Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 45 (1969-1970)

Heft: 6

Artikel: Dienst im Mittelmeer

Autor: Kürsener, Jürg

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-704939

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Die Theorie des operativen Einsatzes der Flottenkräfte berücksichtigt heute — neben dem Kampf um die Seeherrschaft — vor allem auch die Fähigkeit der Seestreitkräfte, aus riesigen Entfernungen Stützpunkte des Gegners unmittelbar zu bekämpfen und auf sein Territorium einzuwirken.

Diese Voraussetzungen sind die massgebenden seestrategischen Grundsätze der Sowjetflotte, die heute in allen vier Flottengruppierungen — Baltische Flotte, Schwarzmeerflotte, Nordmeerflotte, Pazifikflotte — das Ausbildungsprogramm bestimmen.
Neben den grossen Ozeanen traten in den letzten Jahren besonders zwei Räume in den Vordergrund der seestrategischen Überlegungen der sowjetischen Flottenführung: die Ostsee und das Mittelmeer.

Die Präsenz der 6. US-Flotte im Mittelmeer war schon seit langem ein Dorn im Auge des Kremls. Dort mit einer eigenen Flotte aufzutreten, damit dieser Raum «aufhören sollte, ein westliches Binnenmeer zu sein» (Flottenadmiral Kasatanow in einem «Nowosti»-Interview aus dem Jahre 1967), wurde ein unmittelbares Ziel der Sowjetflotte. Im Jahre 1964 begann man mit der Entsendung von Flotteneinheiten ins Mittelmeer. Bis zum Jahre 1967 hatte die Sowjetflotte jedoch nur etwa vier bis sechs Schiffe dazu verwendet, denen keine Flottenbasis zur Verfügung stand. Die neue Entwicklung zeigte sich noch vor dem Nahostkrieg 1967, und zwar als unmittelbare Folge einer Breschnew-Äusserung, die auch gleichzeitig die neue Zielsetzung der sowjetischen Politik in diesem Raum aller Wahrscheinlichkeit nach für längere Zeit bestimmen wird. Der sowjetische Parteisekretär sagte in einer Rede in Karlowy-Vary im April 1967 vor den Vertretern der kommunistischen Parteien von 24 Ländern folgendes: «Die ständige Anwesenheit der amerikanischen Flotte in dem Meer, das die Küsten Südeuropas bespült, ist in keiner Weise gerechtfertigt. Der Augenblick ist gekommen, um mit lauter Stimme den Rückzug der amerikanischen 6. Flotte aus dem Mittelmeer zu fordern!» Und um den Worten mehr Gewicht zu verleihen, wurde in rascher Folge die sowjetische Mittelmeerflotte, die offiziell nun 4. Eskadra der Schwarzmeerflotte heisst, aufgefüllt, und zwar zeitweise auf 57 Einheiten — eine Zahl, die jene der amerikanischen Schiffe der 6. US-Flotte übertrifft!

Die Sowjetflotte benützte bisher als Durchfahrtsstrasse die Meerengen des Bosporus und der Dardanellen, die sie laut den Verträgen von Montreux in Friedenszeiten nach der Erledigung der Formalitäten ohne weiteres passieren darf. Aber in letzter Zeit wurden auch sowjetische Schiffe vom Atlantik her auf Umwegen in das Mittelmeer entsandt, so z. B. im September 1969, als ein Kreuzer, ein Raketenkreuzer, drei Zerstörer und sieben Unterseeboote bei Gibraltar das Mittelmeer erreichten.

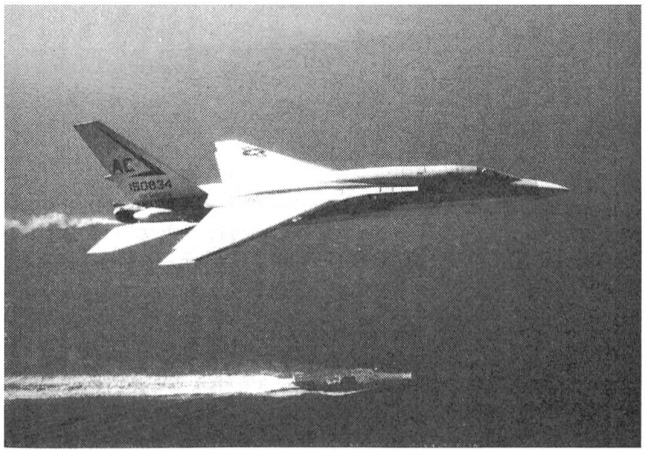
Es ist ganz verständlich, dass die Präsenz der Russen im Mittelmeer nicht nur die Verantwortlichen der NATO und die des Pentagons vor Probleme stellt. Auch die Kommunisten in den südosteuropäischen Ländern betrachten die Russen in diesem Raum nicht immer mit wohlwollenden Gefühlen. So musste unlängst Admiral N. D. Sergeew, Generalstabschef der sowjetischen Seestreitkräfte, der «Unità» ein Interview gewähren. Laut diesem kann man im Mittelmeerraum nur dann eine dauerhafte Entspannung erwarten, wenn die Vereinigten Staaten ihre Raketenschiffe und Israel sich von dem eroberten arabischen Territorium zurückziehen würden. Auch die ausländischen Stützpunkte im Mittelmeerraum müssten aufgegeben werden. Die sowjetischen Schiffe, so sagte der Admiral, würden im Mittelmeer nicht nur die Sowjetunion und die Warschauer-Pakt-Staaten verteidigen, sondern auch die befreundeten arabischen Länder vor der zunehmenden Gefahr einer erneuten israelischen Aggression schützen. Die amerikanische Flotte im Mittelmeer sei nichts anderes als ein Instrument der imperialistischen amerikanischen Politik. Ihre Gegenwart sei eine klare Einmischung in die Souveränität und in die inneren Angelegenheiten der Mittelmeerländer. Dagegen habe die Sowjetunion das Recht, ihre Schiffe ins Mittelmeer zu entsenden, da dieses nur durch die Meerengen des Bosporus und der Dardanellen vom Territorium der UdSSR getrennt sei. (Nach «Magyar Szó», Novi Sad, 15. Februar 1969.)

