgeschwader in Kiel für den Ostseebereich und das 2. Versorgungsgeschwader in Cuxhaven für den Nordseebereich, jeweils geführt von einem Kapitän zur See mit einem ca. 35köpfigen Stab. Beide Versorgungsgeschwader wurden der Versorgungsflottille unterstellt. Der Stab der Versorgungsflottille verlegt am 23.10. 1967 von Brake nach Emden und am 10.06.1968 endgültig von Emden nach Cuxhaven. Anfänglich erhielt die Versorgungsflottille mit den Versorgern der LÜNEBURG-Klasse und der WESTERWALD-Klasse Mitte der 60er Jahre eigens für die Marine gebaute Schiffe, die bis weit in die 90er Jahre Träger der Seeversorgung

für die Deutsche Marine waren. Damals schon gliederten sich die Einheiten in militärisch und zivil besetzte Klassen auf. Beispielsweise wurden die Hochseeschlepper fast ausnahmslos von zivilen Besatzungen gefahren (die Kapitäne und Offiziere kamen in der Mehrzahl von verschiedenen Bergungsreedereien), während die Versorger der LÜNEBURG-Klasse rein militärisch besetzt waren. Diese Besonderheit eines gemischten Verbandes zeichnet das Trossgeschwader noch heute aus. So ist das Trossgeschwader von Anbeginn an der einzige Verband der Flotte mit Besatzungen, die sich aus Soldaten, Beamten, Angestellten und Lohnempfängern zusammensetzen.

Mit Aufstellung des Marineunterstützungskommandos 1974 als weiterer höherer Kommandobehörde der Marine wurde die Versorgungsflottille dann dem Flottenkommando unterstellt. Am 22. September 1994 wurde die Versorgungsflottille im Rahmen einer Umstrukturierung der Marine mit Befehl des Führungsstabes der Marine vom 16.04.1993 aufgelöst und die beiden Versorgungsgeschwader, von denen das 2. Versorgungsgeschwader mittlerweile von Cuxhaven nach Wilhelmshaven verlegt hatte, - gleichermaßen in einem Akt der Integration von Operation und Logistik wie der Verschlinkung des Organisationsstrukturen - der damaligen Zerstörerflottille in Wilhelmshaven zugeordnet. Die Stäbe der beiden Geschwader, die am 25.03.1997 endgültig aufgelöst wurden, wurden der Zerstörerflottille angegliedert. Im April 1996 wurde das Trossgeschwader, gebildet aus den zu diesem Zeitpunkt aufgelösten 1. und 2. Versorgungsgeschwader mit den 15 Unterstützungseinheiten beider Geschwader und ihren 574 Soldaten und Zivilpersonal aufgestellt und der Zerstörerflottille unterstellt. Am 25. März 1997 wurde das Trossgeschwader in der Zerstörerflottille und mit Sitz in Wilhelmshaven dann in Dienst gestellt.

Heute gehören zu diesem Geschwader insgesamt 10 Einheiten, verteilt auf die Stützpunkte Wilhelmshaven und Kiel. Die Trossschiffe wurden auf den Nord- und Ostsee-Bereich verteilt, um den beiden Einsatzflottilen der Marine jederzeit und schnellstmöglich für Unterstützungs- und Übungsvorhaben zur Verfügung stehen zu können. Ihre Aufgaben bestehen in der Versorgung anderer Einheiten in See und im Hafen mit Kraftstoff, Schmieröl, Frischwasser, Munition, Kantinenwaren, Proviant, Ersatzteilen und Verbrauchsgütern, sie leisten Ausbildungsunterstützung für die Schulen der Marine (Trainingsplattform für ‚Boarding-Teams‘ und seemännisches Personal, Navigationsbelehrungsfahrten, ‚Überleben in See‘-Ausbildung für Fliegendes Personal der Bundeswehr, Ausbildung von Offiziersanwärtern der Marine), logistische und sanitätsdienstliche Unterstützung in Manövern, Materialtransport

zwischen Häfen und Depots, humanitäre Hilfseinsätze, Beteiligung an Evakuierungsoperationen und die Teilnahme an NATO-, UN- und EU-Einsätzen.

Neben den zivil besetzten Schiffen unterstehen dem Troßgeschwader mit den Einsatzgruppenversorgern BERLIN, FRANKFURT AM MAIN und BONN die größten schwimmenden Einheiten der Deutschen Marine. Diese zählen aufgrund ihrer Einrichtungen und Ausrüstung zu den modernsten Unterstützungsschiffen der Welt.

Die Einsatzgruppenversorger sind durch ihre Größe und ihr Potential in der Lage, neben ihrem militärischen Auftrag auch besonders humanitäre Einsätze über längere Zeiträume durchzuführen. Gerade hierfür steht das an Bord in 26 Containern mitgeführte MERZ (Marine-Einsatz-Rettungszentrum) zur Verfügung, welches über die grundsätzlichen Fähigkeiten eines kleinen Kreiskrankenhauses verfügt.

Kommandeure

a. Kommando der Troßschiffe

01.06.1959 – 31.12.1960 Korvettenkapitän Franz Burkart (Leiter Aufstellungsstab)

01.01.1961 – 15.06.1962 Fregattenkapitän Herbert Schultze

16.06.1962 – 06.08.1962 Korvettenkapitän Edmund Kuhnen (i.V.)

07.08.1962 – 31.03.1965 Kapitän zur See Hans-Walter Buch

01.04.1965 – 31.12.1966 Kapitän zur See Hans Heidtmann

01.01.1967 Umbenennung in Versorgungsflottille

b. Versorgungsflottille

01.01.1967 – 31.03.1968 Kapitän zur See Hans Heidtmann

01.04.1968 – 30.09.1971 Kapitän zur See Albert Müller

01.10.1971 – 31.03.1977 Kapitän zur See Klaus Hänert

01.04.1977 – 30.09.1983 Kapitän zur See Walter Flentge

01.10.1983 – 30.09.1992 Kapitän zur See Hanns-Joachim Gamböck

01.10.1992 – 30.09.1993 Kapitän zur See Reinhold Siebert

01.10. 1993 – 22.09. 1994 Kapitän zur See Horst Rehse

c. Troßgeschwader

26.03.1997 – 28.09.2001 Kapitän zur See Ingo Splettstößer

29.09.2001 – 29.09.2005 Kapitän zur See Hans-Joachim Rutz

06.02.2006 – 26.03.2010 Kapitän zur See Mathias Metz

26.03.2010 – 23.09.2013 Kapitän zur See Jürgen Looft

23.09.2013 – z.Zt. Kapitän zur See Michael Gemein

Exkurs: Die ‚Schwimmende Versorgung‘ in der Einsatzlogistik Marine

Auftrag der Einsatzlogistik der Marine ist die Sicherstellung der materiellen Einsatzbereitschaft und der Durchhaltefähigkeit der Marine. Logistik von Seestreitkräften findet ihrerseits, und zwar international gleich, ihren Urgrund in den besonderen operativen Bedingungen von Flottenkräften wie im Charakter ihrer Grundeinheit, dem Boot oder Schiff als weitgehend autarker Plattform und Umwelt mit relativ autonomen und für eine gewisse Zeitdauer unabhängig erhaltbaren Lebens- und Einsatzbedingungen.

Die Einsatzlogistik Marine besteht dabei aus folgenden Elementen:

- Der organischen Logistik der Flotte, d.h. den logistischen Hauptabschnitten der Schiffe bzw. den Systemunterstützungsgruppen der Bootsgeschwader, den schwimmenden Unterstützungseinheiten sowie den Technischen Gruppen der Marinefliegergeschwader. Sie alle stellen die unmittelbare Versorgung von Einsatzverbänden auf See mit Kraftstoff und Frischwasser, Verpflegung und Kantinenwaren, Verbrauchsgütern und Munition sicher.
- Der landgebundenen Stützpunktorganisation der Marine mit den drei Marinestützpunktkommandos in Wilhelmshaven, Kiel und Warnemünde mit ihren jeweiligen Hafenbetriebs- und Unterstützungsfahrzeugen als logistische Drehscheiben und funktionale Übergabepunkte/Schnittstellen zur Basislogistik. Sie verantworten jeweils als ‚versorgender Truppenteil‘ die Nachführung und Rückführung von Material, Verpflegung und Post in das Einsatzgebiet der schwimmenden Einheiten.
- Der Waffensystemlogistik, dem Bauzustandsmanagement, der Änderung, Anpassung und Neuentwicklung von Wehrmaterial, die mit der Neuausrichtung der Bundeswehr und der Neuformulierung des Prozesses ‚Customer Product Management (CPM)‘ nunmehr verantwortlich durch das Bundesamt für Informationstechnik, Infrastruktur, Ausrüstung und Nutzung (BAIIN) in Koblenz wahrgenommen wird.

Insgesamt wird dabei die logistische Unterstützung in einem bundeswehrgemeinsamen System aus Führung, Kräften, Mitteln und Verfahren der Basislogistik der Streitkräftebasis (SKB) und den Einsatzlogistiken der Teilstreitkräfte sowie des Rüstungsbereiches und unter Abstützung auf Leistungen der gewerblichen Wirtschaft sowie nationaler und multinationaler Agenturen erbracht. Die logistische Unterstützung durch Gastgebernationen (Host Nation Support) und durch Verbündete können die Leistungen der Einsatz- und Basislogistik lageabhängig ergänzen.

Das Fundament der logistischen Leistungserbringung ist dabei der Systemverbund aus Basis- und Einsatzlogistik. Die Basislogistik umfasst die in der SKB zusammengefassten Kräfte, Mittel und Verfahren für streitkräftegemeinsam wahrzunehmende, querschnittliche logistische Aufgaben. Diese Zusammenfassung ermöglicht eine Konzentration der Aufgabenwahrnehmung der Teilstreitkräfte und des Zentralen Sanitätsdienstes der Bundeswehr auf ihre Einsatzlogistik. Die Einsatzlogistik selbst umfasst die organischen logistischen Kräfte und Mittel der Teilstreitkräfte und des Zentralen Sanitätsdienstes der Bundeswehr und die sie ergänzenden Elemente der jeweiligen Waffensystemlogistik. Die Einsatzlogistik trägt zur Reaktionsfähigkeit bei und ermöglicht den Kräften eines Einsatzkontingents grundsätzlich eine zeitlich und räumlich begrenzte Unabhängigkeit von der Folgeversorgung.

Im Rahmen der Neuordnung des Logistischen Systems der Bundeswehr wurden Aufgaben, die zuvor durch die Teilstreitkräfte jeweils eigenverantwortlich wahrgenommen wurden, an die SKB abgegeben, in Sonderheit die Bereiche Materialdisposition und Materialbevorratung, Transport und die Verfahrensverantwortung für die logistischen Informationssysteme. Neben diesem querschnittlichen Bereich der Basislogistik existieren daher mit den ‚Einsatzlogistiken‘ der Teilstreitkräfte gleichsam ‚Speziallogistiken‘, die ihrerseits mit Notwendigkeit von den je spezifischen Betriebsbedingungen der jeweiligen Teilstreitkraft hervorgebracht werden, mithin relativ autark und durch die einzelnen Teilstreitkräfte zu betreibender und zu verantwortender logistischer Subsysteme, ihren ‚Einsatzlogistiken‘. Der Bereich der Einsatzlogistik ist durch spezifische Schnitt- und Andockstellen mit dem Bereich der Basislogistik verbunden, hingegen in der Verantwortung für spezifische Aufgabenfelder relativ autonom.

Die Verantwortung für die Einsatzlogistik Marine wird im Kern im Marinekommando wahrgenommen, wo man sich zur Koordination der gesamtlogistischen Prozesse der Leistungen aus dem Systemverbund Logistik bedient, also aus SKB, anderen Teilstreitkräften, dem Rüstungsbereich, der gewerblichen Wirtschaft oder von Verbündeten. In der Wahrnehmung ihrer Aufgaben unterhalten die Inspektoren die Einsatzlogistik ihrer Teilstreitkraft und formen zu diesem Zweck entsprechend verbindlich und in Vorschriftenform kodifiziert, das Subsystem ihrer Einsatzlogistik im Logistischen System der Bundeswehr aus.

Die Autarkie dieses Subsystems ist aufgrund seiner Verwobenheit in das Gesamtsystem naturgemäß eher relativ gering, bei der Marine hingegen vergleichsweise groß – geboren aus der spezifischen und grundsätzlich zu denen anderer Teilstreitkräfte und

Organisationsbereiche verschiedenen, nämlich zyklischen Einsatz- und Reproduktionsform ihrer Waffensysteme. Die besondere Autarkie, Ganzheitlichkeit und Geschlossenheit des Subsystems Einsatzlogistik Marine ist ja nichts anderes als die geradezu naturwüchsige Konsequenz aus ihrem einsatzlogistischen Zentralgegenstand, dem mobilen Mikrokosmos Schiff mit seiner an Bord, sowohl auf den Kampfschiffen wie vor allem, in erweiterter Form, auf den begleitenden Unterstützungs- und Versorgungseinheiten, gleichsam ‚mitfahrenden‘ Logistik. Und das ist auch quantitativ nicht wenig, wenn man sich vergegenwärtigt, dass bei Gesamtbesatzungsstärke einer Fregatte Kl. 123 von 211 Personen nicht weniger als 135 Besatzungsangehörige, nämlich Schiffstechniker, Materialbewirtschaftler, Elektroniker und Köche mit der Logistik des Schiffes befasst sind, also letztendlich den Betrieb und die Durchhaltefähigkeit der schwimmenden Plattform verantworten.

Nur auf der Basis dieser auf den Schiffen mitfahrenden Logistik sind Seestreitkräfte überhaupt in der Lage, lang andauernd autark zu operieren, wetterunabhängig, hochmobil und weit abgesetzt von eigenen Basen. Sie verfügen sozusagen über eine integrierte strategische Verlegefunktion. Eine Bindung an stationäre Logistikeinrichtungen im oder am Rande des Einsatzgebietes besteht daher nur bei längerfristigen Operationen im gleichen Seegebiet. Daher bedarf es eines logistischen Systems, das diese spezifischen Einsatz- und Betriebskriterien unterstützt. Und so bedingt die relative Autarkie des Schiffes notwendigerweise auch die relative Autarkie seiner Logistik – und dies völlig unabhängig davon, ob sich schwimmende Einheiten im Ausbildungsbetrieb, in Übungen, oder – wie in Mittelmeer und am Horn von Afrika – im Einsatz befinden. Der Einsatz von Seestreitkräften im Sinne eines durch den Bundestag mandatierten Einsatzes der Bundeswehr ist daher operativ wie logistisch nicht unterscheidbar vom routinemäßigen Einsatz schwimmender Einheiten im Seebetrieb. So befindet sich vielmehr die Marine operativ wie logistisch immer auch dann ‚im Einsatz‘, wenn sie, wie in Ständigen Einsatzverbänden der NATO oder in Übungen und Manövern, außerhalb eines solchen mandatierten Einsatzes der Bundeswehr operiert. Die Marine, und dies ist ihr gleichermaßen operatives wie logistisches Spezifikum, ist nach dem Kommando ‚Alle Leinen los und ein!‘ immer und sogleich ‚im Einsatz‘. Die Marine war zudem auch schon lange vor der Erweiterung des Aufgabenspektrums deutscher Streitkräfte und gleichsam der Natur von Seestreitkräften folgend, auf unserem – eben – blauen Planeten unterwegs. Die Bedingungen logistischer Unterstützung von Seestreitkräften hatten dies, und nicht nur bei uns, sondern bei Marinen weltweit, stets zu reflektieren. Und diese Logistik wird über den ganzen Zyklus der Regeneration von schwimmenden

Waffensystemen, Einsatz – Instandsetzung – Ausbildung - Einsatz ganzheitlich mit immer gleichen Mitteln und Verfahren geleistet.

Auf dieser Grundlage erfolgt die logistische Unterstützung der Einheiten der Marine - und hier zeigt sich auch die fundamentale Rolle der Komponente der ‚schwimmenden Versorgung‘ - in einem System übereinanderliegender Schichten, die lageabhängig und kombiniert genutzt werden. Die Basis ist mit technischem und logistischem Personal sowie Vorräten, Werkstätten und Dokumentation an Bord selbst ausgebracht. Es ist eben die ‚mitfahrende Logistik‘, die die logistische Grundversorgung sichert. Für eine Nachversorgung in See stehen organische Unterstützungseinheiten zur Versorgung der Einsatzverbände mit Betriebsstoff, Wasser, Verpflegung, Munition, Ersatzteilen und erweiterter sanitätsdienstlicher Unterstützung, namentlich an Bord der Einsatzgruppenversorger der Klasse 702 mit ihrem an Bord containerisiert verfügbaren Marine-Einsatz-Rettungszentrum zur Akutversorgung, sowie die Betriebsstofftransporter zur Verfügung. Derart bilden organische logistische Komponenten an Bord und im Verband ein logistisches Subsystem, das dem Truppenführer Selbständigkeit im mobilen Einsatz gibt und ihn, zumindest für eine gewisse Zeit, logistisch autark und damit durchhaltefähig macht.

Neben den nach dem Einlaufen in heimischen oder auswärtigen Häfen verfügbaren Leistungen des internationalen Schiffsagentensystems mit ihrer großen Palette an Verpflegungs- und Kantinenwaren, Wasser, Betriebsstoffen, an örtlichem Transport und Umschlag sowie an Instandsetzungen einfacher Art, die nicht durch Herstellerfirmen oder durch das Marinearsenal übernommen werden müssen, ist es neben diesen organischen und zivilen Leistungen letztlich auch das zuständige Marinestützpunktkommando, das für die schwimmenden Einheiten an jedem Ort des blauen Planeten zentraler und per logistischem Datenfunk weltweit ansteuerbarer Bezugspunkt für alle logistischen Bedarfserklärungen (‚Logistic Requests‘ – LOGREQ) ist – also - gesteuert durch die logistische Abteilung im Marinekommando - Drehscheibe aller logistischer, und eben auch überseeischer Leistungsbringung. Das Marinestützpunktkommando ist zudem Andockpunkt von Basis- und Einsatzlogistik, bezieht und koordiniert dergestalt auch die Leistungserbringung aus dem Systemverbund Logistik der Bundeswehr und ist insgesamt, und so weit er zuweilen geografisch auch vom zu versorgenden Schiff oder Verband entfernt sein mag, dennoch stets präsenter und integraler Kern des Subsystems Einsatzlogistik Marine und seine funktionale Schnittstelle zur bundeswehrgemeinsamen Basislogistik.

(Ende des Exkurses)

Die Tatsache, dass schwimmende Einheiten der Marine aufgrund der Weiträumigkeit ihrer Einsätze und der notwendigerweise begrenzten Vorräte an Bord selbst in See materiell versorgt werden müssen, um ihre Abhängigkeit von Landbasen und entsprechende Transits hin und her zu verringern, macht es operativ erforderlich, Schiffe in See mit Kraftstoff, Frischwasser, Material und Verpflegung nachzuversorgen. Schwimmende Versorgung, also die an Bord der Schiffe oder im Schiffsverband in Form der Versorgungseinheiten gleichsam mitfahrende Logistik und vor allem die Lagerung, der Transport und die Abgabe von Material aller Art an Seestreitkräfte durch dafür besonders ausgestaltete und ausgestattete schwimmende Einheiten mit dem Ziel, in Form einer relativen logistischen Autarkie Operationsfreiheit, Flexibilität und Verweildauer der Einheiten in See zu erhöhen, ist auch eine Aufgabe, die die Einsatzflottille 2 gleichsam mit eigenen Mitteln, den Einheiten ihres Troßgeschwaders nämlich und ihres Marinestützpunktkommandos als logistischer Schaltzentrale für die weltweite Nachführung von Versorgungsgütern, für die Schiffe der Einsatzflottille 2 zu erbringen hat. Die Trossschiffe dienen somit unmittelbar der operativen Einsatzversorgung der Einheiten der Flotte auf See. Das Trossgeschwader setzt sich seinerseits aus Einsatzgruppenversorgern, Betriebsstofftransportern, Bergungs- sowie Seeschleppern zusammen.

Die Einsatzgruppenversorger (EGV) sind die größten schwimmenden Einheiten der Marine. Die EGV der BERLIN-Klasse unterstützen die Einsatzgruppen der Marine, die sich aufgabenorientiert aus unterschiedlichen Schiffen und Booten zusammensetzen. Die Einheiten der Flottille haben insgesamt mit ihren spezifischen Fähigkeiten und Anpassungen an das maritime Umfeld über die Jahre zunehmend an Bedeutung gewonnen - das Einsatzspektrum hat sich dabei stetig erweitert. Internationale Einsätze zur Krisenbewältigung und Konfliktverhütung sind hierbei immer stärker in den Mittelpunkt gerückt. Dabei engagiert sich die Marine seit Mitte der 90er Jahre zunehmend in entfernten Seegebieten potentieller und tatsächlicher Krisenregionen wie dem östlichen Mittelmeer und dem Seegebiet am Horn von Afrika. Die Abwehr des weltweiten Terrorismus und der Kampf gegen die Piraterie sind zu wesentlichen Aufgaben der Marine und damit vor allem der Einsatzflottille 2 geworden. Die Flottille ist mit ihren Einheiten seit Jahren im Rahmen maritimer Einsätze ‚unterwegs‘, vor allem im östlichen Mittelmeer und im Kampf gegen die Piraterie am Horn von Afrika. Und dies nicht nur mit Fregatten, sondern eben auch mit ihren großen Versorgungseinheiten, die mit ‚Replenishment at Sea (RAS)‘, der Kraftstoff-, Frischwasser -oder Materialübergabe in See, wesentlich die Langfristigkeit und globale Weiträumigkeit der Einsätze der Fregatten sicherstellen. Doch nicht nur die Einsatzverpflichtungen ihrer Schiffe sind durch die

Einsatzflottille 2 zu gewährleisten. Gleichzeitig zu den Einsätzen sind auch durchgängig Einheiten für die Teilnahme an NATO-Verbänden sowie an nationalen und multinationalen Manövern abzustellen. So gilt es für die Flottille mit ihren Schiffen und Besatzungen permanent, maritime Einsatzfähigkeit und Präsenz zu ‚produzieren‘ und so einen deutlichen und nachhaltigen Beitrag zum Kräftedispositiv und Einsatzprofil der Streitkräfte zu liefern. Und dies gilt eben in gleichem Maße für die Fregatten wie ihre logistischen Unterstützungseinheiten, und hier namentlich die Einsatzgruppenversorger der Klasse 702, die größten Schiffe unserer Marine, deren drittes Schiff, die BONN am 13.09.2013 an Wilhelmshavens maritimer Flaniermeile am ehemaligen Großen Hafen und damit durchaus und bewusst in der Öffentlichkeit, gleichsam mitten unter der Bevölkerung der Stadt und ihren Gästen, feierlich in Dienst gestellt wurde. Neben den Leistungen der landgestützten Logistik, namentlich denen des Heimatstützpunktes und dessen Nachführung von Ersatz- und Austauschteilen und Post, dem weltweiten Schiffsagentensystem, den Leistungen von Marinearsenal und Industrie ist das Fundament der Versorgung von Seestreitkräften die im mobilen ‚Mikrokosmos Schiff‘ an Bord selbst sowie die im Verband gleichsam mitfahrende Logistik, die dem Verbandsführer eine große Mobilität und eine relative Autarkie erlaubt - ein Konzept, das gerade angesichts des neuen Konzeptes der ‚Intensivnutzung‘ der Fregatten Kl. 125 umso mehr auf eine funktionierende und permanente logistische Unterstützung, vor allem auch durch organische Unterstützungseinheiten, angewiesen ist. Und da sind es neben den Betriebsstofftransportern vor allem die Einsatzgruppenversorger der Klasse 702, die mit ihren Vorräten an Kraftstoff, Wasser, Ersatzteilen und Verpflegung die Seeausdauer und Reichweite unserer Fregatten vernehmlich erhöhen und damit wesentlich zur Durchhaltefähigkeit des gesamten Verbandes beitragen. Der Einsatzgruppenversorger war und ist in seiner multifunktionalen Rolle als Versorger, Tanker und Sanitätsplattform, verfügt er doch zur sanitätsdienstlichen Unterstützung des Einsatzverbandes über ein an Bord in Containern mitgeführtes Marine-Einsatz-Rettungszentrum (MERZ), ein deutlicher qualitativer Sprung im Hinblick auf Spektrum und Qualität der verbandsintern in schwimmenden Einsatzverbänden verfügbaren logistischen Leistungen. Der Einsatzgruppenversorger ist eine weltweit einsetzbare Nachschub- und Unterstützungseinheit mit einem breiten Spektrum an logistischen Leistungen wie Versorgung von nationalen wie multinationalen Verbänden mit Betriebsstoffen, Verbrauchsgütern, Proviant, Sanitätsmaterial und Munition, sanitätsdienstliche Unterstützung, Betrieb von zwei Bordhubschraubern, Transport, Betrieb und Umschlag von Containern, Unterbringung von einsatzrelevantem Ergänzungspersonal, umweltverträgliche Entsorgung von Abwasser und Müll. Vor allem aber hatte sich auch die

Entsendung des EGV BERLIN, der kurzerhand auf einer Ausbildungsreise befindlich in das Krisengebiet Banda Aceh an der indonesischen Küste ‚umgeleitet‘ wurde, im Rahmen der internationalen Hilfsmission infolge des Weihnachten 2004 über große Teile Südostasiens hereingebrochenen Tsunamis insofern außerordentlich bewährt, als mit dem modularen Marine-Einsatz-Rettungszentrum und den logistischen Einrichtungen an Bord gleichsam aus dem Stand heraus, mit der an Bord gleichsam mitfahrenden logistischen und sanitätsdienstlichen Infrastruktur sowie dem eingeschifften Ärzte- und Helferteam nämlich, sofort und unmittelbar Hilfe geleistet werden konnte. Mit dem EGV hatte um die Jahrtausendwende eine neue Ära in der Geschichte der schwimmenden Logistik begonnen. Sie wird nun, mit der Indienststellung des dritten Schiffes der Klasse, der BONN, eindrucksvoll bestätigt und fortgeführt.

Einheiten

Einsatzgruppenversorger

Aufgaben s. ausführlich o.

NATO-Kennung	Name der Einheit (Indienststellung)
A 1411	BERLIN (11.04.2001)
A 1412	FRANKFURT AM MAIN (27.05.2002)
A 1413	BONN (13.09.2013)

Betriebsstofftransporter

Betriebsstofftransporter dienen der Versorgung der schwimmenden Einheiten mit Kraftstoff, Betriebsstoffen und Wasser in See und im Hafen. Vor allem die großen Betriebsstofftransporter SPESSART und RHÖN sind weltweit im Einsatz zur Versorgung deutscher wie ausländischer Einheiten in Übungen, Manövern und in Einsätzen.

NATO-Kennung	Name der Einheit (Indienststellung)
A 1442	SPESSART (05.09.1977)
A 1443	RHÖN (23.09.1977)
A 1425	AMMERSEE (02.03.1967)
A 1426	TEGERNSEE (23.03.1967)

Bergungsschlepper

Der Bergungsschlepper wird als Unterstützungs- und Ausbildungsfahrzeug für den U-Boot-Einsatz verwendet. Weiterhin fungiert der Schlepper als Übungsminenbergefahrzeug sowie als Tauchereinsatzplattform.

NATO-Kennung	Name der Einheit (Indienststellung)
A 1458	FEHMARN (01.02.1967)

Seeschlepper

Die Hauptaufgabe der Seeschlepper ist das Schleppen und Bergen von Seefahrzeugen sowie die Hilfeleistung in See.

NATO-Kennung	Name der Einheit (Indienststellung)
A 1451	WANGEROOGE (09.04.1968)
A 1452	SPIEKEROOG (14.08.1968)

Literatur zu Versorgungsflottille und Troßgeschwader:

- Breyer, S./Koop, G., Die Schiffe und Fahrzeuge der deutschen Bundesmarine 1956-1976. München 1978.
- Gamböck, H.-J., Die Versorgungsflottille, In: MarineForum 3-1992, S. 60-65.
- Harnack, W., Die Zerstörerflottille der Deutschen Marine von 1958 bis heute. Hamburg 2001.
- Jung, D./Maass, M./Wenzel, B., Tanker und Versorger der deutschen Flotte 1900-1980. Stuttgart 1981.
- Kaack, U., Typenatlas Bundeswehr. Die Schiffe der Bundesmarine 1956 bis 1990. München 2013.
- Kaack, U., Typenatlas Bundeswehr. Die Schiffe der Deutschen Marine 1990 bis heute. München 2013.
- Rohde, C., Ohne uns läuft nix. In: Y. 11-2002, S. 52-54.

Marinestützpunktkommando Wilhelmshaven



Geschichte der 4. Einfahrt

Der 14. Juni 1848 gilt allgemein als ‚Geburtstag‘ der heutigen deutschen Marine. Damals beschloss die Nationalversammlung in Frankfurt, das Parlament einer bürgerlichen Revolution, die Aufstellung einer Flotte zur Abwehr einer dänischen Blockade der schleswig-holsteinischen Küsten. In diesem Zusammenhang beurteilte eine Kommission unter Preußens Prinz Adalbert das Fahrwasser der Jade „bei Heppens“ erstmals als geeignet für die Anlage eines Flottenstützpunktes.

Aus dem Plan wurde Wirklichkeit, als Preußen – auf dem Weg von der Landmacht zur Seemacht – am 20. Juli 1853 mit dem ‚Jadevertrag‘, in dem der Großherzog von Oldenburg das Jadegebiet zum Bau eines preußischen ‚Marine-Etablissements‘ an den König von Preußen veräußerte und dergestalt die Hoheitsrechte über etwa 310 Hektar große Fläche am Jadebusen erwarb. Im Juli 1856 genehmigte König Wilhelm von Preußen, der spätere Kaiser Wilhelm I., dann den Plan für die Anlage von Hafen und Werft, 1858 begannen die Arbeiten auf einer der damals größten Baustellen Europas.

Am 17. Juni 1869 schließlich erhielt das ‚preußische Jadegebiet‘ - Hafen, Schleuse, und erste Garnisonsbauten - von König Wilhelm I. den Namen ‚Wilhelmshaven‘. 1873 wurde Wilhelmshaven ebenso wie Kiel per Gesetz ‚Reichskriegshafen‘. Im Jahre 1875 begannen die Bauarbeiten an einer zweiten Schleuse, die 1886 in Betrieb ging. Der Hafen wurde nach Westen bis zur heutigen Kaiser-Wilhelm-Brücke erweitert. Das Wachstum der Kaiserlichen Marine im Zeitalter einer ‚navalistischen‘ Politik und das Inkrafttreten der Flottengesetze des Staatssekretärs des Reichsmarineamtes, Großadmiral Alfred von Tirpitz, erforderten aber weitere Baumaßnahmen.

Bereits 1900 wurden daher an einer weiteren Doppelschleuse die Bauarbeiten aufgenommen, da die Schiffe durch das Tirpitzsche Flottenbauprogramm immer größer und auch zahlreicher

wurden. Die neue nunmehr III. Hafeneinfahrt wurde am 15. Oktober 1909 mit der Einfahrt der Linienschiffe des neuen ‚Dreadnought-Typs NASSAU und WESTFALEN eingeweiht. Im Gefolge der Niederlage im Ersten Weltkrieg versenkte sich die Hochseeflotte 1919 im schottischen Internierungshafen von Scapa Flow selbst. Wilhelmshaven verlor mit seiner Flotte einen großen Teil seiner wirtschaftlichen Existenzgrundlagen, die Reichsmarine zog sich dann nach Osten hinter die Kaiser-Wilhelm-Brücke zurück.

Anfang der 1930er Jahre, vor allem aber mit der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten 1933, begann eine neue maritime Aufrüstung. Deren Symbol war die Planung des Nordhafens und der IV. Hafeneinfahrt (fertiggestellt 1942) für die gigantischen Schlachtschiffe und Flugzeugträger im Rahmen des Flottenbauprogramms der Kriegsmarine, dem sogenannten ‚Z-Plan‘.

So wurde im Hinblick auf die in Planung befindlichen großen Schiffe bereits 1936 mit dem Bau einer neuen Doppelschleuse, der nunmehrigen ‚4. Einfahrt‘ begonnen. Sie wurde am 7. November 1942 mit dem Einlaufen des Leichten Kreuzers EMDEN feierlich in Betrieb genommen und nach dem damaligen Oberbefehlshaber der Kriegsmarine ‚Raeder-Schleuse‘ getauft.

Seine militärische Bedeutung und exponierte Lage zu den alliierten Flugplätzen in Großbritannien brachte Wilhelmshaven während des Zweiten Weltkrieges mehr als 100 schwere Luftangriffe. Zwei Drittel der Bebauung wurden zerstört, große Teile des ‚wilhelminischen‘ Wilhelmshaven aus der Zeit zwischen 1888 und 1918 gingen unter.

In Wilhelmshaven übte nun neben der Militärregierung ein britischer Marinebefehlshaber die Kommandogewalt aus. Gemäß der alliierten Beschlüsse werden die verbliebenen Schiffe der ehemals kaiserlichen Marine auf die alliierten Mächte aufgeteilt, die Maschinen der Werft erhielt die Sowjetunion. Der ursprüngliche Plan, Wilhelmshaven bis zur Maade zu fluten, wurde aufgegeben. Jedoch wurden bis 1950 viele Bunker, die meisten Werftgebäude und der größte Teil der Hafenanlagen einschließlich der großen Seeschleuse gesprengt.

Die Zeit ganz ohne Marine war für die Stadt jedoch nicht von langer Dauer, denn 1956 wurden nach der Gründung der Bundeswehr die ersten Freiwilligen in der Kasernenanlage Ebkeriege zur Marine-Lehrkompanie einberufen. Schon bald nahmen die ersten Kommandobehörden wie das Kommando der Flottenbasis und das Kommando der Seestreitkräfte ihre Arbeit wieder auf. Am 6. Juni 1956 liefen vier Räumboote als erste fahrende Einheiten der neuen Bundesmarine in die alte I. Hafeneinfahrt ein.

Für die nächste Zeit war nun die Wiesbadenbrücke, eine ehemalige Versorgungspier, Liegeplatz des 1. Schnellen Minensuchgeschwaders, des 2. Schnellbootgeschwaders und des

1. Geleitgeschwaders. Auf Dauer reichte diese Infrastruktur aber nicht aus. Deswegen begann man schon Ende der 1950er Jahre mit dem Neubau der Arsenalwerkstätten und Docks rund um den alten Bauhafen.

Der Wiederaufbau der großen Seeschleuse auf ihren alten Fundamenten erwies sich als wirtschaftlich im Vergleich zum völligen Neubau einer Schleuse, der 1957 dann auch begann. Auf den ersten Blick erscheint es unverständlich, warum diese große Doppelschleuse mit einer Kammerlänge von 390 m und einer Breite von 60 m sowie einer Drempeltiefe von 11,50 m wiederhergestellt wurde. Bei den Sprengungen der britischen Besatzungsmacht war die 3. Einfahrt zwar nachhaltig zerstört worden, so dass ihr Wiederaufbau unmöglich war. An der 4. Einfahrt waren dagegen nur die Schleusenhäupter gesprengt, die Kammern aber waren nahezu vollständig erhalten. So war es, verglichen mit dem Kostenaufwand für den Bau einer neuen, dann 5. Einfahrt, vertretbar und, wie dies auch der Bundesrechnungshof attestierte, wirtschaftlich, die 4. Einfahrt mitsamt ihrer Schleuse wieder aufzubauen. Im Vorhafen der Doppelschleuse entstand dann ab 1964 der neue Marinestützpunkt als offener, tideabhängiger Hafen mit schleusenunabhängigen Liegeplätzen, der im August 1968 seiner Bestimmung übergeben wurde. Der Marinestützpunkt Wilhelmshaven ist dabei bis zum heutigen Tage der einzige militärische Bereich der Welt, den, nämlich auf dem Weg der Schiffe von oder nach Schleuse und Binnenhafen, eine öffentliche Seeschiffahrtsstraße und damit auch ziviler Schiffsverkehr durchquert.

Auftrag

(in: Marinestützpunktkommando Wilhelmshaven (Hrsg.)/ Presse- und Informationszentrum Marine Wilhelmshaven (Red.), Standort Wilhelmshaven. Wilhelmshaven 2014)

Das Marinestützpunktkommando Wilhelmshaven ist für gesamten Hafenbetrieb im Marinestützpunkt ‚Heppenser Groden‘ zuständig und der Einsatzflottille 2 direkt unterstellt. Der Auftrag besteht in der logistischen Unterstützung der Flotte im Nordseebereich und bei Einsätzen in Übersee.

Der Marinestützpunkt ist Heimathafen und logistische Drehscheibe der Wilhelmshavener Schiffe. Er ist die flächenmäßig größte Liegenschaft der Deutschen Marine und erstreckt sich auf einer Fläche von ca. 4,5 qkm und verfügt über 4.000 m Pierlänge. Teil der militärischen Hafenanlagen ist die große Seeschleuse. Durch den Außenhafen verläuft eine zivile Seeschiffahrtsstraße als Zufahrt zur Seeschleuse. Die mehr als 100 Gebäude und landfesten Anlagen teilen sich 30 Einliegerkommandos, wovon die Einsatzflottille 2 die mit Abstand größte Dienststelle ist. Aufgrund seiner Größe und den Hafenanlagen ist der Marinestützpunkt ‚Heppenser Groden‘, landläufig ‚4. Einfahrt‘ genannt, charakteristischer Bestandteil des Stadtbildes von Wilhelmshaven.

Das Marinestützpunktkommando Wilhelmshaven ist für die Sicherstellung des gesamten Kasernenbetriebs einschließlich Bewachung und Absicherung der Liegenschaft verantwortlich. Hieraus leiten sich folgende übergeordnete Hauptaufgaben ab:

- Seemännische, technische und logistische Unterstützung von Einheiten im Stützpunkt sowie Einsatzunterstützung aller Einheiten der Flotte,
- Erhaltung der militärischen und betrieblichen Sicherheit im Stützpunkt,
- Betreuung und Öffentlichkeitsarbeit,
- Hafen-, Liegenschafts- und Unterkunfts-management einschließlich Eigenversorgung sowie Kfz- Koordinierung und -instandsetzung.

Für jedes einlaufende Schiff beginnt die Fürsorge durch den Stützpunkt bereits mit auf Reede wartenden Schleppern, um es auf den zugeteilten Liegeplatz zu schleppen. Am Liegeplatz kann das Schiff von einem ‚Landanschluss‘ Gebrauch machen, das heißt, ihm werden Elektrizität, ggf. Dampf, Wasser, Telefon, ein Fernschreibanschluss sowie zur Entsorgung ein Fäkalienanschluss zur Verfügung gestellt.

Beim Leiter Einsatzversorgung des Marinestützpunktkommandos gehen Anforderungen für Güter aller Art ein. Diese werden aus eigenen Beständen (rund 50.000 Artikel) entnommen oder aus den Depots beschafft und in großen Hallen zusammengestellt, von wo aus sie mit

Lastwagen zum Schiff gebracht und dort mit eigenen mobilen Kränen der Umschlaggruppe verladen werden.

Hinzu kommen weitere Serviceleistungen, die durch das Personal des Stützpunktes sichergestellt werden:

- Unterkunft in den Landunterkünften des Stützpunktes: ca. 80.000 Übernachtungen jährlich.
- Hafenbetrieb: über 700 Einsätze von Marineschleppern jährlich.
- Verpflegung: An ,normalen Werktagen werden von der Truppenküche an Land bis zu 1.5000 Mittagmahlzeiten zubereitet und entsprechende Anzahlen von Frühstücks- und Abendmahlzeiten zubereitet.

Zum Marinestützpunktkommando gehören außerdem eine Tauchergruppe und das Freizeitbüro. Rettungs- und Bergungsaufgaben bei Schiffsunfällen stehen im Vordergrund der Arbeit der Tauchergruppe. Aber auch Instandsetzungsarbeiten am Unterwasserschiff oder Kontrolltauchgänge in Hafenanlagen und an den Liegeplätzen gehören zum Einsatzspektrum der Tauchergruppe.

Des Weiteren koordiniert das Marinestützpunktkommando Wilhelmshaven die Unterkünfte der Werftliegerbesatzungen der gesamten Marine. Dafür betreibt das Kommando die Wohnboote KNURRHAHN, ALTMARK und WISCHE aus Beständen der ehemaligen Volksmarine der DDR sowie zwei Werftliegerunterstützungszüge in Hamburg-Reiherdamm und Schwanewede.

Organisation

Schließlich besteht ein wesentliches Element der neuen Struktur der Einsatzflottille 2 in der Zusammenführung von Operation und Logistik in Form der Integration des Marinestützpunktkommandos Wilhelmshaven in die Flottille. Das Marinestützpunktkommando wurde am 01.10.2012 dem Kommandeur der Einsatzflottille 2 unterstellt und mit Wirkung vom 01.10.2013 vollständig in die Flottille integriert.

Seine Struktur leitet sich dabei aus folgenden übergeordneten Hauptaufgaben ab:

- Seemännische, technische und logistische Unterstützung von Einheiten im Stützpunkt sowie Einsatzunterstützung aller Einheiten der Flotte,
- Erhaltung der militärischen und betrieblichen Sicherheit im Stützpunkt,
- Betreuung und Öffentlichkeitsarbeit,
- Hafen-, Liegenschafts- und Unterkunftsmanagement einschließlich Eigenversorgung sowie Kfz - Koordinierung und – instandsetzung.

Das Marinestützpunktkommando wird auf dieser Grundlage in die fünf Elemente Personalwesen (S1), Kasernenkommandant (S3), Stützpunktbetrieb (S4), Einsatzversorgung und Hafenbetrieb gegliedert. Die Werftliegerunterstützungszüge Hamburg - Reiherdamm und Schwanewede bleiben als eigenständige Dienststellen unter Beibehaltung des Unterstellungsverhältnisses erhalten.

Neben der in See stattfindenden Einsatzausbildung findet nunmehr im Rahmen des Mehrbesatzungsmodells eine vorbereitende einsatznahe Einsatzausbildung und Inübunghaltung der Besatzungen an Land, und zwar unmittelbar auf dem Gelände des Marinestützpunktes statt, also heimatnah und entsprechend den Maximen der Vereinbarkeit von Familie und Dienst – ebenfalls ein absolut neuartiges Konzept, das noch seiner infrastrukturellen Realisierung bedarf. Daher war es insgesamt auch naheliegend, in einem weiteren Schritt der Neuausrichtung der Einsatzflottille 2, und damit mit ihr der Ausbildungs- und Logistiklandschaft der Marine insgesamt, das Marinestützpunktkommando Wilhelmshaven, Heimathafen und logistische Drehscheibe der Wilhelmshavener Schiffe für deren langandauernde und größtenteils parallel laufende, geografisch zudem unbeschränkte Einsätze, dem Kommandeur der Einsatzflottille 2 zu unterstellen – eine Maßnahme, die die Neuausrichtung der Einsatzflottille 2, der ‚Heimat der Dickschiffe‘ in Wilhelmshaven, neben deren neuartigem Einsatz- und Betriebskonzept nachdrücklich komplettiert.

Stützpunktbetrieb

Der Marinestützpunkt Heppenser Groden ist die flächenmäßig größte Liegenschaft der Deutschen Marine. Das Marinestützpunktkommando ist für die Sicherstellung des gesamten Kasernenbetriebs einschließlich Bewachung und Absicherung der Liegenschaft verantwortlich. Die Truppenküche verausgibt täglich bis zu 1.500 Einzelmahlzeiten, das Unterbringungsmanagement koordiniert jährlich ca. 117.000 Übernachtungen in den militärischen Liegenschaften Heppenser Groden, Ebkeriege und Admiral – Armin - Zimmermann - Kaserne. Das Marinestützpunktkommando betreibt für die ca. 9.000 Soldaten am Standort Wilhelmshaven zudem sämtliche Sport- und Betreuungseinrichtungen und die Fach- und Informationsstelle, die ehemalige ‚Marinefachbibliothek‘. Das Büro Großveranstaltungen des Marinestützpunktkommandos plant, organisiert und unterstützt zivile und militärische Veranstaltungen mit Außenwirkung am Standort. Das Marinestützpunktkommando Wilhelmshaven koordiniert darüber hinaus sämtliche Unterstützungsleistungen für alle Werftlieger der Marine an allen Werftstandorten; hierzu gehören auch die Planung, Einsatz und Vergabe der Wohnboote KNURRHahn, ALTMARK und WISCHE einschließlich der Titelverwaltung für Werftunterkünfte. In dem neu aufzustellenden Organisationselement ‚Liegenschaftsmanagement‘ werden zukünftig alle infrastrukturellen Angelegenheiten der Einsatzflottille 2 und der Kasernenanlagen Heppenser Groden und Ebkeriege verantwortlich bearbeitet. Das Gros der Gebäude in der Liegenschaft Heppenser Groden stammt aus den sechziger Jahren; daher besteht aktuell ein großer Sanierungs- und damit auch großer Investitionsbedarf. Die beiden größten Vorhaben sind die Erneuerung der Spundwände im Vorhafen (Baubeginn 03/2013) und die Westerweiterung des Marinestützpunktes (Baubeginn 04/2012). Die Westerweiterung ist ursächlich im Mehrbesatzungskonzept für die Fregatte F 125 begründet. Die Neubauvorhaben umfassen Landunterkünfte für nicht eingeschiffte Besatzungen sowie Dienst- und Ausbildungsgebäude. Als erstes Gebäude wird die Rettungstaucherhalle für Einweisung in Rettungsmittel, Taucherdienst und die Schwimmausbildung am Standort gebaut.

Der Stützpunkt ‚Heppenser Groden‘ ist mit ca. 4.000 m Pierlänge der größte Hafen der Deutschen Marine. Teil der militärischen Hafenanlagen ist die große Seeschleuse, über die der Zugang zum zivilen Binnenhafen und zum Marinearsenal erfolgt. Durch den Außenhafen verläuft eine zivile Seeschiffahrtsstraße als Zufahrt zur Seeschleuse. Die Koordination des zivilen und militärischen Schiffsverkehrs erfolgt durch den militärischen Hafenskapitän, der in dieser Funktion die Autorität einer nationalen Hafenbehörde ausübt. Erforderliche Hafenbetriebsleistungen, wie z.B. Unterstützung bei seemännischen Manövern oder bei Umschlagsarbeiten, werden für in- und ausländische Marineeinheiten erbracht. Zur Sicherstellung des Hafenbetriebs verfügt das Marinestützpunktkommando Wilhelmshaven über drei eigene Schlepper und das Entsorgungsboot EVERSAND für Hafenversorgung und Entsorgung.

Hafenbetriebsfahrzeuge

Ölauffangschiff

Die Marine betreibt zwei Ölauffangschiffe von besonderer Bauart: In ihrer Mittelachse sind sie aufklappbar. Ermöglicht wird dies durch eine Gelenkkonstruktion am Heck. Die beiden Rumpfhälften können dadurch so weit auseinandergefahren werden, dass sie ein offenes Dreieck mit einem Öffnungswinkel von ca. 65° bilden. Die in dem Dreieck zusammengeschobene Ölschicht wird durch eine Abschöpfeinrichtung mit einem Wasserabscheidesystem abgesaugt und gelangt in die bordeigenen Sammel tanks. Die Saugleistung liegt bei einer 2 mm dicken Ölschicht und einer Geschwindigkeit von 1 kn bei etwa 140 m³ in der Stunde.

NATO-Kennung	Name der Einheit
Y 1644	EVERSAND

Der Einsatz des Entsorgungsbootes EVERSAND zur Ölabwehr in Hafen und Küstenbereich wird durch den Hafenskapitän des Marinestützpunktkommandos Wilhelmshaven direkt mit dem Havariekommando abgestimmt.

Seeschlepper

Der Seeschlepper wird für das Schleppen und Bergen von Seefahrzeugen sowie die Hilfeleistung in See eingesetzt.

NATO-Kennung	Name der Einheit
A 1451	WANGEROOGE

Hafenschlepper

Die Hafenschlepper der NORDSTRAND-Klasse helfen auf Anforderung beim An- und Ablegen der großen schwimmenden Einheiten sowie beim Verlegen zu einem anderen Liegeplatz.

NATO-Kennung	Name der Einheit
Y 814	KNECHTSAND
Y 815	SCHARHÖRN
Y 816	VOGELSAND

Hafenbetriebseinrichtungen

Zur Durchführung von Unterwasserarbeiten an der Hafeninfrastruktur und zur Unterstützung der schwimmenden Einheiten betreibt das Marinestützpunktkommando Wilhelmshaven WHV eine eigene Tauchergruppe. Die Öffentlichkeitsarbeit am Standort und das Karrierecenter der Bundeswehr werden durch die Bootsgruppe unterstützt. Darüber hinaus betreibt das Stützpunktkommando die Waffenwerkstatt der Marine zur Instandsetzung und Wartung aller Handfeuerwaffen der Marine und eine Kfz- Werkstatt für militärische Fahrzeuge (spezielle Kräne und Flurförderfahrzeuge).

Einsatzversorgung

Der Marinestützpunkt Wilhelmshaven ist Heimathafen für alle schwimmenden Einheiten der Einsatzflottille 2 sowie weitere Unterstützungs- und Hilfsfahrzeuge. Dies gilt nicht nur für den Hafenbetrieb, sozusagen die Unterbringung der Schiffe und Boote, sondern auch für einen ‚Rundum-Service‘ der permanenten Versorgung der Einheiten, wo auch immer sie fahren, mit Kraftstoff, Material, Verpflegung und Post. Diese ‚Einsatzversorgung‘ des Marinestützpunktkommandos Wilhelmshaven ist daher hinsichtlich der qualitativ und quantitativ für diese Fahrzeuge zu erbringenden logistischen Drehscheibenfunktion in besonderem Maße gefordert. Die Einsatzversorgung des Stützpunktes ist ausgelegt, um langandauernde, ggf. auch parallel laufende Einsätze ohne geografische Beschränkungen, vorwiegend im streitkräftegemeinsamen und multinationalen Rahmen, zu unterstützen. Die Einsatzversorgung des Marinestützpunktkommandos bevorratet ca. 50.000 verschiedene Versorgungsartikel (Einzel- und Mengenverbrauchsgütern; Ersatz- und Austauschteile), die weltweit an die ‚Kunden‘ (Schiffe und Boote der Marine) versandt werden können. Dies führt zu mehr als 150.000 Warenbewegungen mit einem Gesamtgewicht von ca. 3.500 t jährlich. Auf Grund des Umschlagvolumens ist eine Untergliederung der Einsatzversorgung in die Arbeitsbereiche Annahme, Nachweis, Disposition, Lagerung, Nachschub und Abschub erforderlich. Nicht bevorratetes Material wird nach den Beschaffungsrichtlinien dezentral beschafft.

Das Marinestützpunktkommando Wilhelmshaven betreibt darüber hinaus ein Betriebsstofflager mit Schiffsbetankungsanlage für in- und ausländische Marineeinheiten sowie eine Abfüllanlage für Tankkraftwagen. Die Lagerkapazität ist ausreichend für 20.000 m³ F 75 und 2.500 m³ F 44.

Weiterhin werden Kapazitäten zur Entsorgung der schwimmenden Einheiten von Schwarz-, Grau-, Bilgenwasser sowie Nassmüll einschließlich der hierfür erforderlichen Anlagen und Geräte bereitgehalten.

Im Rahmen der Betreuung und Fürsorge ist der Standortälteste zuständig für die Koordinierung der dienstlichen sowie der militärischen Maßnahmen der Truppenbetreuung am Standort Wilhelmshaven. In der Verantwortung des Standortältesten hat sich zur Umsetzung der Maßnahmen des Allgemeinen Umdrucks AU 1/500 (Handbuch zur Vereinbarkeit von Familie und Dienst in den Streitkräften) eine Arbeitsgruppe gebildet. Arbeitsschwerpunkt ist derzeit die Einrichtung einer Bundeswehrkindertagesstätte am Standort Wilhelmshaven. Eine Militärische Bedarfsforderung sowie ein Realisierungsmodell sind dem Bundesministerium der Verteidigung zur Entscheidung vorgelegt.

Im Rahmen der Zusammenarbeit mit den am Standort stationierten Bundeswehrdienststellen im Military Message Handling System der Bundeswehr, einschließlich des Betriebs Nutzerorientierte Kommunikation in der Bundeswehr wurde zudem eine ‚Rund-um-die-Uhr‘ Ansprechbarkeit aller Dienststellen eingerichtet.

Die Koordinierung von Wach- und Sicherheitsmaßnahmen im Standortbereich erfolgt durch ein Standortabsicherungskonzept, wobei die Unterstützung ziviler Dienststellen (Marinearsenal) bei der Erhöhung der Gefährdungsstufen von besonderer Relevanz ist.

Insbesondere im Hinblick auf die öffentlichkeitswirksamen Großveranstaltungen erfolgt der Abgleich der Sicherheitslage und die Absprache von Maßnahmen der militärischen und zivilen Sicherheitsbehörden im Rahmen des vom Standortältesten einzuberufenden Sicherheitskoordinierungsausschusses.

Weiterhin unterstützt der Standortälteste in Zusammenarbeit mit den anderen Dienststellen des Standortes die Arbeit des Volksbundes Deutsche Kriegsgräberfürsorge e. V. bei Sammlungen und bei der Teilnahme an Gedenkfeiern sowie die Durchführung von militärischen Feiern und Trauerfeiern.

Kommandeure (gleichzeitig Standortälteste)

(seit Auflösung des Marineabschnittskommandos Nord als Vorgängerdienststelle des derzeitigen Marinestützpunktkommandos)

01.01.2003 – 13.05.2004 Kapitän zur See Gerhard Rose

13.05.2004 – 15.06.2006 Kapitän zur See Holger Ott

15.06. 2006 – z.Zt. Kapitän zur See Frank Vehoff

Anlage 1

Traditionsblatt Fregatte Kl. 122

Handreichung zu historischen Ablieferungsunterlagen bei Außerdienststellung

1. Schiffsname
2. Geschichte des Schiffsnamens (in der deutschen Marinegeschichte)
3. Schiffsdaten (sofern vom Standard abweichend)
 - Technische Daten
 - Waffen und Sensoren
 - Besatzung
4. Schiffschronik
 - In- und Außerdienststellung
 - Teilnahme an Übungen und Einsätzen
 - Hilfeleistungen
 - Besondere Repräsentations-Veranstaltungen
 - Pressewirksame Ereignisse
 - ‚Highlights‘ des Schiffslebens
5. Liste der Kommandanten
6. Traditionspflege/Patenschaft
 - Besondere Traditionsgegenstände und Aufbewahrungsort (z.B. Museum)
 - Fortführung der Patenschaft
 - Freundeskreis
 - Veranstaltungen
 - Internetauftritte
 - Kontaktadressen
7. Weiterführende Informationen

- Links
- Texte (z.B. Artikel in Bundeswehr- und externen Medien)
- Filme
- Bilderstreifen
- Berichtsarchiv (wie bereits in ‚Museumshafen‘ eingestellt)
- Schiffsbroschüre

8. Literatur/Quellen

Geschichte der Marinestadt Wilhelmshaven

- (Bearbeitung unter weitgehendem Erhalt des Originaltextes von Graul, J., Stadt- und Marinegeschichte Wilhelmshavens. In: Standort Wilhelmshaven 2014 einschließlich einer Ergänzung aus: Neumann, H./Janßen, A., Die Geburtsstunde von Wilhelmshaven. In: Bundeswehr aktuell v. 15.07.2013.)

Der 14. Juni 1848 gilt allgemein als „Geburtstag“ der heutigen deutschen Marine. Damals beschließt die Nationalversammlung in Frankfurt, das Parlament einer bürgerlichen Revolution, die Aufstellung einer Flotte zur Abwehr einer dänischen Blockade der schleswig-holsteinischen Küsten. In diesem Zusammenhang beurteilt eine Kommission unter Preußens Prinz Adalbert das Fahrwasser der Jade „bei Heppens“ erstmals als geeignet für die Anlage eines Flottenstützpunktes. Das natürlich tiefe Fahrwasser bietet ideale Voraussetzungen für den Schiffsverkehr, weshalb die Geschichte der Schifffahrt im Jadegebiet dort bis weit in das Mittelalter zurückreicht.

Prinz Adalbert empfiehlt schließlich, nach einer Besichtigung vor Ort, dem preußischen Kriegsminister dort den Bau eines (zunächst) eines einfachen Tidehafens sowie einiger hölzerner Schuppen. Es wird daraus bald die größte Baustelle Europas werden. Denn aus dem Plan wird Wirklichkeit, als Preußen – auf dem Weg von der Landmacht zur Seemacht – mit dem ‚Jadevertrag‘ vom 20. Juli 1853 vom Großherzogtum Oldenburg die Hoheitsrechte über eine etwa 310 Hektar große Fläche um das Fährhuk Heppens herum im westlichen Teil des Jadegebietes für ein „Marine-Etablissement“ für 500 000 Taler Preußisch Courant erwirbt. Nach symbolischem Ausheben einer Erdscholle wird das nunmehrige „preußische Jadegebiet“ am 23.11.1854 vom Prinzen Adalbert mit den Wünschen für „eine an Glück reiche Zukunft“ feierlich übernommen. Preußen hatte seine Marine, namentlich mit einigen Schiffen aus dem Restbestand der aufgelösten und 1852/53 versteigerten deutschen Reichsflotte von 1848, weiter ausgebaut, doch es fehlt für den freien Zugang zum atlantischen Ozean ein Nordseehafen. Dass man sich dort vor allem für das Jadegebiet interessiert, geht nicht zuletzt auf die Bemühungen des Großherzogs von Oldenburg zurück, der sich mit einer „Stationierung“ Preußens in seinem Norden eine Befreiung aus der „Umklammerung“ des Hauses Hannover versprach – und man hofft in Oldenburg, auf diese Weise auch zu einem Eisenbahnanschluss zu kommen, der finanziell für das Großherzogtum selbst nicht zu realisieren ist.

1854 wird also das Gebiet der preußischen Verwaltung übertragen und durch Zukäufe erweitert und das gigantische Bauprogramm setzt ein. Aus allen Teilen Deutschlands strömen Facharbeiter in das Jadegebiet, in dem um 1850, vor allem in den mittelalterlichen Kirchdörfern Heppens und Neuende, nur wenig mehr als 300 Menschen leben.

Im Juli 1856 genehmigt König Wilhelm von Preußen, der spätere Kaiser Wilhelm I., den Plan für die Anlage von Hafen und Werft, 1858 beginnen die Arbeiten auf einer der damals größten Baustellen in Europa. War zunächst nur eine reine Flottenbasis mit einer kleinen militärischen Garnison geplant, so fällt 1867 die Entscheidung, an der Jade in einer Staatswerft, der späteren Kaiserlichen Werft, auch Schiffe zu bauen.

Am 17. Juni 1869 erhält das „preußische Jadegebiet“ - Hafen, Schleuse, Garnisonsbauten und erste zivile Siedler – vom preußischen König Wilhelm I. den Namen „Wilhelmshaven“.

1873 wird Wilhelmshaven ebenso wie Kiel per Gesetz „Reichskriegshafen“. Mit der Reichsgründung 1871 sind die Voraussetzungen für die stetige Weiterentwicklung der Kaiserlichen Marine als eine der wenigen unmittelbaren Reichsinstitutionen gegeben.

Dieses schlägt sich auch in der baulichen Entwicklung nieder. 1875 wird mit dem Bau einer zweiten Schleuse begonnen, die 1886 in Betrieb geht. Bereits 1900 werden an einer weiteren Doppelschleuse die Bauarbeiten aufgenommen, da die Schiffe durch das Tirpitzsche Flottenbauprogramm immer größer und zahlreicher werden, sie wird am 15.10.1909 mit der Einfahrt der Linienschiffe des neuen „Dreadnought“-Typs NASSAU und WESTFALEN eingeweiht. Der Hafen wird nach Westen bis zur heutigen Kaiser-Wilhelm-Brücke erweitert.

Den ersten Weltkrieg erlebt Wilhelmshaven als Garnison auf Kriegsstärke und der auf Reede liegenden weitgehend untätigen Hochseeflotte. Aus dem im November 1918 beginnenden Streik einiger Schiffsbesatzungen gegen die Fortsetzung des sinnlos gewordenen Seekrieges entwickelt sich in Wilhelmshaven und Kiel die Novemberrevolution, das Kaiserreich löst sich auf, es folgt die Weimarer Republik.

Die Hochseeflotte versenkt sich 1919 im schottischen Internierungshafen von Scapa Flow selbst. Wilhelmshaven verliert einen großen Teil seiner wirtschaftlichen Existenzgrundlagen, die Reichsmarine zieht sich nach Osten hinter die Kaiser-Wilhelm-Brücke zurück.

Anfang der 1930er Jahre, vor allem aber mit der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten 1933, beginnt eine neue maritime Aufrüstung. Vor allem die Reichsmarinewerft (1935 Kriegsmarinewerft) als nach wie vor größter Arbeitgeber, während der Hochrüstungsphase des Zweiten Weltkrieges waren hier bis zu 40.000 Menschen beschäftigt, wächst auf. Hier läuft 1939 auch das größte, je auf einer deutschen Werft gebaute Kriegsschiff, das 42.900 Tonnen große Schlachtschiff TIRPITZ vom Stapel, dessen Bug

während der Bauphase bis in die an der Kriegsmarinewerft vorbeiführende Gökerstraße hineinragt. 133.000 Einwohner verzeichnet die Stadt schließlich, große militärischen Baumaßnahmen heben an und eine bis zu 500.000 Einwohner angelegte Siedlungsentwicklung mit neuen Stadtteilen wie Voslapp oder Fedderwardergroden.

Das Symbol der maritimen Aufrüstung ist die Planung des Nordhafens und der IV. Hafeneinfahrt (fertiggestellt 1942) für die gigantischen Schlachtschiffe und Flugzeugträger im Rahmen des Flottenbauprogramms der Kriegsmarine (sogenannter „Z-Plan“). So wird im Hinblick auf die in Planung befindlichen großen Schiffe bereits 1936 mit dem Bau einer neuen Doppelschleuse, der mittlerweile ‚4. Einfahrt‘ begonnen. Sie wird am 7.11.1942 mit dem Einlaufen des Leichten Kreuzers EMDEN feierlich in Betrieb genommen und wird nach dem Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Großadmiral Erich Rader, ‚Raeder-Schleuse‘ getauft.

Seine militärische Bedeutung und exponierte Lage zu den alliierten Flugplätzen in Großbritannien bringt Wilhelmshaven während des Zweiten Weltkrieges mehr als 100 schwere Luftangriffe. 510 Zivilpersonen kommen dabei zu Tode, zwei Drittel der Bebauung werden zerstört, große Teile des „wilhelminischen“ Wilhelmshaven aus der Zeit zwischen 1888 und 1918 gehen unter. Am 6.5. 1945 kapituliert der Festungskommandant von Wilhelmshaven gegenüber den alliierten Panzerverbänden, Wilhelmshaven wird militärisch besetzt. In Wilhelmshaven übt nun neben der Militärregierung ein britischer Marinebefehlshaber die Kontrolle aus. Nach den alliierten Beschlüssen werden die verbliebenen Schiffe der deutschen Kriegsmarine über Wilhelmshaven auf die alliierten Mächte aufgeteilt, die Maschinen der Werft erhält die Sowjetunion. Der ursprüngliche Plan, Wilhelmshaven bis zur Maade zu fluten, wird aufgegeben. Jedoch werden bis 1950 viele Bunker, die meisten Werftgebäude und der größte Teil der Hafenanlagen einschließlich der großen Seeschleuse gesprengt.

Zum ersten Mal in seiner Geschichte muss Wilhelmshaven ohne die Marine auskommen. Unter besonderen Bedingungen und mit Unterstützung der Militärregierung gelingt ab 1946 eine zivile Industrialisierung (u.a. Olympia-Büromaschinen, Krupp-Kranbau), in der Spitze entstehen mehr Arbeitsplätze als vormals die Kriegsmarinewerft bot.

Die Zeit ganz ohne Marine ist jedoch nicht von langer Dauer, denn 1956 werden nach der Gründung der Bundeswehr die ersten Freiwilligen in der Kasernenanlage Ebkeriege zur Marine-Lehrkompanie einberufen. Am 6. Juni 1956 laufen vier Räumboote als erste fahrende Einheiten der neuen Bundesmarine in die I. Hafeneinfahrt ein.

Für die nächste Zeit ist die Wiesbadenbrücke, eine ehemalige Versorgungspier, Liegeplatz z. B. des 1. Schnellen Minensuchgeschwaders, des 2. Schnellbootgeschwaders oder des 1. Geleitgeschwaders. Das neugegründete Marinearsenal nimmt als reiner Instandsetzungsbetrieb 1957 im Gebäude der früheren Alten Torpedowerft am Verbindungshafen (heute Wattenmeer-Besucherzentrum) den Betrieb auf. Auf Dauer reicht diese Infrastruktur nicht aus. Deswegen beginnt man schon Ende der 1950er Jahre mit dem Neubau der Arsenalwerkstätten und Docks rund um den alten Bauhafen. Der Wiederaufbau der großen Seeschleuse auf ihren alten Fundamenten erweist sich als wirtschaftlich im Vergleich zum völligen Neubau einer Schleuse, der 1957 auch beginnt. In ihrem Vorhafen entsteht ab 1964 der neue Marinestützpunkt als offener, tideabhängiger Hafen, der im August 1968 seiner Bestimmung übergeben wird. Bei einer Fläche von 4,5 Quadratkilometern, einer Pierlänge von 4 km, 38 Liegeplätzen und 5 tideunabhängigen Schwimmbrücken ist der Marinestützpunkt Wilhelmshaven der einzige militärische Bereich der Welt, den, nämlich auf dem Weg in Schleuse und Binnenhafen, eine öffentliche Seeschiffahrtstraße durchquert.

Das 2. Zerstörerengeschwader kommt hinzu, später verlassen u.a. die Minensuchboote und die Schnellboote Wilhelmshaven wieder. Heute ist Wilhelmshaven im Wesentlichen Typstützpunkt der Fregatten und ihrer Versorgungseinheiten, die der Einsatzflottille 2 zugeordnet sind. Hinzu kommen wichtige Kommandobehörden wie das Logistikzentrum der Bundeswehr oder das neue Marineunterstützungskommando. Schon bald wird Wilhelmshaven die größte Garnison der Bundeswehr beheimaten.

Marine und Bundeswehr prägen die Stadt, rund ein Drittel der 83.000 Wilhelmshavener lebt direkt oder indirekt von der Marine. In den vergangenen Jahrzehnten haben sich aber auch neue Wirtschaftszweige entwickelt: Hafenwirtschaft, namentlich der neue Jade-Weser-Port, Deutschlands einziger Tiefwasser-Containerhafen, Chemie- und Energieindustrie, Wissenschaft und Forschung sowie Städtetourismus.

Anlage 3

Geschichte der Zerstörerflottille und der Einsatzflottille 2

(Bearbeitung von Stockfisch, D., Deutsche Fregatten. Bonn Frankfurt/M. 2000/ Harnack, W., Die Zerstörerflottille der Deutschen Marine von 1958 bis heute. Hamburg 2001 sowie Marinestützpunktkommando Wilhelmshaven/ Marinekommando Presse- und Informationszentrum Wilhelmshaven (Hrsg./Red.), Standort Wilhelmshaven. Wilhelmshaven 2014)

Die Einsatzflottille 2 hat ihren Ursprung im ehemaligen ‚Kommando der Zerstörer‘, welches am 1. April 1958 in Bremerhaven mit Aufstellungsbefehl Nr. 75 (Marine) vom 20.02.1958 im Rahmen des Neuaufbaus deutscher Streitkräfte aufgestellt wurde, denn nachdem bei der Planung der Schiffe und Boote der Marine die Entscheidung für den Bau von Zerstörern, Geleitbooten und U-Jagd-Einheiten gefallen war, bedurfte es in der Organisation der Marine eines Kommandos, dem die großen Einheiten der neuen Flotte unterstellt werden konnten. Den Schiffsbestand bildeten zu Beginn die fünf Geleitboote BRUMMER, BREMSE, BIENE, HUMMEL und WESPE, ehemalige kohlebefeuerte Hochseeminensuchboote der Kriegsmarine. Diese bildeten vom 03.01.1957 bis zum 30.09.1959 das 1. Geleitgeschwader, das am 01.10.1959 aus dem Kommando der Zerstörer herausgelöst und dem Kommando der Marineausbildung unterstellt wurde.

In den Jahren 1958-60 erhielt die Marine der Bundesrepublik Deutschland, gemeinhin Bundesmarine genannt, dann sechs im Rahmen der Verteidigungshilfe der USA bereitgestellte Einheiten der FLETCHER-Klasse, die zwischen 1941 und 1945 für die US Navy gebaut worden waren, zunächst als Leihgaben, und stellte die später als Klasse 119 bezeichneten Zerstörer 1 bis Zerstörer 6 vom 17.01.1958 bis zum 12.04.1960 noch in den USA in Dienst. Sie bildeten mit Zerstörer 1 bis 3 das 1. Zerstörergeschwader, aufgestellt am 01.09.1958 in Kiel, und mit den Zerstörern 4 bis 6 das 3. Zerstörergeschwader in Flensburg-Mürwik, aufgestellt am 01.04.1960.

Am 20.03.1961 verlegte das Kommando der Zerstörer seinen Dienstsitz nach Eckernförde, am 01.03.1966 verlegte es nach Kiel-Wik, um dort am 01.01.1967 in ‚Zerstörerflottille‘ umbenannt zu werden. Mittlerweile hatte sich unter dem Kommando der Zerstörer bereits ein bemerkenswerter Aufwuchs im Schiffsbestand gezeitigt. Die Werft H.C. Stülcken Sohn in Hamburg entwickelte und baute, im Wesentlichen noch auf Planungsdokumenten aus der Zeit des Zweiten Weltkrieges, die Geleitboote 55 der KÖLN-Klasse, später umbenannt in Fregatten Klasse 120, von denen zwischen 1961 und 1964 insgesamt sechs Einheiten in Dienst gestellt wurden. Sie wiesen gegenüber dem ursprünglichen Weltkriegsentwurf

bemerkenswerte Neuerungen auf, wie beispielsweise den kombinierten Diesel-/Gasturbinenantrieb oder die Ausführung der Oberdecksaufbauten in Leichtmetallbauweise. Die Schiffe bildeten fortan das 2. Geleitgeschwader, zunächst am 01.02.1959 in Cuxhaven aufgestellt und am 01.04.1968 nach Wilhelmshaven verlegt, wo es bis zu seiner Auflösung und Überführung in das 2. Fregattengeschwader am 30.09.1988 seinen Heimatstützpunkt hatte.

Von den ursprünglich geplanten und auf deutschen Werften zu bauenden 12 Zerstörern wurden letztendlich vier in den Jahren 1957 und 1958 in Auftrag gegeben. Sie wurden wie die Geleitboote 55 auf der Hamburger Stülcken-Werft als erste deutsche Zerstörerneubauten nach dem Zweiten Weltkrieg konstruiert und gebaut. Die vier Schiffe wurden nach ihrem Typschiff, der HAMBURG, die am 23.03.1964 in Dienst gestellt wurde, als HAMBURG-Klasse, später auch Klasse 101, bezeichnet. Erst nach fast 30 Jahren, am 01.10.1994, wurde das Geschwader außer Dienst gestellt.

Ab Juli 1961 liefen der Marine die fünf Torpedofangboote der THETIS-Klasse (Kl. 420), gebaut auf der Rolandwerft in Bremen, zu und wurden im Flottendienstgeschwader, das am 01.04.1961 in Wilhelmshaven aufgestellt wurde, zusammengefasst und waren ebenfalls dem Kommando der Zerstörer unterstellt. Der Geschwaderstab zog am 01.04.1968 mit allen Booten nach Flensburg-Mürwik um. Am 31.03.1993 wurde das Flottendienstgeschwader dann dort aufgelöst.

Mit der Indienstellung der fünf Torpedofangboote war somit bis etwa 1968 die Aufbauphase der größeren Kampfeinheiten der Flotte im organisatorischen Rahmen der Zerstörerflottille abgeschlossen. Deren Schiffe und Boote bewährten sich in den 1960er und 1970er Jahren in nationalen wie NATO-Manövern und in zahlreichen Einsätzen in Nord- und Ostsee und vor allem im Nordatlantik.

Gleichwohl galt es schon bald, die Einheiten der Marine der fortschreitenden technischen Entwicklung der Seekriegsmittel anzupassen. Initialzündung war ein tragisches Ereignis im Jahre 1967. Die Broschüre ‚Die Zerstörerflottille – 40 Jahre im Einsatz‘ aus dem Jahre 1998 führt dazu aus: „Die Versenkung des israelischen Zerstörers EILATH im Jahre 1967 durch die Wirkung eines Flugkörpers macht deutlich, dass die wachsende Bedrohung durch immer leistungsfähigere Seekriegsmittel eine Nachrüstung an modernisierter Bewaffnung und besseren Sensoren bei den eigenen Einheiten nach sich ziehen muss, um den Aufgaben weiterhin gewachsen zu sein. Die Möglichkeiten zum Eigenschutz gegen Flugkörpersysteme sind mit den verfügbaren Rohrwaffen und Feuerleitanlagen nur bedingt möglich und müssen verbessert werden. Die Ortungsmöglichkeiten der Sonargeräte, alle noch aus Entwicklungen

des Zweiten Weltkrieges hervorgegangen, sind der Bedrohung durch die modernen U-Boote dieser Zeit nur noch eingeschränkt gewachsen.“ Und so wurden am 01.04.1965 aufgrund einer entsprechenden deutsch-amerikanischen Vereinbarung die Bauaufträge für drei mit Lenk Waffen ausgerüstete Zerstörer der CHARLES F. ADAMS-Klasse an die US-amerikanische Werft Bath Iron Works in Maine vergeben, die – ursprünglich durch die US-Navy bestellt - als US-DDG (Destroyer Guided Missile) 28 bis 30 – für die bundesdeutsche Marine als Zerstörer Kl. 103 und als Klasse benannt nach ihrem Typschiff LÜTJENS, mit diesem ab dem 22.03.1969 in Dienst gestellt und im neu aufgestellten 1. Zerstörergeschwader in Kiel zusammengefasst wurden.

Etwa zeitgleich begann die Marine die FLETCHER-Zerstörer aus dem Fahrbetrieb zu nehmen. Der erste außer Dienst gestellte Zerstörer war dann ZERSTÖRER 6 (Z 6), der am 15.12.1967 die Flotte verließ. Ihm folgte am 17.03. 1972 ZERSTÖRER 1. Die restlichen Einheiten wurden in Kiel dem 3. Zerstörergeschwader unterstellt, bevor sie Anfang der 80er Jahre an die griechische Marine abgegeben wurden.

Nachdem man nun mit den Zerstörern der LÜTJENS-Klasse mit hochleistungsfähigen Ortungsanlagen, rechnergestütztem Führungs- und Waffeneinsatzsystem, weitreichender Bewaffnung und Link 11- Datenübertragung Anschluss an die internationale Marineentwicklung gehalten hatte, wurden ab Mitte der 1970er Jahre auch die Zerstörer der HAMBURG-Klasse einer durchgreifenden Modernisierung unterzogen. Die fünf bislang an Bord befindlichen Torpedorohre und ein 100mm-Geschützturm wurden ausgebaut und stattdessen wurden Container für Seezielflugkörper des Typs EXOCET MM 38 als Hauptbewaffnung installiert. Bald darauf wurde auf den vier Zerstörern auch das PALIS-System als rechnergestütztes Führungs- und Waffeneinsatzsystem eingerüstet, dass sich bereits auf den Flugkörperschnellbooten der Marine bewährt hatte. Aufgrund dieser Modernisierung war es den nun als Zerstörerklasse 101 A bezeichneten Schiffen möglich, noch rund weitere 15 Jahre in der Flotte zu verbleiben, ehe sie aufgrund ihres Alters und zunehmend unwirtschaftlich werdenden Betriebskosten, beginnend mit dem Zerstörer HESSEN am 29.03.1990, außer Dienst gestellt wurden. Mit der Außerdienststellung der SCHLESWIG-HOLSTEIN am 15.12.1994 verließ dann das letzte Schiff der Klasse 101 A die Flotte und wurde, wie seine Schwesterschiffe, abgebrochen.

Im Zuge eines zweiten Modernisierungsabschnittes begann Anfang der 70er Jahre die Planungsarbeit für die Nachfolgeschiffe der Geleitboote 55, ab 1965 umklassifiziert in Fregatten Klasse 120, nachdem erste Überlegungen zur Modernisierung auch dieser Schiffsklasse nicht weiterverfolgt wurden. Am 21.11.1977 erhielt die Werft Bremer Vulkan

als Generalunternehmer den Auftrag für den Bau von sechs Fregatten der BREMEN-Klasse (Klasse 122); der Auftrag wurde später um zwei weitere Schiffe desselben Typs erweitert. Die Schiffe wurden beim Bremer Vulkan, bei Blohm & Voss in Hamburg und A.G. Weser in Bremen, bei HDW in Kiel und den Thyssen Nordseewerken in Emden gebaut, die Endausrüstung aller Fregatten fand beim Bremer Vulkan statt.

Auf den Fregatten der Klasse 122 wurde Elektronik neuesten Standes, optimierte Unterwasserortungsanlagen und drei Flugkörper-Anlagen (HARPOON in vier Einzel-Startcontainern, ein Achtfachstarter für das FK-System SEA SPARROW und, später nachgerüstet, zwei FK-Systeme ASMD-RAM mit je 21 Startboxen) installiert, und erstmals wurden auf deutschen Einheiten bordgestützte Hubschrauber mitgeführt.

Mit verbesserter Unterwassersensorik, der Nutzung moderner Flugkörper und der neu eingeführten Bordhubschrauberkomponente hielt die Marine somit den Anschluss an den Standard der atlantischen Marinen. Die Fregatten der Klasse 122 wurden zwei Geschwadern, beide in Wilhelmshaven stationiert, zugeordnet, dem 2. Fregattengeschwader, das mit Datum vom 01.10.1988 mit dem größten Teil des Personalstammes des aufgelösten 2. Geleitgeschwaders in Dienst gestellt wurde, und dem 4. Fregattengeschwader, das gem. Aufstellungsbefehl Nr. 201 (Marine) vom 29.05.1981 am 01.07. 1981 zur Aufnahme der neuen Fregatten Kl. 122 in Dienst gestellt wurde.

Bis zu ihrer Außerdienststellung im Jahre 2003 bildete nun die LÜTJENS-Klasse, die in Kiel nach Überführung der FLETCHER-Zerstörer in das 3. Zerstörerengeschwader in Flensburg-Mürwik am 01.04.1960 und verlegt am 01.01.1968 nach Kiel-Wik ab dem 01.04. 1969 das neue 1. Zerstörerengeschwader bildete, die notwendige Flugabwehrg Ergänzung auf taktischer Ebene zu den U-Jagd-Fregatten.

Und weil mit Ausnahme des 1. Zerstörerengeschwaders mit den drei Zerstörern der LÜTJENS-Klasse und des Flottendienstgeschwaders mit den fünf U-Jagdbooten der THETIS-Klasse, die zudem in den Jahren 1991 und 1992 außer Dienst gestellt und an die griechische Marine abgegeben wurden, alle anderen Geschwader, die der Zerstörerflottille unterstellt waren, in Wilhelmshaven stationiert waren, verlegte der Stab der Zerstörerflottille am 01.10. 1982 gemäß Ergänzung 2/81 zum Aufstellungsbefehl Nr. 74 der Flottille von Kiel nach Wilhelmshaven.

Auch die drei Zerstörer der LÜTJENS-Klasse wurden Modernisierungen unterzogen, zunächst einer ersten in den 1970er Jahren, Rohrwaffen, Flugkörper, Feuerleiteinrichtung und Kesselanlage betreffend, die die neue Klassenbezeichnung 103 A mit sich brachte. Mit Beginn der 1980er Jahre erfolgte noch einmal eine zweite, größere Umrüstung zur Klasse 103

B mit Optimierung vor allem der Ortungs- und Waffenleitanlage. Zu Beginn der 1990er Jahre dann wurden die Zerstörer mit zwei RAM-Startern nachgerüstet. Die Anlagen für elektronische Kampfführung wurden umgerüstet auf Standard Fregatte F 122, zwei Düppel-Werfer wurden installiert, und schließlich wurden die Einheiten mit dem Seeziel-Flugkörper-System HARPOON ausgerüstet. Um die Jahrtausendwende wurde dann die Außerdienststellung der ‚103er‘ eingeleitet und Zerstörer ROMMEL holte als erstes Schiff seiner Klasse am 30.06.1999 im Marinearsenal Wilhelmshaven seine Flagge nieder. Das Schiff diente fortan als Ersatzteilträger für seine verbleibenden beiden Schwesterschiffe, die ihrerseits im Jahre 2003 außer Dienst gingen, MÖLDERS am 28.05. und LÜTJENS am 18.12. 2003. Während ROMMEL und LÜTJENS abgebrochen wurden, liegt die MÖLDERS bis zum heutigen Tage als Zuschauermagnet an der Pier des Deutschen Marinemuseums in Wilhelmshaven.

Am 28.06.1989 wurde der Bauauftrag für vier Fregatten der Klasse 123, als Ersatzbauten für die vier Zerstörer der HAMBURG-Klasse, an ein deutsches Werftenkonsortium, zu welchem Blohm & Voss in Hamburg, HDW in Kiel, Thyssen-Nordseewerke in Emden und der Bremer Vulkan gehörten, vergeben. Sie sind der Flotte in den Jahren 1994 bis 1996 zugelaufen und bildeten zunächst das 6. Fregattengeschwader in Wilhelmshaven, welches am 28.09.1994 aus dem 2. Zerstörerengeschwader, das aufgelöst und in den neuen Geschwaderstab überführt wurde, entstand. Der letzte zu dieser Zeit noch in Dienst befindliche Zerstörer SCHLESWIG-HOLSTEIN wurde dann bis zu seiner Außerdienststellung am 15.12. 1994 diesem 6. Fregattengeschwader unterstellt. Mit Zulauf der Fregatten der SACHSEN-Klasse (Klasse 124), die die Zerstörer der Klasse 103B ersetzten, im neu aufgestellten 1. Fregattengeschwader in Wilhelmshaven, besaß die Deutsche Marine nun erneut drei Luftverteidigungseinheiten mit der Kapazität zum Eigen- wie zum Verbandsschutz gegen Angriffe aus der Luft.

Im Rahmen der Transformation der Bundeswehr wurden am 09.01.2006 das 2. und 4. Fregattengeschwader mit den Fregatten Klasse 122 in einem neuen 4. Fregattengeschwader sowie das 1. und 6. Fregattengeschwader mit den Fregatten Klasse 123 und 124 in einem neuen 2. Fregattengeschwader zusammengefasst. Am 27.06.2006 nahm dann auch die Zerstörerflottille unter dem Namen ‚Einsatzflottille 2‘ eine neue, den militär- und geopolitischen Entwicklungen angepasste Struktur ein.

Im Zuge der Neustrukturierung der Flotte waren bereits 1994, am 22.09., durch die Zerstörerflottille zusätzlich die Aufgaben der Versorgungsflottille, die aufgelöst wurde, übernommen und ihr die Einheiten des 1. Versorgungsgeschwaders in Kiel und des 2.

Versorgungsgeschwaders in Wilhelmshaven unterstellt worden. Alle Versorgungseinheiten wurden dann am 25.03.1997 als ‚Troßgeschwader‘ unter dem Dach der Zerstörerflottille zusammengefasst.

Im gleichen Jahr wurde die Beschaffung des Einsatzgruppenversorgers Klasse 702 (EGV) genehmigt und mit dem Bau die Arbeitsgemeinschaft Lürssen-Werft in Bremen und die Flensburger Schiffsbauengesellschaft beauftragt. Die zwei Einheiten EGV BERLIN und EGV FRANKFURT AM MAIN sind in den Jahren 2000 und 2002 zugelassen, und am 13.09.2013 wurde mit dem EGV BONN die dritte Einheit dieser Schiffsklasse in Dienst gestellt. Die Einsatzgruppenversorger unterstützen als Hauptversorgungsplattform gemischte Einsatzgruppen regional ungebunden und erhöhen die Seeausdauer des zugeordneten Verbandes. Bedarfsabhängig können zusätzlich 53 Sanitätssoldaten sowie ein containerbasiertes Marine-Einsatz-Rettungszentrum (MERZ) eingeschifft werden.

Im Jahr 2012 wurde im Zuge der Neustrukturierung der Bundeswehr das bis dahin dem Marineamt unterstellte Marinestützpunktkommando Wilhelmshaven der Einsatzflottille 2 unterstellt. Darüber hinaus wurden die ersten drei von acht Einheiten der Klasse 122 (KÖLN; RHEINLAND-PFALZ und EMDEN) in den Jahren 2012 und 2013 außer Dienst gestellt.

Im Oktober 2013 ist die Einsatzflottille 2 erneut in eine neue Struktur übergegangen. Nunmehr sind die drei Geschwader, der Einsatzstab und das Marinestützpunktkommando dem Flottillenkommandeur und die vier Abteilungen (Grundsatz Operation, Auswertung/ Weiterentwicklung, Informationsmanagement/ Führungsunterstützung sowie Operation) dem Chef des Stabes unterstellt.

Anlage 4

Geschichte der Fregatten in Wilhelmshaven

Fregatten Klasse F 120

Die Fregatten der Klasse 120 wurden, als erste deutsche Kriegsschiffneubauten nach dem Zweiten Weltkrieg, und zunächst unter der Bezeichnung Geleitboot 55, auf der Werft H.C. Stülcken Sohn in Hamburg-Steinwerder gebaut und im Abstand von etwa einem halben Jahr von 1961 bis 1964 in Dienst gestellt. Die insgesamt sechs Schiffe wurden im 2. Geleitgeschwader zusammengefasst, das mit Aufstellungsbefehl Nr. 87 (Marine) vom 10. Oktober 1958 zur Aufstellung in Cuxhaven verfügt wurde und dort am 1. Februar 1959 in Dienst ging. Im April 1961 erfolgte dann die Indienststellung des Typschiffes, der KÖLN, und mit Indienststellung der BRAUNSCHWEIG im Juni 1964 war das Geschwader mit allen sechs Einheiten komplett. Mit Datum 03. Oktober 1968 wurde das Geschwader bis auf EMDEN und KARLSRUHE von Cuxhaven nach Wilhelmshaven verlegt. Diese beiden Einheiten wurden dem Flottendienstgeschwader in Flensburg zugeordnet, wo sie Ausbildungsunterstützung für das Marineamt leisteten. Die KARLSRUHE kehrte am 30. September 1973, die EMDEN am 1. April 1974 wieder zum 2. Geleitgeschwader zurück.

Aufgabe der Geleitboote, und daher die ursprüngliche Typenbezeichnung, die im Jahr 1965 - im Rahmen der NATO-üblichen Klassifizierung von Schiffen ähnlicher Größenordnung und Bewaffnung - durch die Bezeichnung Fregatte Klasse 120 ersetzt wurde, war die Nachschubsicherung alliierter Transporte in Nordatlantik und Nordsee im Verteidigungsfall. Nach dem Typschiff auch KÖLN-Klasse genannt, wurde dieser Schiffstyp, mit sehr eleganter Linienführung und guten Fahreigenschaften, erstmals in der deutschen Marinegeschichte und aus Gründen der Gewichtersparnis, mit Leichtmetallaufbauten auf einem Stahlrumpf gefertigt. Die Art der Antriebsanlage war ebenso neu wie ungewöhnlich: Als Marschantrieb standen je Welle zwei Dieselmotoren zur Verfügung, die dem Schiff in Verbindung mit der vierflügeligen Verstellpropelleranlage eine Geschwindigkeit von 24 kn verliehen. Zur Erreichung der Höchstgeschwindigkeit von ca. 30 kn konnte je Welle eine Gasturbine zusätzlich aufgeschaltet werden. Erstmals kam damit ein CODAG (Combined Diesel and Gasturbine) - Antrieb auf deutschen Kriegsschiffen zum Einsatz. Die Anlage bestand aus vier V16-Zylinder-Dieselmotoren von MAN mit jeweils 3.000 PS für Marschfahrt und zwei zuschaltbaren BBC-Gasturbinen mit jeweils 12.000 PS für die Spitzengeschwindigkeit von ca. 30 kn. Jede Turbine verbrauchte 63 Kubikmeter Luft pro Sekunde und stündlich rund 3,5 Tonnen Dieselkraftstoff. Das Typschiff KÖLN war es dann auch, das als erstes deutsches Schiff an der STANDING NAVAL FORCE ATLANTIC (STANAVFORLANT) der NATO

teilnahm. Gleichzeitig war dies der Startschuss zu einer von da an permanenten Abstellung jeweils eines deutschen Schiffes zu diesem Ständigen NATO-Verband. Anfang der 80er Jahre liefen die sechs, später acht Fregatten der Klasse 122 mit ihrem Typschiff BREMEN zu und ersetzten zunächst die FLETCHER-Zerstörer und ab 1982 dann auch die ersten Fregatten des 2. Geleitgeschwaders. Nach 21 Jahren wurde am 17. Dezember 1982 als erste Fregatte der Klasse F 120 die KÖLN außer Dienst gestellt, dann 1983 die KARLSRUHE und die EMDEN und 1988 die AUGSBURG. Die Fregatten der BREMEN-Klasse bildeten nun das 4. Fregattengeschwader, so dass das 2. Geleitgeschwader für einige Jahre nur noch aus drei Einheiten bestand. Am 30. September 1988 wurde das 2. Geleitgeschwader aufgelöst, das 2. Fregattengeschwader ging stattdessen in Dienst. Dieses Geschwader war für ein Jahr ein typengemischter Verband mit den Fregatten KÖLN und KARLSRUHE der Klasse F 122 und der LÜBECK und der BRAUNSCHWEIG der Klasse F 120, bis diese 1989 außer Dienst gestellt wurden. Ihnen folgten 1989 eine neue AUGSBURG und 1990 eine neue LÜBECK.

Schiffsdaten allgemein

Besatzung

210 bis 238 Mann

Bewaffnung

2 Türme 100 mm

2 Doppellafetten 40 mm

2 Einzellafetten 40 mm

2 Vierlings-U-Jagd-Raketenwerfer 37,5 cm

4 U-Jagd-Torpedorohre 53,3 cm

Minen und Wasserbomben

Technische Daten

Länge: 109,83 m

Breite: 11,02 m

Tiefgang: 3,54 m

Verdrängung: 2969 ts

Höchstgeschwindigkeit: ca. 30 kn

Antrieb 36000 PS/ 2 Verstellpropeller, vierflügelig, CODAG
(kombinierter Diesel- und Gasturbinenantrieb)

Fregatte KÖLN F 220

Bauwerft: H.C. Stülcken Sohn, Hamburg

Kiellegung: 21. Dezember 1957

Stapellauf: 6. Dezember 1958

Indienststellung: 15. April 1961

Außerdienststellung: 17. Dezember 1982

Verbleib: Ausbildungshulk zur Brand- und Leckbekämpfung,
Schiffssicherungslehrgruppe Neustadt/Holst.

Fregatte EMDEN F 221

Bauwerft: H.C. Stülcken Sohn, Hamburg

Kiellegung: 15. April 1958
Stapellauf: 21. März 1959
Indienststellung: 24. Oktober 1961
Außerdienststellung: 30. Juni 1983
Verbleib: 1983 an Türkische Marine, dort als Zerstörer GEMLIK in Fahrt
genommen, später durch Brand zerstört.

Fregatte Augsburg F 222

Bauwerft: H.C. Stülcken Sohn, Hamburg
Kiellegung: 29. Oktober 1958
Stapellauf: 15. August 1959
Indienststellung: 7. April 1962
Außerdienststellung: 30. März 1988
Verbleib: abgebrochen 1989 in Hamburg

Fregatte Karlsruhe F 223

Bauwerft: H.C. Stülcken Sohn, Hamburg
Kiellegung: 15. Dezember 1958
Stapellauf: 24. Oktober 1959
Indienststellung: 15. Dezember 1962
Außerdienststellung: 28. März 1983
Verbleib: 1983 an Türkische Marine, dort als Zerstörer GELIBOLU bis
27. Juni 1994 in Dienst.

Fregatte Lübeck F 224

Bauwerft: H.C. Stülcken Sohn, Hamburg

Kiellegung: 28. Oktober 1959
Stapellauf: 23. Juli 1960
Indienststellung: 6. Juni 1963
Außerdienststellung: 1. Dezember 1988
Verbleib: an Türkische Marine als Ersatzteilträger.

Fregatte Braunschweig F 225

Bauwerft: H.C. Stülcken Sohn, Hamburg
Kiellegung: 28. Juli 1960
Stapellauf: 3. Februar 1962
Indienststellung: 16. Juni 1964
Außerdienststellung: 14. Juli 1989
Verbleib: an Türkische Marine als Ersatzteilträger. Ab 1992 als Ersatz für Zerstörer GEMLIK (ex-EMDEN) für einige Jahre reaktiviert.

Literatur zu Fregatte Kl. F 120

- Breyer, S./Koop, G., Die Schiffe und Fahrzeuge der deutschen Bundesmarine 1956-1976. München 1978.
- Harnack, W., Die Zerstörerflottille der Deutschen Marine von 1958 bis heute. Hamburg 2001.
- Kaack, U., Typenatlas Bundeswehr. Die Schiffe der Bundesmarine 1956 bis 1990. München 2013.

Fregatten Klasse F 122

Porträt und Geschichte der Schiffsklasse F 122

Von Anfang der 70er Jahre datieren die ersten Überlegungen und Planungen der Marine für Konstruktion und Bau einer Nachfolgeneration der in die Jahre gekommenen und zunehmend unmodernen und den neuen Anforderungen der Zeit nicht mehr gewachsenen Fregatten der KÖLN-Klasse 120. Nachdem bereits im Juni 1972 mit der Erarbeitung der Taktischen Forderung ‚Ersatz Fregatten Köln-Klasse und Zerstörer Hamburg-Klasse‘ begonnen wurde, ging dann 1977 schließlich der Auftrag für den Bau von sechs Fregatten der Klasse 122 an ein deutsches Werftenkonsortium (Blohm & Voss Hamburg, HDW Kiel, Thyssen Nordseewerke Emden, AG Weser Bremen) mit dem Bremer Vulkan als Generalunternehmer. Die Schiffe waren in enger Anlehnung an das niederländische Konzept von Standardfregatten der KORTENAER-Klasse entworfen. Mit den Fregatten der KÖLN-Klasse 120 war die Gasturbine für den Schiffsantrieb in die Marine eingeführt worden. Doch erst mit dem Einsatz eines navalisierten Flugzeugtriebwerkes auf der Fregatte Kl. 122 (die Gasturbinen der Fregatten Kl. 120 waren noch für den Betrieb in Kraftwerken an Land konzipiert gewesen) wurde der entscheidende Durchbruch für die Verwendung eines solchen Antriebes auf Marineschiffen erreicht, weil nur im Bereich der Flugzeugtriebwerke aufgrund der hohen Stückzahl und des hohen Sicherheitsstandards die Weiterentwicklung und Materialerhaltung ausreichend solide und dynamisch verläuft. Die Schiffe waren hauptsächlich für den Einsatz in der Nordsee vorgesehen und sollten entsprechend den Einsatzbedingungen mit den neuesten Führungsmittel- und Waffensystemen ausgestattet werden, um, auch unter extremen Witterungsbedingungen, Bedrohungen aus der Luft, von See oder von unter Wasser gerecht werden zu können. Ihre Hauptaufgabe war dabei die U-Boot-Jagd, namentlich mit den erstmals auf deutschen Kriegsschiffen eingesetzten zwei Bordhubschraubern vom Typ Westland SEA LYNX. Ursprünglich, und wie ihre Vorgänger-Fregatten der Kl. 120, als Geleitsicherung für Konvois auf dem Nordatlantik konzipiert, haben die Schiffe nach dem Ende des Kalten Krieges heute überwiegend Aufgaben im Rahmen der Einsätze von UN, NATO und EU wahrzunehmen. Dabei liegt der Schwerpunkt auf der Sicherung der internationalen Schifffahrtswege und der Bekämpfung der Piraterie.

Erstes Schiff und damit Namensgeber der Schiffsklasse wurde die Fregatte BREMEN, die am 9. Juli 1979 bei der Vulkan Werft in Bremen auf Kiel gelegt und am 7. Mai 1982 in Dienst gestellt wurde. Zwei Jahre später wurde der Vertrag um den Bau von zwei weiteren Fregatten der Kl. 122, und damit für insgesamt acht Einheiten, erweitert. Die Schiffe wurden dann bis zum Jahr 1990 wie folgt in Dienst gestellt:

-	07.05.1982:	BREMEN	F 207
-	15.10.1982:	NIEDERSACHSEN	F 208
-	09.05.1983:	RHEINLAND-PFALZ	F 209
-	07.10.1983:	EMDEN	F 210
-	19.04.1984:	KARLSRUHE	F 212
-	19.10.1984:	KÖLN	F 211
-	03.10.1989:	AUGSBURG	F 213
-	19.03.1990:	LÜBECK	F 214

Die Fregatten der BREMEN-Klasse waren ursprünglich als Kampfschiffe mit der Hauptaufgabe Geleitzugschutz und Schutz der Handelsrouten mit Schwerpunkt U-Boot-Bekämpfung beschafft worden. Darüber hinaus sind sie aber auch zur Seezielbekämpfung und zur Abwehr von Flugzeugen und Flugkörpern befähigt. In ihrer im sogenannten Kalten Krieg vorgesehenen Hauptrolle sollten sie Verstärkungstransporte nach Europa geleiten und gegnerische U-Boote bekämpfen. Zu diesem Zweck wurden die Schiffe, erstmalig in der Geschichte der damaligen Bundesmarine, mit zwei Bordhubschraubern ausgerüstet. Zur U-Boot-Bekämpfung können die Bordhubschrauber mit zwei zielsuchenden Leichtgewichtstorpedos bewaffnet werden. Daneben werden die Helikopter auch für Such- und Rettungsaufgaben („Search and Rescue“- SAR) und für die Seeraumüberwachung eingesetzt.

Nach dem Ende der Ost-West-Konfrontation kamen auf die Schiffe neue Aufgaben zu: Operationen der NATO, der Vereinten Nationen und der EU, darunter die Operationen ENDURING FREEDOM, die UN-Mission UNIFIL und die EU-Operation ATALANTA. Dabei sind sie bis zum heutigen Tage, neben der routinemäßigen und zusätzlichen Teilnahme an nationalen und multinationalen Übungen, Manövern und Ständigen Einsatzverbänden, an der Seeraumüberwachung, der Abwehr von Piraten und der Durchsuchung verdächtiger Schiffe beteiligt. Sie tragen damit, gleichsam als „Arbeitspferde der Flotte“, immer noch einen Hauptanteil der Einsätze der Deutschen Marine.

Organisation

Ursprünglich bildeten die ersten sechs in den Jahren 1982 bis 1984 in Dienst gestellten Einheiten der Kl. 122 das 4. Fregattengeschwader. Im Mai 1981 gab der Inspekteur der Marine, im Auftrag des Bundesministers der Verteidigung, den Befehl zur Aufstellung des 4. Fregattengeschwaders mit Sitz in Wilhelmshaven. Parallel zum 4. Fregattengeschwader existierte noch bis zu seiner Außerdienststellung im Oktober 1988 das 2. Geleitgeschwader mit den Fregatten der Kl. 120, deren letzte beiden Einheiten, LÜBECK und BRAUNSCHWEIG, 1988 bzw. 1989 an die türkische Marine abgegeben wurden.

Mit dem Zulauf der Fregatten des 2. Loses der Kl. 122, AUGSBURG und LÜBECK 1989 und 1990, wurde das 4. Fregattengeschwader geteilt und die Schiffe fünf bis acht (KÖLN, KARLSRUHE, AUGSBURG und LÜBECK) bildeten fortan das 2. Fregattengeschwader. Mit Datum vom 9. Januar 2006 wurden dann alle Schiffe wieder im 4. Fregattengeschwader zusammengefasst, unterstellt der am 1. Juli 2006 aus der Zerstörerflottille hervorgegangenen Einsatzflottille 2. Stationiert sind alle Schiffe des 4. Fregattengeschwaders seit ihrer Indienststellung in Wilhelmshaven.

Die erste offizielle Auslandsreise eines Schiffes des 4. Fregattengeschwaders unternahm die Fregatte BREMEN 1983. Sie fuhr als Teil eines gemischtes Schiffsverbandes ins Mittelmeer, um unter anderem das Nahbereichsflugkörpersystem SEA SPARROW zu erproben.

Schiffsdaten allgemein

Technische Daten

Maße (Länge/Breite/Tiefgang): 130,5 m / 14,6 m / 6 m

Einsatzverdrängung: 3.788 t

Antrieb: 45640 KW/62000 PS mit CODOG-Antrieb („Combined Diesel or Gas“) - ein Schiffsantriebskonzept, bei dem Dieselmotoren für Marschfahrt und Gasturbinen für Höchstgeschwindigkeit auf die beiden Antriebswellen geschaltet werden können. Die Antriebsanlage besteht aus zwei Gasturbinen General Electric LM 2500 und zwei MTU-Dieselmotoren, die auf zwei Wellen mit fünfblügeligen Verstellpropellern Typ Escher-Wyss von je 4,20 m Durchmesser wirken.

Geschwindigkeit: 30 kn

Bewaffnung

1x 76 mm OTO-MELARA - Geschütz

2x 27 mm Marineleichtgeschütz

Schiff-Schiff-Flugkörper HARPOON

16x NATO Sea Sparrow für Flug- sowie Überwasserabwehr

2x GDC RAM (Rolling Airframe Missile) 21 Zellen

4x Torpedorohre für Torpedos 324 mm Mk 32

4x6-fach-Täuschkörperwerfer

2 Bordhubschrauber Westland SEA LYNX mit Möglichkeit zum Einsatz von Torpedos oder SEA SKUA - ASM

4 x 20 mm Schwere Maschinengewehre

Diverse 7.65 mm Maschinengewehre

Diverse Handwaffen

Optional 40 mm Granat-Maschinen-Waffe (GraMaWa)

Besatzung und Bordorganisation

Besatzung

Ca. 220

Bordorganisation

- Kommandant
- Erster Offizier
- Hauptabschnitt (HA) 100 Nautik
 - Teileinheit (TE) 110 Navigation
 - TE 120 Decksdienst
- HA 200 Schiffstechnik
 - TE 210 Schiffsbetriebstechnik
 - TE 220 Schiffselektronik
 - TE 230 Antriebstechnik
- HA 300 Führungssysteme, Führungsmittel, Waffentechnik
 - TE 310 Führungssysteme
 - TE 320 Führungsmitteltechnik
 - TE 330 Waffentechnik
- HA 400 Zentrale Dienste
 - TE 410 Versorgung
 - TE 420 Stabs- und Betreuungsdienst
 - TE 430 Sanität
- HA 500 Bordhubschrauber
 - TE 510 BHS Flugbetrieb
 - TE 520 BHS Technik
- HA 600 Gefecht
 - TE 610 Operationsdienst
 - TE 620 Fernmeldedienst

Historie: Ehemalige Fregatten Kl. 122

Einheiten außer Dienst

F 211 Fregatte KÖLN	19. 10. 1984 i.D.	31. 07. 2012 a.D.	Wilhelmshaven
F 209 Fregatte RHEINLAND-PFALZ	09. 05. 1983 i.D	22. 03. 2013 a.D.	Wilhelmshaven
F 210 Fregatte EMDEN	07. 10. 1983 i.D.	29. 11. 2013 a.D.	Wilhelmshaven
F 207 Fregatte BREMEN	07.05.1982 i.D.	28.03.2014 a.D.	Wilhelmshaven

Fregatte F 210 KÖLN

Geschichte des Schiffsnamens

Erstes Schiff in deutschen Marinen, das den Namen der Stadt Köln trug, war der Kleine Geschützte Kreuzer CÖLN, der bei der Germania-Werft in Kiel am 5. Juni 1909 vom Stapel lief. Taufpate, und damit Begründer der Patenschaft zwischen Schiff und der Stadt am Rhein, war der damalige Kölner Oberbürgermeister Max Wallraff. Die Schreibweise des Schiffsnamens mit ‚C‘ war durch Allerhöchste Weisung des Kaisers festgelegt worden, abgeleitet vom lateinischen ‚Colonia‘. Am 6. Juni 1911 wird das Schiff, das mit einer Vierschrauben-Antriebsanlage und 29.036 PS immerhin eine Höchstgeschwindigkeit von nahezu 27 kn erreichte, in Dienst gestellt. Im Ersten Weltkrieg wird es Führerschiff des 2. Admirals der Aufklärungsschiffe und wird am 28. August 1914 im Gefecht bei Helgoland von Britischen Schlachtkreuzern versenkt. Gegen die überlegene Feuerkraft von fünf britischen Schlachtkreuzern, das Flaggschiff LION führte als Hauptbewaffnung acht 34,3 cm-Geschütze sowie 16 10,2 cm-Geschütze, hatte die CÖLN mit ihren 12 10,5cm-Geschützen, die zudem die Panzerung ihrer Gegner nicht durchschlagen konnten, nicht die geringste Chance. Dabei fallen 507 Besatzungsangehörige, nur ein Besatzungsmitglied, der Oberheizer Adolf Neumann aus Köln, überlebt den Untergang. Von der CÖLN bleibt nur der weitgehend

zerstörte Rest eines Kutters, der Anfang September 1914 auf Norderney angetrieben wird. Das Wrack wurde geborgen und vom damaligen Inselkommandanten der Stadt Köln geschenkt. Dort hängt der Kutter bis zum heutigen Tage in der Eigelsteintorburg. Die Gedenkstätte wurde im Herbst 2008 durch die Mitglieder des ‚Freundeskreises Fregatte Köln e.V.‘ umfassend restauriert. Das Nachfolgeschiff der untergegangenen ersten CÖLN, die CÖLN II, wird nun, gemeinsam mit dem Kleinen Kreuzer DRESDEN, der letzte noch im Ersten Weltkrieg in Dienst genommene Kleine Kreuzer der Kaiserlichen Marine. Gebaut bei Blohm und Voss in Hamburg, läuft das Schiff dort am 5. Oktober 1916 vom Stapel, wird am 17. Januar 1918, nun mit acht 15 cm-Geschützen, in Dienst gestellt. Erster Kommandant war der damalige Fregattenkapitän Erich Raeder, später Großadmiral und Oberbefehlshaber der Kriegsmarine. Das Schiff wird der II. Aufklärungsgruppe zugeteilt, und nach Waffenstillstand dem Waffenstillstand im November 1918, wie der überwiegende Rest der Hochseeflotte, in Scapa Flow interniert und dort am 21. Juni 1919 selbst versenkt. Da die CÖLN in zu großer Tiefe lag, um, wie viele andere Schiffe der versunkenen deutschen Hochseeflotte, wirtschaftlich lohnend geborgen werden zu können, verblieb sie bis zum heutigen Tage auf dem Grund der Bucht von Scapa Flow.

Am 23. Mai 1928 dann läuft der nächste Leichte Kreuzer, nun mit ‚K‘, KÖLN, bei der Reichsmarinewerft in Wilhelmshaven vom Stapel. Die Taufrede hält der damalige Oberbürgermeister der Stadt Köln, Dr. Konrad Adenauer, den Taufakt selbst vollzieht die Witwe des im Seegefecht bei Helgoland 1914 gefallenen Kommandanten der ersten CÖLN, Frau Meidinger. An der Taufe nimmt auch das letzte überlebende Besatzungsmitglied der CÖLN I, der Oberheizer Adolf Neumann, teil. Am 15. Januar 1930 wird das Schiff, das, bei einer Antriebsleistung von 68.485 PS, nicht mehr über dampf-, sondern ölgeheizte Kessel eine Geschwindigkeit von 32,5 kn erreicht, in Dienst gestellt. Zunächst wird das Schiff als Auslandsschulkreuzer verwendet und dann dem Verband der Aufklärungsschiffe zugeteilt. Der Kreuzer KÖLN war das erste Kriegsschiff, auf dem Erprobungen mit einem Bordhubschrauber vom Typ Flettner FL 282 Kolibri durchgeführt wurden. 1936 und 1937 dann Einsatz vor der spanischen Mittelmeerküste im Zusammenhang des Spanischen Bürgerkrieges und bei Kriegsausbruch Einsatz in der Ostsee und der Nordsee. Im Verlauf des Zweiten Weltkrieges nimmt das Schiff 1940/41 an der Operation ‚Weserübung‘, der Besetzung der neutralen Staaten Dänemark und Norwegen, teil. Im April 1944 wird das Schiff wieder dem Ausbildungsverband der Flotte zugeteilt und fährt gegen Ende des Krieges Geleitsicherung und Mineneinsatz. Am 30. April 1945 ist es in der Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven nach Bombentreffern auf ebenen Kiel gesunken. Lediglich die Aufbauten und

die noch einsatzbereiten Geschütztürme, die noch durch E-Landanschluss versorgt wurden, feuerten noch weiter gegen die vorrückende Landfront. Kurz vor der Besetzung Wilhelmshavens durch britische Truppen wurde die KÖLN dann durch ihre Restbesatzung gesprengt, das Wrack 1946 endgültig abgebrochen.

Zu den ersten Kriegsschiffbauten, die nach dem Zweiten Weltkrieg und für die im Aufbau befindliche Marine der Bundesrepublik Deutschland entstanden, gehörten die sechs, später als Fregatten Kl. 120 bezeichneten Geleitboote Typ 55, die nach ihrem Typschiff den Namen KÖLN-Klasse erhielten. Am 21. Dezember 1957 wurde auf der H.C. Stülcken-Werft in Hamburg, die auch federführend für den Entwurf dieser Schiffe, wie später auch für den der ersten Nachkriegs-Zerstörer, die Einheiten der HAMBURG-Klasse, war, der Kiel für das erste Schiff der Klasse, der KÖLN, gelegt. Der Antrieb des Schiffes bestand aus einer gemischten Dieselmotoren- und Gasturbinenanlage (CODAG-Combined Diesel and Gasturbine) mit einer Gesamtleistung von 36.000 PS und einer maximalen Geschwindigkeit von ca. 30 kn. Auf einem herkömmlichen Stahlrumpf wurden aus Gründen der Gewichtsersparnis im Rahmen der Tonnagegrenzen der WEU-Bestimmungen Aufbauten aus Leichtmetall gefertigt. Hauptaufgabe dieser Geleitboote, die im Jahr 1965 gemäß NATO-Terminologie als ‚Fregatten‘ umklassifiziert wurden, war die Sicherung von Geleitzügen über den Nordatlantik im Verteidigungsfall gegen Angriffe über Wasser durch Luft- und Seestreitkräfte und unter Wasser durch U-Boote. Geleitboot/Fregatte KÖLN wurde am 15. April 1961 in Dienst gestellt. Bis zum Ende ihrer Dienstzeit 1982 gehörte sie dem 2. Geleitgeschwader in Wilhelmshaven an. In den folgenden Jahren wechselten sich Manöver, Auslandsreisen, u.a, wie im Jahr 1970, bis nach Südamerika und Teilnahmen am Ständigen NATO-Einsatzverband Atlantik (STANDING NAVAL FORCE ATLANTIC), jeweils unterbrochen durch Instandsetzungszeiten, ab. Am 1. Juli 1982 dann ging das Schiff im Marinearsenal in Wilhelmshaven außer Fahrbereitschaft, am 17. Dezember des Jahres ging die Fregatte KÖLN, nach über 300.000 gefahrenen Seemeilen, außer Dienst.

Chronik Fregatte F 211 KÖLN

Die Fregatte F 211 KÖLN der Klasse 122 wurde am 16. Juni 1980 bei Blohm und Voss in Hamburg auf Kiel gelegt. Der Stapellauf erfolgte am 29. Mai 1981, aber das Schiff wurde wegen Bauverzögerungen erst am 10. Oktober 1984, also nach F 212 KARLSRUHE, als sechste Einheit der Kl. 122 in Dienst gestellt. Das Schiff gehörte, wie auch alle anderen

Fregatten der BREMEN-Klasse, zum 4. Fregattengeschwader in Wilhelmshaven. Die Fregatte KÖLN nahm seit ihrer Indienststellung an vielen nationalen Übungen und an nationalen wie multinationalen Manövern sowie den Ständigen Einsatzverbänden der NATO teil, namentlich in den letzten Jahren an Einsätzen im Rahmen der Operationen ENDURING FREEDOM und ATALANTA. So war die KÖLN in den Einsätzen der Marine von Anfang an dabei: Von Januar bis März 1991 als Flaggschiff des während des Zweiten Golfkrieges ins Mittelmeer entsandten deutschen Marineverbandes im Rahmen der Operation SOUTHERN GUARD und von Januar bis April 1994 im Rahmen der Operation SOUTHERN CROSS, dann Flaggschiff der Task Group 500.02 im Rahmen des Evakuierungseinsatzes in Somalia. Dann wieder Ständige Einsatzverbände der NATO, nationale und internationale Übungen und Einsätze, in 2008 eine Ausbildungsreise ‚rund Afrika‘, dann wieder ATALANTA, Einsatz am Horn von Afrika mit Auslaufen von Wilhelmshaven am 29. August 2011. Unweit der somalischen Küstenlinie, südwestlich der Hauptstadt Mogadischu, wurden im September des Jahres zwei Piratenboote aufgespürt und versenkt und zwölf Verdächtige an der somalischen Küste abgesetzt. KÖLN operierte noch bis zum 26. November 2011 im Einsatzgebiet am Horn von Afrika und griff in der Zeit vom 9. September bis zum 26. November 2011 rund 40 Mal ein. Sie versenkte dabei sieben Piratenboote, befreite zwei Geiseln, rettete fünf Fischer aus Seenot und barg zwei in ihrem Boot verdurstete Fischer, die unter Leitung der beiden eingeschifften moslemischen Sprachmittler unter Anteilnahme der Besatzung nach muslimischem Ritus auf See bestattet wurden. Besonderen Elan und Esprit hatte die KÖLN-Besatzung auch auf humanitärem Gebiet in der Einsatzregion gezeigt. Wie bereits im Jahre 2010 besuchte die Fregatte im Rahmen ihres ATALANTA-Einsatzes erneut das Kinderheim ‚Bee Hive‘ (Bienenkorb) in Mombasa/Kenia, wo eine ‚Handwerkertruppe‘ von 20 Besatzungsangehörigen der KÖLN, versehen mit Spendengeldern, die vor allem vom ‚Freundeskreis Fregatte Köln e.V.‘ gesammelt worden waren, und ausgerüstet mit diversen Baumaterialien, begann, den ‚Bienenkorb‘ an allem möglichen Ecken zu reparieren und in Stand zu setzen, inklusive eines ‚Zähneputzkurses‘ für die kleinen Insassen des Heimes durch die ‚Sanis‘ der KÖLN.

Am 10. Dezember 2011 machte das Schiff wieder, und nun letztmalig, da es als erstes Schiff der Fregatten Kl. 122 außer Dienst gestellt werden sollte, in seinem Heimathafen Wilhelmshaven fest. Am 1 Februar 2012 ging die KÖLN dann außer Fahrbereitschaft, am 31. Juli 2012 wurde sie außer Dienst gestellt.

Kommandanten

10.10.1984 - 25.09.1987	Fregattenkapitän Klaus Kinast
25.09.1987 - 22.02.1990	Fregattenkapitän Hans-Christian Rips
22.02.1990 - 30.08.1993	Fregattenkapitän Hellwig Springborn
30.08.1993 - 30.03.1995	Fregattenkapitän Hans-Joachim Rutz
30.03.1995 - 25.10.1996	Fregattenkapitän Thomas Miller
25.10.1996 - 31.03.1999	Fregattenkapitän Dirk Geister
31.03.1999 - 27.09.2001	Fregattenkapitän Maximilian Stein
27.09.2001 - 16.12.2004	Fregattenkapitän Thomas Schütze
16.12.2004 - 01.12.2006	Fregattenkapitän Michael Hödt
01.12.2006 – 01.06.2009	Fregattenkapitän Uwe Maaß
01.06.2009 – 31.11.2011	Fregattenkapitän Christopher Karow
31.11.2011 - 01.02.2012	Fregattenkapitän Kurt Leonards

Traditionspflege/Patenschaft

Fünf Schiffe CÖLN und KÖLN stehen auch für eine enge Bindung der Bevölkerung der Stadt Köln an ‚ihr‘ Schiff und für eine nunmehr einhundert Jahre andauernde Patenschaft der Domstadt für ‚ihre‘ CÖLN oder KÖLN. Diese Patenschaft ist heute noch genauso lebendig wie vor einhundert Jahren und wird immer wieder von der Kölner Bevölkerung, besonders von dem am 9. Juni 2006, wesentlich auf Initiative von H. Peter Hemmersbach, Jahrgang 1944 und ehemaliger Zerstörer ‚Z1‘-Fahrer, gegründeten ‚Freundeskreis Fregatte Köln e.V.‘ mit Leben erfüllt. Unter Mitwirkung der bereits in Köln als Untergliederungen des Deutschen Marinebundes bestehenden Marinekameradschaften ‚Marinekameradschaft 1891 von Köln‘, ‚Marinekameradschaft Leuchtturm‘, und der zur Marineoffiziervereinigung gehörenden ‚Marineoffiziermesse Köln‘ wurde der ‚Freundeskreis‘ ins Leben gerufen. Zu den Gründungsmitgliedern gehörten u.a. die ehemaligen Kommandanten Michael Hödt und Thomas Schütze. Ehrenmitglied wurde der ehemalige Kölner Oberbürgermeister und Ehrenbürger der Stadt, der mittlerweile verstorbene Dr. h.c. Norbert Burger. Zweck des Vereines unter seinem ersten Vorsitzenden H. Peter Hemmersbach war es, die Besatzungsangehörigen der Fregatte Köln in enger Absprache mit dem Kommandanten und dem eigentlichen Paten des Schiffes, Rat und Verwaltung der Stadt Köln, zu betreuen und zu unterstützen, namentlich durch die Organisation von Aufenthalten in der Domstadt für Abordnungen der Fregatte, Einladungen zu Familien, zu Vereinen und anderen Institutionen,

der Besuch kultureller und sportlicher Veranstaltungen, natürlich auch im Karneval. Jährlich zweimal wurden mehrtägige Besuche inklusive eines Empfangs beim Oberbürgermeister durchgeführt, und alljährlich war der Besuch einer Abordnung der Fregatte Köln in der Vorweihnachtszeit im Kinderheim in Köln eine liebgewordene Tradition, zumal bei dieser Gelegenheit den Waisenkindern Geschenke überreicht wurden, deren Kosten die Besatzung durch Spenden und bordinterne Sammelaktionen aufgebacht hatte. Zudem fand nach umfangreichen Vorbereitungen erstmals 1992, organisiert von der Besatzung, ein Zeltlager für Kölner Kinder auf der Standortsportanlage in Wilhelmshaven statt. Besonderes ‚Highlight‘ für die Kinder: Durch Vermittlung des damaligen Kölner Polizeipräsidenten wurde der Transport nach Wilhelmshaven mit einem grünen Polizeibus durchgeführt. In den letzten Jahren kamen vermehrt Kinder und Jugendliche mit Behinderungen zu Besuch auf die KÖLN und wie immer engagierte sich die Besatzung mit einem abwechslungsreichen Programm. Alle Kommandanten des Schiffes sahen in dieser Form von Patenschaftspflege einen Weg zum Ausdruck der Verbundenheit ihrer Besatzung mit den Bürgern unseres Landes und ihrer Patenstadt im Besonderen. Auch hier wurde der ‚Freundeskreis‘ als Koordinator aktiv, wie auch bei der Beschaffung von Sportgeräten für den Fitnessraum der KÖLN, einer Fotoausrüstung wie auch durch Banner mit Motiven aus der Domstadt, mit denen der Hangar der Fregatte zu einem repräsentativen ‚Festsaal‘ umgestaltet werden konnte. Aber auch auf dem Gebiete sicherheitspolitischen Information wurden durch seine und der Besatzung der KÖLN Initiative Maßstäbe gesetzt; gab es doch seit 2008 ein Pilotprogramm im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit der Bundeswehr, der Mitfahrt des Schulleiters des traditionsreichen Apostelgymnasium zu Köln, Herrn Dr. Zimmermann, zwei seiner Lehrkräfte und neun Abiturienten an Bord der Fregatte KÖLN im Rahmen einer sicherheitspolitischen Einweisung, gleichsam ‚Schüler-Lehrfahrten‘ auf der KÖLN. Höhepunkt der intensiven Beziehung der Stadt zu ‚ihrem‘ Schiff aber war die Feier zum hundertjährigen Jubiläum der Patenschaft im Jahre 2009 im Historischen Rathaus der Stadt Köln. Begleitend zum Festakt, an dem etwa 500 Personen teilnahmen, war gemeinsam mit dem Presse- und Informationszentrum der Marine eine Informationsausstellung eingerichtet worden, die eine Woche lang zahlreiche Besucher anzog, die hier von Besatzungsmitgliedern der KÖLN betreut wurden. Zu diesem Ereignis hatte der ‚Freundeskreis‘ in ehrenamtlicher Arbeit und mit professioneller Unterstützung durch den Marinehistoriker und Dozenten an der Universität Köln, Dr. Heinrich Walle, eine Dokumentation unter dem Titel ‚Unter dem Wappen von CÖLN/KÖLN. Die fünf Schiffe. 100 Jahre Patenschaft Stadt Köln-Deutsche Marine. 25 Jahre Fregatte KÖLN V‘ als Sammelband herausgegeben. Durch den Verkauf und

den im Buch eingelegten Überweisungsträger konnten 15.000 Euro für das Kölner Kinderkrankenhaus Amsterdamer Straße aufgebracht werden. Doch auch auf gleichsam KÖLN-historischem Gebiet ist der ‚Freundeskreis‘ tätig geworden, hat er sich doch auch die Übernahme und Pflege des Marineehrenmales in der Eigelsteintorburg in Köln zur Pflicht gemacht, wo das Wrack des zerschossenen Kutters der ersten CÖLN an die Versenkung des Kleinen Kreuzers am 28. August 1914 als Mahnmal für den Tod von 500 Seeleuten erinnert. Gemeinsam mit der ‚Marinekameradschaft Leuchtturm‘ wurde das Kutterwrack abgehängt und gesäubert, wobei ca. eine Tonne Taubendreck entfernt werden musste, um danach den renovierten Kutter wieder an seinem alten Platz aufzuhängen. Vor Beginn der Restaurierungsarbeiten hatte die Marinekameradschaft im Innenhof der Mauritius-Kirche eine Benefizveranstaltung zugunsten des Restaurierungsvorhabens durchgeführt. Eine Ausstellung von U-Boot-Modellen, ein maritimer Trödelmarkt und vor allem der Auftritt von vier Shanty-Chören, darunter der ‚1. Kölner Shanty-Chor der Marinekameradschaft von 1891‘, sorgten für eine gelungene Veranstaltung und erbrachten einen namhaften Geldbetrag zur Finanzierung der geplanten Arbeiten. Das Marine-Ehrenmal in der Eigelsteintorburg soll durch seine öffentliche Präsenz beim Betrachter Engagement und Bereitschaft zur aktiven Friedensförderung erzeugen und auch gleichzeitig anregen, Verantwortung für unsere gemeinsame Zukunft zu übernehmen, da nur gegenseitiges Verstehen und Toleranz zwischen den Völkern Kriege vermeiden kann.

Literatur/Quellen zur KÖLN

- Harnack, W., Die Zerstörerflottille der Deutschen Marine von 1958 bis heute. Hamburg 2001.
- Lehmann, K., Fregatten Bremen-Klasse. ‚Arbeitstiere der Deutschen Marine‘. Bad Herrenalb 2010.
- Kaack, U., Typenatlas Bundeswehr. Die Schiffe der Bundesmarine 1956-1990. München 2013.
- Stockfisch, D. (Hrsg.), Deutsche Fregatten. Wehrtechnischer Report 1/2000. Bonn, Frankfurt/M. 2000.
- Walle, H./ Hemmersbach, H.P./ Klüver, H. (Hrsg.), Unter dem Wappen von Cöln/Köln. Die fünf Schiffe. 100 Jahre Patenschaft. Bonn 2009.
- Walle, H./ Hemmersbach, H.P. (Hrsg.), Unser Dank an die Köln. Köln 2012.

- Witthöft, H. J., Lexikon zur deutschen Marinegeschichte. 2 Bde. Herford 1977.

Fregatte F 209 RHEINLAND-PFALZ

Geschichte des Schiffsnamens

Die Fregatte RHEINLAND-PFALZ (F 209) war das erste Schiff dieses Namens in der deutschen Marinegeschichte.

Ein entfernter Namensverwandter in der Geschichte der deutschen Marinen ist das Großlinienschiff RHEINLAND der NASSAU-Klasse der Kaiserlichen Marine. Gebaut bei der AG Vulcan in Stettin erlebt es seinen Stapellauf am 26.09.1908 und seine Indienststellung am 20.04.1910. Das Schiff nimmt im 1. Geschwader am 30.05. und 01.06.1916 an der Skagerrakschlacht teil. Danach Teilnahme am Finnland-Unternehmen der Kaiserlichen Marine, dabei am 11.04.1918 während dichten Nebels in der Aalandsee festgekommen. Erst am 09.07.1918 kann das Schiff nach größtmöglichem Leichtern und Abnahme der Seitenpanzer geborgen werden. Danach Verwendung als Wohnschiff in Kiel und am 05.11.1919 Streichung aus der Flottenliste. Im folgenden Jahr wird es nach Dordrecht zum Abbruch gegeben.

Chronik Fregatte F 209 RHEINLAND-PFALZ

Die Fregatte RHEINLAND-PFALZ wurde am 25.09.1979 als drittes Schiff der BREMEN-Klasse F 122 unter der Baunummer 911 bei Blohm und Voss in Hamburg auf Kiel gelegt.

Die Schiffstaufe erfolgte am 03.09.1980 mit gleichzeitigem Stapellauf im Beisein des damaligen Bundesministers der Verteidigung Dr. Hans Apel. Taufpatin war Frau Hedwig Meyer, Gattin des rheinland-pfälzischen Stellvertretenden Ministerpräsidenten und Staatsministers für Landwirtschaft, Weinbau und Forsten des Bundeslandes Rheinland-Pfalz. Der Ministerpräsident des Landes, Dr. Bernhard Vogel, hielt die Taufrede.

Nach Abschluss der Arbeiten durch Blohm und Voss wurde der Rohbau des Schiffes am 12. Dezember 1981 von Hamburg zum Bremer Vulkan nach Bremen-Vegesack verlegt. Unter der Baunummer 1022 erfolgte ab 14.12.1981 dort die Fertigstellung des Schiffes sowie die Endausrüstung. Im Oktober 1982 fand die erste Probefahrt in der Nordsee statt.

Nach Abschluss der Erprobungen in Nord- und Ostsee, der Erledigung aller Restarbeiten und vor allem der erfolgreichen Abnahmefahrt durch das Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung (BWB) fand am 09.05. 1983 die feierliche Indienststellung durch den ersten Kommandanten des Schiffes, Fregattenkapitän Klaus-Dietrich v. Poser und Groß-Nädlitz

statt, angeordnet durch den Indienststellungsbefehl Nr. 409 des Inspektors der Marine vom 06.08.1981.

Gleichzeitig übernahm das Land Rheinland-Pfalz die Patenschaft über das Schiff und seine Besatzung, die bis zum heutigen Tage und über die Außerdienststellung des Schiffes hinaus Bestand hat.

Unter dem internationalen Unterscheidungssignal DRAS und der taktischen Kennung F 209 ist das Schiff seitdem auf allen Weltmeeren (außer dem Südpolarmeer) unterwegs gewesen.

Fregatte RHEINLAND-PFALZ nahm seit ihrer Indienststellung an vielen Einsätzen und Übungsvorhaben der Deutschen Marine teil. Dazu gehörten die Teilnahme an nationalen Übungen und bei ständigen Verbänden der NATO, Überwachungsaufgaben im Mittelmeer und der Adria gegen das frühere Jugoslawien sowie an der Operation ENDURING FREEDOM im Kampf gegen den internationalen Terrorismus. 2009 nahm die RHEINLAND-PFALZ erstmals an der europäischen Anti-Piraterie-Mission ATALANTA vor der Küste Somalias teil. Am 03.03.2009 gelang dabei dem Schiff und seiner Besatzung als erster Einheit der Deutschen Marine in einer Operation unter Führung der Europäischen Union die Ingewahrsamnahme von acht Piraten nach einem Angriff auf einen Frachter und deren Überstellung in Mombasa (Kenia) an die örtlichen Strafverfolgungsbehörden. Beteiligt waren dabei der bordeigenen Hubschrauber SEA LYNX Mk 88A der RHEINLAND-PFALZ und ein Hubschrauber der USS MONTEREY. Am 30.03. des gleichen Jahres gelang der Fregatte ein weiterer Schlag gegen die Piraten. Diese wollten den Betriebsstofftransporter A 1442 SPESSART der Deutschen Marine angreifen, konnten aber nach einer mehrstündigen Verfolgung durch die RHEINLAND-PFALZ gestellt und gefasst werden. Insgesamt wurden während der Operation ATALANTA durch die RHEINLAND-PFALZ 16 Verdächtige in Gewahrsam genommen. Seit dieser Zeit wurde die RHEINLAND-PFALZ in der Marine auch ‚Piratenjäger‘ genannt. Der damalige Kommandant des Schiffes, Fregattenkapitän Markus Rehbein, nahm dafür und stellvertretend für die Besatzung die Auszeichnung der ‚International Maritime Organisation (IMO)‘, ‚Special Certificate for Exceptional Services Rendered to Shipping and Mankind‘, also eine Auszeichnung für ‚besondere Dienste für Schifffahrt und Menschheit‘, entgegen. Fregattenkapitän Markus Rehbein dazu: „Ich fühle mich persönlich sehr geehrt, diese Auszeichnung in Vertretung aller deutschen Soldaten entgegenzunehmen, die dazu beitragen, die Seewege am Horn von Afrika sicherer zu machen.“

Doch nicht nur im militärischen Einsatz, sondern auch auf dem Gebiete der Hilfeleistung hat die Fregatte RHEINLAND-PFALZ und ihre Besatzung Herausragendes geleistet, und zwar

gleichermaßen auf See wie an Land: So setzt in Manila die Besatzung während eines Hafenaufenthaltes dort eine Armenschule wieder in Stand. Während der Teilnahme an der Operation ENDURING FREEDOM gelingt dem Schiff 2004 die Rettung einer Dhau vor dem Jemen nach einem Piratenüberfall und die medizinische Versorgung, Notoperation und Rettung des Kapitäns, der mehrere Schussverletzungen bei dem Überfall davontrug. Während der Operation ATALANTA rettet das Schiff 2009 somalische Fischer aus Seenot und leistet Hilfe für die Handelsschiffe POMPEI und HANSA STAVANGER nach Freilassung aus Piratenhänden. Im Oktober 2010 setzt die Schiffsärztin der RHEINLAND-PFALZ zur Hilfeleistung über auf MS DEUTSCHLAND bei dem Führungslück LISCO GLORIA vor Fehmarn. Die restliche Besatzung hilft in Kiel bei der Versorgung der Verletzten. In 2011 werden fünf marokkanische Schiffbrüchige im Alboran-Meer gerettet und im gleichen Jahr erfolgt während der Operation HUMHI TUN die Evakuierung und der Transport von 450 ägyptischen Flüchtlingen aus Libyen von Tunesien (Port de Gannouch) aus nach Ägypten (Alexandria).

Darüber hinaus wurde das Schiff auch bei diversen Einsätzen als Host-/Flaggschiff bei maritimen Veranstaltungen sowie Empfängen im In- und Ausland als ‚Botschafter in Blau‘ eingesetzt. So erfolgte im Jahre 1992 der erste Besuch eines (nunmehr gesamt-) deutschen Kriegsschiffes in Tallin/Estland nach dem Kriege, 2002 läuft das Schiff gemeinsam mit der Fregatte MECKLENBURG-VORPOMMERN im ehemaligen Flottenstützpunkt der Kaiserlichen Marine, in Tsingtao in der Volksrepublik China, ein. In Tokio empfängt der damalige Bundespräsident Johannes Rau während der gleichen Reise (DESEX 2002) an Bord der RHEINLAND-PFALZ neben 850 weiteren Gästen auch Mitglieder des japanischen Kaiserhauses. Anlässlich des Jahrestages ‚50 Jahre Deutsche Marine‘ stellt die RHEINLAND-PFALZ in Südafrika dann die Plattform für den offiziellen Empfang mit den Befehlshabern der Marine und der Luftwaffe beider Länder und 2012 besucht Bundespräsident Joachim Gauck das Schiff in Warnemünde während der ‚Hanse Sail‘. Und schließlich befanden sich darüber hinaus regelmäßig Teams von Radio- und Fernsehsendern an Bord, um dort Beiträge für Nachrichten, Reportagen und auch Unterhaltungssendungen, z.B. ‚Die Rettungsflieger‘, zu produzieren. Und im Rahmen von ‚Open Ship‘ besuchten allein in den letzten fünf Jahren des Schiffslebens der RHEINLAND-PFALZ über 70.000 Besucher das Schiff.

Am 25.08.2012 läuft die Fregatte dann zum letzten Mal, von See kommend aus dem Manöver FLOTEX 2012, in ihrem Heimatstützpunkt Wilhelmshaven ein. Am 11.09. des Jahres geht Fregattenkapitän Trond Blindow als 12. und letzter Kommandant der RHEINLAND-PFALZ

von Bord, am 1. 10. 2012 geht das Schiff außer Fahrbereitschaft und am 22.03.2013 schließlich wird es im Marinearsenal Wilhelmshaven im Rahmen einer feierlichen Zeremonie außer Dienst gestellt.

Kommandanten

09.05.1983 - 30.09.1985	Fregattenkapitän Klaus-Dietrich von Poser und Groß-Nädlitz
30.09.1985 – 03.03.1988	Fregattenkapitän Reinhold Siebert
03.03.1988 – 30.09.1992	Fregattenkapitän Michael Strenger
30.09.1992 – 29.04.1994	Fregattenkapitän Wolfgang Beutke
29.04.1994 – 29.04.1995	Fregattenkapitän Heinrich Liebig (Erster Offizier)
29.04.1995 – 14.03.1997	Fregattenkapitän Martin Krebs
14.03.1997 – 02.07.1999	Fregattenkapitän Heinz-Uwe Schäfer
02.07.1999 – 26.09.2002	Fregattenkapitän Michael Plettau
26.09.2002 – 17.11.2005	Fregattenkapitän Thomas Braun
17.11.2005 – 11.08.2008	Fregattenkapitän Thomas Hacken
11.08.2008 – 07.01.2011	Fregattenkapitän Markus Rehbein
07.01.2011 - 11.09.2012	Fregattenkapitän Trond Blindow

Traditionspflege/Patenschaft

Unter dem Motto ‚Eine Flagge weht in Mainz, die andere in der Welt‘ übernahm das Bundesland Rheinland-Pfalz mit Indienststellung des Schiffes am 9. Mai 1983 die Patenschaft über das Schiff und seine Besatzung, die bis über die Außerdienststellung hinaus Bestand hat. Begonnen hatte diese ausgesprochen intensive Beziehung zwischen Land und Schiff bereits mit der Taufe des Schiffes am 3. September 1980 bei Blohm & Voss in Hamburg, der Taufrede des damaligen Ministerpräsidenten, Dr. Bernhard Vogel, und der Schiffstaufe durch Frau Hedwig Meyer, der Gattin des Stellvertretenden Ministerpräsidenten und Staatsministers für Landwirtschaft, Weinbau und Forsten des Landes Rheinland-Pfalz.

Seither unterstützt das Land die Fregatte und ihre Besatzungen tatkräftig und engagiert. Zahlreiche Besuche an Bord wie auch Besuche der Besatzungen im Patenland sind Ausdruck der innigen und außergewöhnlichen Verbundenheit des Landes und seiner Bevölkerung mit

„ihrem“ Schiff. Unter maßgeblicher Beteiligung des ehemaligen Ministerpräsidenten Kurt Beck setzte sich das Land Rheinland-Pfalz dafür ein, eine Einheit der neuen Fregatten der neuen Schiffsklasse F 125 wieder nach ihm zu benennen, was im Jahre 2011 dann auch seitens des Führungsstabes der Marine positiv beschieden wurde.

Literatur/Quellen zur RHEINLAND-PFALZ

- Großheim, H. C., Fregatte Rheinland-Pfalz 1979-2013. Eine Chronik. Wilhelmshaven 2013.
- Harnack, W., Die Zerstörerflottille der Deutschen Marine von 1958 bis heute. Hamburg 2001.
- Kaack, U., Typenatlas Bundeswehr. Die Schiffe der Bundesmarine 1956-1990. München 2013.
- Lehmann, K., Fregatten Bremen-Klasse. „Arbeitstiere der Deutschen Marine“. Bad Herrenalb 2010.
- Stockfisch, D. (Hrsg.), Deutsche Fregatten. Wehrtechnischer Report 1/2000. Bonn, Frankfurt/M. 2000.
- Witthöft, H. J., Lexikon zur deutschen Marinegeschichte. 2 Bde. Herford 1977.

Fregatte F 210 EMDEN

Geschichte des Schiffsnamens

Am 29. November 2013 ist im Marinearsenal in Wilhelmshaven die Fregatte F 210 EMDEN, nach KÖLN und RHEINLAND-PFALZ als drittes Schiff der Klasse F 122, außer Dienst gestellt worden - im Rahmen der Erneuerung des Schiffsbestandes des 4. Fregattengeschwaders und der sukzessiven Außerdienststellung der Fregatten der Klasse 122 und dem Zulauf ihrer Nachfolgeschiffe der neuen Klasse 125 mit ihrem innovativen Betriebskonzept von Intensivnutzung und Mehrbesatzungsmodell.

Die Fregatte Kl. 122 EMDEN hatte vier Namensvorgänger in deutschen Marinen: Das erste Schiff in deutschen Marinen mit dem Namen der Stadt Emden ist der Kleine Geschützte Kreuzer der DRESDEN-Klasse der Kaiserlichen Marine, der am 26. Mai 1908 bei der Kaiserlichen Werft in Danzig vom Stapel läuft und am 10. Juli 1909 in Dienst gestellt wird. Ab Oktober 1910 verrichtet das Schiff und seine Besatzung, seit Mai 1913 ist Fregattenkapitän Karl von Müller Kommandant der EMDEN, Auslandsdienst im Kreuzergeschwader in Ostasien. Nach Kriegsausbruch 1914 führt das Schiff zunächst Kreuzerkrieg vom Stützpunkt Tsingtau im deutschen Pachtgebiet Kiautschou an der chinesischen Küste aus. Schließlich erhält EMDEN Befehl zur selbständigen Kreuzerkriegführung im Indischen Ozean, beschießt am 22. September 1914 Hafenanlagen und Öltanks in Madras an der indischen Ostküste, am 28. Oktober Hafenanlagen von Penang an der Straße von Malakka und versenkt einen russischen Kreuzer und einen französischen Zerstörer. Während dieses Einsatzes erwirbt sich die EMDEN innerhalb der eigenen Marine wie insbesondere auch bei den damaligen alliierten Gegnern weltweit aufgrund der gezeigten Ritterlichkeit und Humanität einen herausragenden und einzigartigen Ruf. Bis heute ist die EMDEN I unter dem Beinamen ‚Gentleman Cruiser‘ bekannt. Verbunden mit dem Schiffsnamen sind bis heute gegenseitige Achtung und vorbildliche Art der Einsatzführung. Der Begriff ‚to be an EMDEN‘ ist im englischsprachigen Raum ein weiterhin gebräuchliches Synonym dafür.

Am 9. November 1914 läuft das Schiff die Cocos-Inseln südlich Sumatra an, und setzt auf der Insel Nord Keeling ein Landungskorps von ca. 50 Mann unter Führung des Ersten Offiziers des Schiffes, Kapitänleutnant Hellmuth von Mücke, ab, um die dortige Telegrafestation zu zerstören. Dabei kommt der australische Kreuzer SYDNEY auf, eröffnet das Feuer auf die EMDEN und schießt das Schiff aufgrund seiner überlegenen Artillerie, Geschwindigkeit und Panzerung kampfunfähig. Der Kommandant setzt sein Schiff auf ein Riff vor der Insel und lässt nach erneutem Beschuss durch die SYDNEY und 133 Toten an Bord die Kriegsflagge auf dem nahezu völlig zerstörten Schiff niederholen, um die überlebende Besatzung zu retten. Sie kommt in englische Kriegsgefangenschaft. Währenddessen verlässt das Landungskorps

unter v. Mücke am gleichen Tage die Insel Keeling und erreicht mit dem kurzerhand beschlagnahmten Segelschoner AYESHA, und nachdem man zwischenzeitlich auf den Küstendampfer CHOISING umgestiegen war, nach abenteuerlicher Fahrt den Golf von Aden. Nach dem Marsch durch die arabische Wüste erreicht das Landungskorps der EMDEN schließlich Pfingsten 1915 mit der Hedschasbahn Konstantinopel, und von dort geht es zurück nach Deutschland.

Der Kleine Kreuzer EMDEN hatte bis dahin im Kreuzerkrieg insgesamt 16 Dampfer mit 70825 BRT aufgebracht, ohne dass es zu Toten und Verwundeten gekommen war, und die Odyssee des Landungskorps tut ihr Übriges, das Schiff und seine Besatzung vollends zum Mythos zu machen. Die abenteuerliche Flucht ist damals internationales Gesprächsthema und bildet die Handlung des Spielfilms ‚Die Männer der Emden‘, der Anfang 2013 in den deutschen Kinos Premiere hatte, unter der Regie von Berengar Pfahl und mit Sebastian Blomberg in der Rolle des Kapitänleutnants v. Mücke. Fregattenkapitän v. Müller, der Kommandant, erhält den Orden ‚Pour le Merite‘ und Kaiser Wilhelm II. verfügt nach dem Ende der ersten EMDEN, dass der nächste zu bauende Kreuzer ‚seiner Marine‘ wieder auf den Namen ‚Emden‘ zu taufen sei und zudem das Eiserne Kreuz am Bug zu führen habe. So wird der am 1. Februar 1916 bei der AG Weser in Bremen vom Stapel gelaufene und am 12. März 1917 in Dienst gestellte zweite Kleine Geschützte Kreuzer EMDEN, und mit ihm alle seine Nachfolger, das Eiserne Kreuz tragen. Die Reichsregierung verleiht zudem auf Antrag im Jahre 1921 allen Besatzungsangehörigen und später auch allen Familienangehörigen das Recht, den Zusatz ‚-Emden‘ ihrem Familiennamen anzuhängen.

Dieser zweite Kleine Kreuzer EMDEN nun nimmt im Ersten Weltkrieg unter anderem am Landungsunternehmen auf den Baltischen Inseln teil und wird schließlich, wie mit ihm fast die gesamte deutsche Hochseeflotte, im britischen Stützpunkt Scapa Flow in Nordschottland interniert. Dort wird die EMDEN zum Flaggschiff des Befehlshabers der internierten Flotte, des Konteradmirals Ludwig von Reuter, der von Bord der EMDEN aus den Befehl zur Selbstversenkung der internierten Einheiten am 21. Juni 1919 gibt. Während der Selbstversenkung wird das Schiff von englischen Kräften auf Strand gesetzt, dann nach Rosyth geschleppt, geht im März 1920 als Versuchsschiff im Rahmen der Versailler Bestimmungen an Frankreich und wird in Caen 1926 abgebrochen.

Nach einem ersten Entwurf 1920 wird eine neue EMDEN als Leichter Kreuzer und erster deutscher Kreuzerneubau nach dem Weltkrieg bei der Marinewerft in Wilhelmshaven auf Stapel gelegt. Am 7. Januar tauft die Witwe des mittlerweile verstorbenen Kapitäns zur See v. Müller den Neubau auf den Namen EMDEN. Am 15. Oktober 1925 dann, und als erstes

größeres Kriegsschiff der Welt, dessen Verbände weitgehend geschweißt und nicht mehr genietet sind, wird die EMDEN III in Dienst gestellt. Sie dient fortan, und dafür war sie auch gebaut worden, als Schulkreuzer. Mit 160 Kadetten an Bord werden insgesamt neun mehrmonatige große Auslandsreisen rund um den Globus unternommen. Im Zweiten Weltkrieg nimmt das Schiff an Minenunternehmungen in der Nordsee und an der Operation ‚Weserübung‘, der Besetzung Norwegens durch die Wehrmacht 1940, teil. Ab November 1941 bis fast zum Kriegsende ist EMDEN wieder dem Ausbildungsverband der Flotte zugeteilt. Am 7. November 1942 läuft sie als erstes Schiff in die Ostkammer der neuen IV. Hafeneinfahrt in Wilhelmshaven ein. 1944 Teilnahme an Minenunternehmen im Skagerrak, 1945 werden mit dem Schiff die Särge Hindenburgs und seiner Frau von Königsberg nach Pillau überführt, anschließend läuft die EMDEN mit Flüchtlingen nach Kiel. Dort erhält das Schiff bei einem Luftangriff in der Nacht vom 9. auf den 10. April schwere Bombentreffer, wird in die Heikendorfer Bucht geschleppt und dort von der Besatzung am 3. Mai gesprengt. Der Schiffsname EMDEN wird dann auch in der jungen Bundesmarine weitergeführt. So wird die zweite Einheit des ersten nach dem Zweiten Weltkrieg in Deutschland wieder gebauten Kriegsschiffstyps, der Geleitboote Klasse 55, später umklassifiziert in Fregatten Klasse 120, auf den Namen EMDEN getauft. Aufgabe der Geleitboote, und daher die ursprüngliche Typenbezeichnung, ist die Nachschubsicherung alliierter Transporte in Nordatlantik und Nordsee im Verteidigungsfall. Nach dem Typschiff auch KÖLN-Klasse genannt, werden bei der Stülcken-Werft in Hamburg sechs Schiffe in Auftrag gegeben. Dieser Schiffstyp wird, erstmals in der deutschen Marinegeschichte und aus Gründen der Gewichtsersparnis, mit Leichtmetallaufbauten auf einem Stahlrumpf gefertigt. Die Art der Antriebsanlage ist ebenso neu wie ungewöhnlich: Als Marschantrieb stehen je Welle zwei Dieselmotoren zur Verfügung, die dem Schiff in Verbindung mit der Verstellpropelleranlage eine Geschwindigkeit von 24 kn verleihen. Zur Erreichung der Höchstgeschwindigkeit von ca. 30 kn kann je Welle eine Gasturbine zusätzlich aufgeschaltet werden. Am 21. März 1959 läuft EMDEN IV in Hamburg vom Stapel und wird am 24. Oktober 1961 in Dienst gestellt. Am Bug führte sie das Eiserne Kreuz. Die Taufrede hielt der Emdener Oberbürgermeister Hans Susemihl. Die nunmehr vierte EMDEN nimmt nun ihr Fahrprogramm, vorwiegend in der Nordsee, aber auch im Mittelmeer und bis nach Südamerika, auf, besucht mehrfach nordamerikanische und kanadische Häfen, ist Flaggschiff in großen NATO-Marinemanövern und mehrere Male Teil von Ständigen NATO-Verbänden im Atlantik. Anfang der achtziger Jahre dann werden die Fregatten Kl. 120 nach und nach durch die moderneren Schiffe der Kl. 122 ersetzt. Am 1. Juli 1983 ging EMDEN IV außer Dienst und

wird an die türkische Marine übergeben, wo sie als Zerstörer GEMLIK noch einige Jahre zur See fährt.

Chronik Fregatte F 210 EMDEN

Als viertes Schiff der Fregattenklasse 122, nach dem Typschiff auch BREMEN-Klasse genannt, wird die fünfte EMDEN auf der Werft der Thyssen Nordseewerke in Emden am 23. Juni 1980 auf Kiel gelegt und am 17. Dezember des Jahres durch Frau Klinkenborg, Gattin des damaligen Oberbürgermeisters der Stadt Emden, getauft. Am 24. Juni 1983 werden die Traditionsgegenstände der EMDEN IV feierlich an die EMDEN V übergeben, am 7. Oktober 1983 wird das Schiff mit der NATO-Kennung F 210 in Dienst gestellt. Sie führt weiterhin, wie ihre Namensvorgänger, das Eiserne Kreuz, hingegen nicht mehr am Bug, sondern, aus baulichen Gründen, an der Vorderseite der Brücke. Und zum ersten Mal ist nun mit EMDEN V ein Schiff auch in der Patenstadt, in Emden, gebaut worden. Geradezu verzugslos geht also der legendäre Schiffsname auf das bisher letzte Schiff dieses Namens über. In den Einsätzen der Deutschen Marine ist die EMDEN sozusagen Schiff der ersten Stunde und nimmt am Mittelmeereinsatz 1991 während des ersten Irakkrieges teil. Dann folgten mehrere Teilnahmen am Adriaeinsatz SHARP GUARD während des Krieges auf dem Balkan. In den Jahren 1995 und 1996 führt das Schiff dabei als erstes deutsches Flaggschiff den internationalen Überwachungsverband. Nach weiteren Einsätzen am Horn von Afrika in den Operationen ENDURING FREEDOM und ATALANTA - am 21. April 2008 vertreibt hier der Bordhubschrauber des Schiffes vor der somalischen Küste Piraten, die den japanischen Öltanker TAKAYAMA angegriffen hatten - sowie im östlichen Mittelmeer bei ACTIVE ENDEAVOUR, nationalen wie internationalen Manövern und Übungen, den Ständigen Marineverbänden der NATO und diversen Äquator- und Polarkreisüberquerungen wird das Schiff nun nach rund 800.000 Seemeilen über unseren ‚blauen Planeten‘ am 29. November 2013 im Marinearsenal Wilhelmshaven außer Dienst gestellt.

Doch zuvor kam es am 30. Oktober des Jahres im Hafen von Sydney, der ‚Namensstadt‘ des damaligen Gegners der EMDEN I, dem australischen Kreuzer H.M.A.S. SYDNEY, noch zu einem ganz besonderen Ereignis: Im Zuge der 100 - Jahrfeier der australischen Marine überreichte der Inspekteur der Deutschen Marine, Vizeadmiral Axel Schimpf, und das australische Fernsehen berichtete live davon, das Eiserne Kreuz der EMDEN an seinen australischen Amtskollegen Vizeadmiral Ray Giggs. Im Gegenzug übergab dieser ein auf

einer Holzplatte montiertes rotes Känguru, welches noch kurz zuvor den Schornstein der derzeitigen SYDNEY zierte.

Und so ist die Chronik des Schiffsnamens EMDEN nicht nur die Geschichte von fünf Schiffen, sondern auch ein Spiegel deutscher Marinegeschichte geworden. Diese Geschichte hat aber, und dafür ist gerade die EMDEN ein bemerkenswertes Beispiel, auch nachdrückliche Zeichen und Symbole internationaler Verbundenheit stiften können.

Kommandanten

07.10.1983 – 27.09.1984	Fregattenkapitän Dietrich von der Planitz
27.09.1984 – 01.04.1987	Fregattenkapitän Thomas Kempf
01.04.1987 – 30.09.1990	Fregattenkapitän Walter Reichenmiller
30.09.1990 – 27.09.1993	Fregattenkapitän Eberhard Brumm
27.09.1993 – 16. 09.1996	Fregattenkapitän Hartmuth Wichmann
16.09.1996 – 19.02.1999	Fregattenkapitän Jochen Jürgen
19.02.1999 – 06.2001	Korvettenkapitän Heinrich Liebig
06.2001 – 09.2003	Fregattenkapitän Jörg Löffler
09.2003 – 09.2006	Fregattenkapitän Thomas Jensen
09.2006 – 09.2008	Fregattenkapitän Michael Giss
09.2008 – 07.2010	Fregattenkapitän Ulrich Brosowsky
07.2010 - 2013	Fregattenkapitän Jörg-Michael Horn

Traditionspflege/Patenschaft

Die Stadt Emden übernahm mit Stapellauf und Schiffstaupe der EMDEN V am 17. Dezember 1980 wieder die seit dem 26.Mai 1908 bestehende Patenschaft für das Schiff.

Literatur/Quellen zur EMDEN

- Harnack, W., Die Zerstörerflottille der Deutschen Marine von 1958 bis heute. Hamburg 2001.

- Kaack, U., Typenatlas Bundeswehr. Die Schiffe der Bundesmarine 1956-1990. München 2013.
- Koop, G., Emden. Ein Name-fünf Schiffe. Bonn 1983.
- Lehmann, K., Fregatten Bremen-Klasse. ‚Arbeitstiere der Deutschen Marine‘. Bad Herrenalb 2010.
- Scheele, F./Kliem, E. (Hrsg.), Fregatte Emden 1983-2003. Veröffentlichungen des Ostfriesischen Landesmuseums/Emder Rüstkammer, Heft 16. Emden 2003.
- Stockfisch, D. (Hrsg.), Deutsche Fregatten. Wehrtechnischer Report 1/2000. Bonn, Frankfurt/M. 2000.
- Witthöft, H. J., Lexikon zur deutschen Marinegeschichte. 2 Bde. Herford 1977.

Fregatte F 207 BREMEN

Geschichte des Schiffsnamens

Fregatte BREMEN ist das dritte Schiff dieses Namens in deutschen Marinen. Man kann sogar mit Fug und Recht sagen, der Schiffsname der Freien Hansestadt Bremen sei schon bei der Gründung der deutschen Marine dabei gewesen, gehörte doch mit dem Raddampfer BREMEN eine Korvette in Holzbauweise, erbaut ursprünglich als Fracht- und Fahrgastschiff LEEDS mit Stapellauf am 22. Juni 1842 auf der Werft Johann Marbs in Hamburg, zum Schiffsbestand der ersten deutschen Flotte von 1848. Die LEEDS war für die Hanseatische Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Hamburg gebaut worden und wurde in der Hamburg-England-Fahrt eingesetzt. Am 23. Juni 1848 wurde das Schiff durch die Hamburgische Admiralität für die Hamburger Flottille der deutschen Bundesflotte unter dem Kommando von Admiral Rudolf Bromme, genannt Brommy, mit einem weiteren Raddampfer angekauft. Von der Bundesflotte, stationiert in Brake an der Unterweser, wurde das Schiff am 15. Oktober 1848 als BREMEN gemeinsam mit ihrem Schwesterschiff HAMBURG übernommen und am 15. Dezember 1848 in Dienst gestellt.

Das Schiff verdrängte ca. 350 t, verfügte über eine Länge ü. A. von 55,8 m und eine Breite von 6,8 m bei einem Tiefgang von 2,9 m. Sein Antrieb bestand aus 2 liegenden oszillierenden Einzylindermaschinen von Fawcett, Preston & Co Liverpool und zwei Kofferkessel mit insgesamt 700 PS bei einer Höchstgeschwindigkeit von 8 kn. Die Besatzung bestand aus 100 Mann, die Bewaffnung umfasste 1x36-Pfünder-, 1x 32-Pfünder- und 2x18-Pfünder-Bombenkanonen. Vom 15. Dezember 1848 bis zum 12. Dezember 1852 stand das Schiff im Dienst der Bundesflotte und wurde im Zuge von deren Auflösung an die General Steam Shipping Company Limited in London verkauft. Dort wurde es als HANNOVER am 3. März 1853 in die nordeuropäische Fahrt eingestellt, im Februar 1865 außer Dienst genommen und am 1. Februar 1868 zur Kohlenhulk abgetakelt.

Das zweite Marineschiff unter dem Namen der Hansestadt war der Kleine Kreuzer BREMEN der Kaiserlichen Marine, Typschiff einer Klasse von sieben Einheiten (u.a. HAMBURG, BERLIN, LÜBECK, MÜNCHEN), gebaut bei der AG Weser in Bremen, wo das Schiff am 9. Juli 1903 vom Stapel lief und am 19. Mai 1904 in Dienst gestellt wurde. Das 3816-ts –Schiff, Länge ü. A. 111,1 m, Breite 13,3 m, Tiefgang 5,6 m und Höchstgeschwindigkeit 23 kn, Besatzung 288-349 Mann, Hauptbewaffnung 10 Geschütze 10,5 cm, wurde nach Indienstellung bis ins Jahr 1913 hauptsächlich im Auslandsdienst vor der ostamerikanischen Küste eingesetzt. 1914/15 erfolgte der Umbau auf der Kaiserlichen Werft in Wilhelmshaven auf eine Bewaffnung von 2 Geschützen 15 cm und 6 Geschützen 10,5 cm. Am 17. Dezember 1915 lief das Schiff in der nördlichen Ostsee auf russische Minen und sank unter Verlust von 250 Besatzungsmitgliedern.

Chronik Fregatte F 207 BREMEN

Die Fregatte F 207 BREMEN war das erste Schiff, das Typschiff der Fregatten der Klasse 122. Gebaut bei der Werft Bremer Vulkan, wurde sie dort am 9. Juli 1979 auf Kiel gelegt. Am 27. September 1979 wurde die Fregatte auf den Namen BREMEN getauft. Taufpatin war Frau Christine Koschnik, Ehefrau des Bremer Bürgermeisters Hans Koschnik, der auch die Taufrede hielt. Am 18. Oktober 1980 wurde mit den ersten Erprobungen begonnen, von Januar bis Ende März 1982 lag das Schiff zu Rest- und Garantearbeiten beim Bremer Vulkan und am 7. Mai 1982 wurde das Schiff durch seinen ersten Kommandanten, Kapitän zur See Dieter Weigel, für das 4. Fregattengeschwader in Wilhelmshaven gem. Indienststellungsbefehl Nr. 461 (Marine) in Dienst gestellt. Die Stadt Bremen übernahm am 29. Mai desselben Jahres die Patenschaft über das Schiff.

Als Typschiff der Klasse F 122 war die BREMEN das erste Schiff der Marine der Bundesrepublik Deutschland, das über Bordhubschrauber verfügte. Seit ihrer Indienststellung hat das Schiff regelmäßig an den ständigen Einsatzverbänden der NATO teilgenommen, Überwachungsaufgaben im Mittelmeer während des Zweiten Golfkrieges 1991 absolviert, an der Embargo-Operation SHARP GUARD (1992-1996) in der Adria teilgenommen. Ende Januar 1992 begleitete das Schiff den vom Zerstörer MÖLDERS gestoppten deutschen Frachter GODEWIND mit einer nicht genehmigten Ladung von Kampfpanzern T 72 an Bord vom Abfangpunkt im Mittelmeer zurück bis zum spanischen Hafen Cartagena und stieß danach wieder zum Verband zurück. Seit 2002 ist das Schiff mehrfach im Rahmen der Operation ENDURING FREEDOM im Kampf gegen den internationalen Terrorismus eingesetzt gewesen.

Die angelaufenen Häfen im Schiffsleben der BREMEN können hier nicht alle genannt werden, es ging ‚round the world‘, von Bremen nach Plymouth, Neapel, Shanghai, Norfolk, Djibouti, Roosevelt Roads, nach Hamburg, Portland, Venedig, Boston, Abu Dhabi, Curacau, von Tromsø nach Malaga und Istanbul und Tokio, von Eilat und Halifax nach Recife und Inchon. Am 27. Juli 2009 lief die BREMEN zur Teilnahme an der Operation ATALANTA zur Bekämpfung der Piraterie vor der Küste Somalias aus, wo ihre Hubschrauber am 14. August einen Piratenangriff auf ein Handelsschiff abwehren konnten. Darüber hinaus gelang es ihr, mehrere weitere Piratengruppen zu stellen und zu entwaffnen. Am 7. Mai 2012 ging es wieder Richtung Horn von Afrika, und ein an Bord eingeschiffter Journalist formulierte als

Quintessenz seiner Mitfahrt: „Im Kern des Truppenbesuches war ich wirklich beeindruckt von der Professionalität und der Motivation der Besatzung. Die Sinnhaftigkeit des Einsatzes wurde von allen bestätigt und durch eine hohe Einsatzbereitschaft untermauert.“

Und über die letzten Monate der Fregatte BREMEN im Dienst und in der Patenstadt berichtete ‚Radio Bremen‘ wie folgt: Im Februar 2013 ging die BREMEN zum letzten Mal auf große Fahrt. Im Zuge des Einsatz- und Ausbildungsverbandes der Marine (EAV) war sie für die Ausbildung der Offiziersanwärter der Marine unterwegs und kehrte danach Wilhelmshaven zurück. Während dieser Zeit gelang ihrer Besatzung auch die Rettung eines verunglückten Seglers vor der französischen Atlantikküste. Für die Männer und Frauen an Bord war diese Reise gleichzeitig ihre Abschiedstour. Am 14. Juni des Jahres schließlich lief die Fregatte BREMEN nach Beendigung des EAV letztmalig wieder in ihren Heimathafen Wilhelmshaven ein, mit einem aufgemalten Haifischmaul am Bug: „Obwohl die Außerdienststellung der Fregatte BREMEN bald bevorsteht, gehören Schiff und Besatzung noch längst nicht zum alten Eisen. Wir haben während der letzten Seefahrt nochmal unsere Zähne gezeigt. Das aufgemalte Haifischmaul steht als Symbol für die Professionalität und Leistung der Schiffsbesatzung“, resümierte der Kommandant, Fregattenkapitän Ingolf Schlobinsky. Vom 29. Juli bis 1. August 2013 besuchte dann das Schiff und seine Besatzung zum letzten Mal ihre Patenstadt. Ein Höhepunkt dabei war der Empfang im Bremer Rathaus. Hier wurde die Abordnung des Schiffes von Vertretern des Senats, der Bremischen Bürgerschaft, Mitgliedern des ‚Freundeskreises der Fregatte Bremen e.V.‘ und von Soldaten des Landeskommandos Bremen begrüßt. Bei einem anschließenden Essen war die Freude der geladenen Besatzungsmitglieder groß, nachdem ihnen die anwesenden Ehrengäste vorgestellt wurden. So ließen es sich die Taufpatin des Schiffes, Frau Christine Koschnick und ihr Ehemann, der Alt-Bürgermeister von Bremen Hans Koschnick, nicht nehmen, die Soldaten zu begrüßen. Wie bei den vorangegangenen Besuchen wollte sich die Fregatte auch bei den Bürgerinnen und Bürgern ihrer Patenstadt bedanken. Beim ‚Open Ship‘ hatten dann alle Interessierten die Möglichkeit, das Schiff zu erkunden. Nicht nur an dem auf dem Oberdeck eingerichteten Verkaufsstand kam es zu interessanten Gesprächen zwischen vielen der über 2500 Besucher und der Besatzung. Viele technische Details wurden erfragt, aber auch, wie sich das Leben an Bord während der Seereisen gestaltet. Und auch sportliche Aktivitäten kamen in der Stadt von Werder Bremen nicht zu kurz: So hatte der ‚Freundeskreis der Fregatte Bremen e.V.‘ ein Fußballspiel zwischen den Besatzungsmitgliedern und einer Mannschaft des Logistikbataillons 161 aus Delmenhorst organisiert. Am 1. August dann hieß es an der Pier der Hansestadt Bremen zum letzten Mal - „Alle Leinen los und ein!“ und unter

den Klängen des Liedes ‚Time to say Goodbye‘ verabschiedete sich die Fregatte BREMEN von ihrer Patenstadt in Richtung Wilhelmshaven. Dort ging das Schiff aus der Fahrbereitschaft und am 28. März 2014 schließlich wird es im Marinearsenal Wilhelmshaven nach 816.473,7 Seemeilen rund um unseren ‚blauen Planeten‘, das entspricht rund 37 Umrundungen des Äquators, im Marinearsenal außer Dienst gestellt. Anders als ihr Vorgänger, der kleine Kreuzer, kann die Fregatte BREMEN unbeschadet ihren Ruhestand antreten. Sie wird in Wilhelmshaven liegen bleiben und sozusagen als Ersatzteillager für ihre verbliebenen vier Schwesterschiffe dienen: die NIEDERSACHSEN, KARLSRUHE, AUGSBURG und LÜBECK.

Kommandanten

07.05.1982 – 30.09.1983	Kapitän zur See Dieter Weigel
30.09.1983 – 01.10.1985	Fregattenkapitän Klaus-Peter Giesecke
01.10.1985 – 29.06.1987	Fregattenkapitän Volker Klein
29.06.1987 – 20.12.1988	Fregattenkapitän Klaus-Uwe Wolff
20.12.1988 – 31.03.1992	Fregattenkapitän Detlev Schuth
31.03.1992 – 27.09.1993	Fregattenkapitän Rolf Schmitz
28.09.1993 – 22.07.1996	Fregattenkapitän Rainer Mayer
22.07.1996 – 02.09.1996	Fregattenkapitän Hajo Rutz
02.09.1996 – 21.06.1997	Fregattenkapitän Hans-G. Gandyra
21.06.1997 – 18.08.2000	Fregattenkapitän André Hetke
18.08.2000 – 02/2003	Fregattenkapitän Peter Görg
02/2003 – 01/2005	Fregattenkapitän Jan Dietrich Donker
01/2005 – 02/2007	Fregattenkapitän Thorsten Wiedemann
02/2007 – 05/2009	Fregattenkapitän Andreas Jedlicka
05/2009 – 04/2012	Fregattenkapitän Götz Eichberg
04/2012 – 22.11.2013	Fregattenkapitän Ingolf Schlobinsky

Traditionspflege/Patenschaft

Mit der Taufe des Kleinen Kreuzers BREMEN durch den ersten Bürgermeister der Hansestadt Bremen, Dr. Alfred Dominicus Pauli, im Jahre 1903, begann die erste Patenschaft der Hansestadt über ‚ihr‘ Schiff, die sich dann mit gegenseitigem Austausch der

Patenschaftsurkunden am 29. Mai 1982 im Rathaus zu Bremen zwischen dem damaligen Bürgermeister Hans Koschnick und dem Kommandanten der Fregatte BREMEN, Kapitän zur See Dieter Weigel, auch für die Fregatte BREMEN, als Typschiff der nach ihr gebauten Schiffsklasse Fregatte 122, gebaut auf einer bremischen Werft, dem Bremer Vulkan, fortsetzte.

Getreu den Worten des damaligen Bürgermeisters der Freien Hansestadt Bremen, Hans Koschnick, in seiner Taufrede für das Schiff am 27. September 1979, „die Besatzung soll zur Stadt gehören, die Bremerinnen und Bremer sollen auf ihrem Schiff zuhause sein“ war die Patenschaft zwischen Stadt und Schiff sehr eng. So hat es von Anbeginn an immer wieder Patenschaftsbesuche der Fregatte in der Hansestadt gegeben mit der Einladung an die Bremerinnen und Bremer, das Schiff zu besuchen. Frau Christine Koschnick als Taufpatin hat engen und freundschaftlichen Kontakt zu Schiff und Besatzung gehalten und war lange Zeit Vorsitzende des ‚Freundeskreises Fregatte Bremen e.V., der eigens mit Übernahme der Patenschaft der Hansestadt für die Fregatte am 29. Mai 1982 gegründet wurde. Um die Patenschaft mit Leben zu erfüllen und zu intensivieren, wandte sich der Senat und die Bauwerft Bremer Vulkan dazu zunächst an die in Bremen existierende Marinekameradschaft, um diese in die Patenschaftsbetreuung der Fregatte BREMEN einzubinden. Dieses scheiterte jedoch seitens der Marinekameradschaft aus finanziellen und materiellen Gründen.

Darauf entschied der Senat, das Organisationsbüro Rolf D. Voss zu beauftragen, einen Verein als Förderkreis zu gründen (später in ‚Freundeskreis‘ umbenannt), der in Abstimmung mit dem Senat im Sinne des Patenschaftsgedankens für diesen tätig werden konnte. Die Gründungsversammlung fand am 10. Dezember 1982 in Anwesenheit des Rechtsanwalts Dr. Klaus Gätjen, den Herren Rolf D. Voss, Arthur Schnittger, Harald Possel, Dr. Uwe Paulsen und der Taufpatin Frau Christine Koschnick statt. Die Eintragung in das Vereinsregister als gemeinnütziger Verein erfolgte im darauf folgenden Jahr am 24. Mai 1983 beim Amtsgericht in Bremen. In der Folgezeit ist es dem Freundeskreis gelungen, namentlich auch aufgrund der Initiative und des Organisationstalentes seines Mitgliedes Hans Lothar Krause, den Besatzungsmitgliedern Gelegenheit zu geben, ihre Patenstadt Bremen im Rahmen regelmäßiger Einladungen der Besatzung zu Stadtführungen, Industriebesichtigungen und festlichen Veranstaltungen intensiver kennenzulernen. So wurde in vielen Zusammenkünften, Veranstaltungen und Begegnungen wie Weihnachtsfeiern, Neujahrsempfängen und gegenseitigen Besuchen die Patenschaft zwischen Stadt und Schiff auf eine feste Grundlage gestellt. Höhepunkt war dabei die Verleihung des Fahnenbandes der Freien Hansestadt Bremen durch den Bürgermeister Dr. Henning Scherf am 2. Mai 1997. Nicht zuletzt war es

ein Verdienst des Freundeskreises, der in einem Schreiben an den damaligen Präsidenten des Bremer Senats und Bürgermeister Klaus Wedemeier die Anregung gab, dem Schiff und der Besatzung für ihre vorbildlichen und friedenssichernden Einsätze im Rahmen der NATO sowie für humanitäre Repräsentationen im In- und Ausland im Sinne der Völkerverständigung das Fahnenband der Freien Hansestadt Bremen zu verleihen.

Die Fregatte trägt nicht einfach nur den Namen der Stadt Bremen – die Patenschaft hat eine große Bedeutung für ihre Identität. "Die Besatzung fühlt sich mit der Stadt verbunden“, sagt Katharina Jens. Sie dient als zweiter Navigationsoffizier an Bord. "Und wir werden jedes Mal, wenn wir die Stadt besuchen, sehr freundlich aufgenommen."

Die Stadt und das Schiff hatten immer eine enge Verbindung. Eine entscheidende Rolle spielte dabei der ‚Freundeskreis der Fregatte Bremen e.V.‘. Die Besatzung und die Bremer einander näher zu bringen – das war immer das Ziel der Förderer. "Wir haben ja keine Freundschaft mit einem Haufen Stahl geschlossen", erklärt Friedhelm Vügten, der erste Vorsitzende des Freundeskreises, "sondern mit der Besatzung. Viele kannten Bremen vorher nicht und unsere Aufgabe war es, ihnen die Stadt näher zu bringen. Und das haben wir auch stets getan.“

Die Besatzung des Schiffes hat umgekehrt mit großem Engagement die Patenschaft über den Bremer St. Ansgarii-Kindergartens übernommen, einer Tagesstätte für behinderte Kinder, die von der St. Ansgarii-Gemeinde unterhalten wird, und mit finanziellen Mitteln oder mit handwerklicher Arbeit, wenn ‚Not am Mann‘ war, geholfen.

Um die Patenschaft weiter anzureichern, hatte sich auch die Bereitschaftspolizei Bremen unter ihrem damaligen Leiter, dem Leitenden Polizeidirektor Siegfried Bleck, bereit erklärt, sportliche Vergleichskämpfe zwischen Angehörigen der Bereitschaftspolizei und der Besatzung der Fregatte BREMEN zu organisieren. So fand schon 1982 in der Sporthalle der Bereitschaftspolizei ein erstes Treffen statt, das sich beständig weiterentwickelte bis hin zu gemeinsamen Schießübungen im modernen Polizeischießtrainingszentrum der Polizei Bremen.

Und wenn die BREMEN dann in Bremen lag, war der Aufenthalt auch stets verbunden mit Besuchertagen, an denen das Schiff besichtigt werden konnte, wovon die Bremer Bevölkerung auch rege und interessiert Gebrauch machte.

Literatur/Quellen zur BREMEN

- Harnack, W., Die Zerstörerflottille der Deutschen Marine von 1958 bis heute. Hamburg 2001.
- Jedlicka, A., 25 Jahre Fregatte Bremen. Koblenz 2007.
- Kaack, U., Typenatlas Bundeswehr. Die Schiffe der Bundesmarine 1956-1990. München 2013.
- Lehmann, K., Fregatten Bremen-Klasse. ‚Arbeitstiere der Deutschen Marine‘. Bad Herrenalb 2010.
- www.radiobremen.de, Eine Klasse für sich. Abschied von der Fregatte Bremen. 29.07.2013.
- Stockfisch, D. (Hrsg.), Deutsche Fregatten. Wehrtechnischer Report 1/2000. Bonn, Frankfurt/M. 2000.
- Straub, P., Atalanta hautnah. Bericht vom Einsatz der Fregatte Bremen. In: MarineForum 10-2012, S. 31-34.
- Witthöft, H. J., Lexikon zur deutschen Marinegeschichte. 2 Bde. Herford 1977.

Literatur- und Quellenverzeichnis

- Breyer, S./Koop, G., Die Schiffe und Fahrzeuge der deutschen Bundesmarine 1956-1976. München 1978.
- Czerwinski, A., Die Bedarfsdeckung für die Marine. In: MarineForum 1/2-2013, S. 16-19.

- Draxler, J. R., Einsatzflottille 2 der Deutschen Marine. Welcome aboard. Koblenz 2009.
- Harnack, W., Die Zerstörerflottille der Deutschen Marine von 1958 bis heute. Hamburg 2001.
- Hünten, F./Dörmann, L., Heimat der Dickschiffe – die Einsatzflottille 2 in neuer Struktur. In : MarineForum 10-2013, S. 22-25.
- Hünten, F./Ganseuer, F., Interview mit Kommandeur Einsatzflottille 2, Flottillenadmiral Jürgen zur Mühlen. In: Bundeswehr aktuell v. 25.11.2013, S. 10 f.
- Gamböck, H.-J., Die Versorgungsflottille, In: MarineForum 3-1992, S. 60-65.
- Großheim, H. C., Fregatte Rheinland-Pfalz 1979-2013. Eine Chronik. Wilhelmshaven 2013.
- Halama, M., 50 Jahre Einsatzflottille 2 – Einsatz für den Frieden. In: Wilhelmshavener Zeitung v. 3.4.2008, S. 8 u. Wilhelmshavener Zeitung v. 4.4. 2008, S. 1 u. 3.
- Jedlicka, A., 25 Jahre Fregatte Bremen. Koblenz 2007.
- Kaack, U., Typenatlas Bundeswehr. Die Schiffe der Bundesmarine 1956-1990. München 2013.
- Kaack, U., Typenatlas Bundeswehr. Die Schiffe der Deutschen Marine 1990 bis heute. München 2013.
- Karr, H., Erste Fregatte der Klasse 125 getauft. In: MarineForum 3-2014, S. 19f. .
- Lehmann, K., Fregatten Bremen-Klasse. ‚Arbeitstiere der Deutschen Marine‘. Bad Herrenalb 2010.
- Marinestützpunktkommando Wilhelmshaven (Hrsg.)/ Marinekommando Pressestelle Einsatzflottille 2 (Red.), Standort Wilhelmshaven. Wilhelmshaven 2014.
- Neumann, H./Janßen, A., Die Geburtsstunde von Wilhelmshaven. In: Bundeswehr aktuell v. 15.07.2013.
- Nitschke, S. Die Einsatzflottille 2 der Deutschen Marine. In: Wehrtechnik 41/2009, H. 4, S. 135-141.
- Rehse, H. (Hrsg.), Die Versorgungsflottille 1956-1994. Cuxhaven 1994.
- Rohde, C., Ohne uns läuft nix. In: Y. 11-2002, S. 52-54.
- Scheele, F./Kliem, E. (Hrsg.), Fregatte Emden 1983-2003. Veröffentlichungen des Ostfriesischen Landesmuseums/Emder Rüstkammer, Heft 16. Emden 2003.
- Schiele, R., (Red.), Marinestützpunkt Wilhelmshaven – vorgestern-gestern-heute. Wilhelmshaven 1982.
- Schiller, B. (Red.), Dein Standort Wilhelmshaven. Koblenz Bonn 1983.

- Stockfisch, D. (Hrsg.), Deutsche Fregatten. Wehrtechnischer Report 1/2000. Bonn Frankfurt/M. 2000.
- Straub, P., Atalanta hautnah. Bericht vom Einsatz der Fregatte Bremen. In: MarineForum 10-2012, S. 31-34.
- Walle, H./ Hemmersbach, H.P./ Klüver, H. (Hrsg.), Unter dem Wappen von Cöln/Köln. Die fünf Schiffe. 100 Jahre Patenschaft. Bonn 2009.
- Walle, H./ Hemmersbach, H.P. (Hrsg.), Unser Dank an die Köln. Köln 2012.
- Witthöft, H. J., Lexikon zur deutschen Marinegeschichte. 2 Bde. Herford 1977.
- Ziegler, H. (Red.), Standort Wilhelmshaven. Mering 2007.

Redaktion

Kapitän zur See a.D. Dr. Frank Ganseuer

Kapitänleutnant Heinrich C. Großheim

Titelseite

Gestaltung	KptLt Heinrich C. Großheim, Wilhelmshaven, Februar 2014
Karte:	Justus Perthes; Jade, Elb- und Weser-Mündung, See-Atlas No. 13, Gotha 1906
U. r. Luftbild 4. Einfahrt:	Martina Nolte, 28.Mai 2012 Lizenz: Wikipedia, Creative Commons CC-by-sa-3.0 de
Wappen Wilhelmshaven:	Stadt Wilhelmshaven, Wikipedia 2014
Wappen Geschwader:	Einsatzflottille 2, Wilhelmshaven 2012