Während Briten und Franzosen seit Jahren daran sind, ihre Marinestützpunkte im Mittelmeer abzubauen (Bizerta) oder weitgehend einzuschränken (Zypern), trachteten die Sowjets in den letzten Jahren danach, solche Flottenstützpunkte neu einzurichten. Im Sommer 1968 reiste Verteidigungsminister Gretschko nach Tunis, um über eine eventuelle Übernahme der einstigen französischen Kriegshäfen zu konferieren. Die militärische Intervention in der Tschechoslowakei und die damit aufgekommenen verhärteten Ost-West-Beziehungen machten diesem Plan ein vorläufiges Ende. Aber sowjetische Schiffe benützen uneingeschränkt syrische und ägyptische Häfen (Latakia, Alexandria), wo sie, insbesondere nach dem Nahostkrieg 1967, sehr willkommen sind. Vom sowjetischen Flottenverband werden obendrein auch oft geschützte Gewässer, z. B. unweit der griechischen Insel Kythera in der Ägäis, als «Schiffsbasen» verwendet, in denen dann die Hilfsschiffe entweder vor Anker gehen oder kreuzen. Kythera liegt nahe dem Schwarzen Meer und kann durch die türkischen Gewässer leicht erreicht werden. Seit neuestem werden auch Gebiete im mittleren und westlichen Mittelmeer, so in der Nähe der libyschen Küste, als «bewegliche Flottenbasen» benützt. Schliesslich werden in der Adria auch jugoslawische Häfen angelaufen.
Die Präsenz der sowjetischen Kriegsflotte im Mittelmeer scheint nicht nur eine Tatsache zu sein, die man zur Kenntnis nehmen muss, sondern sie ist auch eine Erscheinung, die man von nun an mit vermehrtem Interesse verfolgen muss. Die Sowjets, die in mancher politischer Hinsicht noch treu zu ihrer vergangenen zaristisch-imperialistischen Politik stehen, erreichten nun in den letzten 4—5 Jahren fast unbemerkt einen Vorstoss in ein Territorium, wo sie vorher noch nie Fuss fassen konnten. Ihre Bestrebungen, hier, in «Nachbarregionen der UdSSR» (Sergeew) gut ausgebaute Stützpunkte und eine modern ausgerüstete Flotte unter «ständigem Dampf» zu halten, ist unverkennbar. Ob die Rote Flotte im blauen Mittelmeer jeweils «Kanonenboot-Politik» treiben wird, soll vorläufig dahingestellt sein.

Dienst im Mittelmeer

Von Lt Jürg Kürsener, Gerlafingen

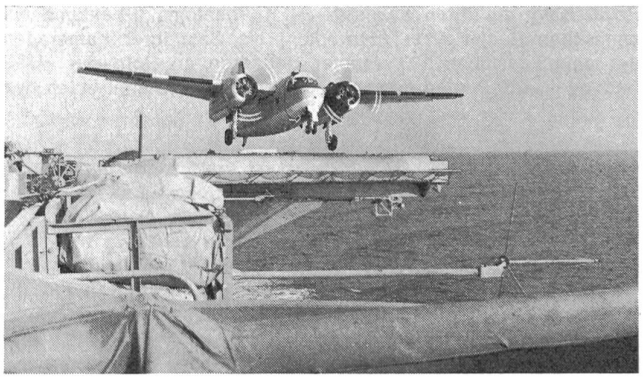
In letzter Zeit kreuzte im Mittelmeer zum neunten Male die «USS Saratoga» (CVA-60) während einer siebenmonatigen Diensttour mit der amerikanischen 6. Flotte. An Bord führt dieser Flugzeugträger das modernste Fliegergeschwader, das je ins Mittelmeer detachiert wurde. Dieses Marinefliegergeschwader, Carrier Air Wing 3 genannt, umfasst zwei Staffeln mit F-4 J-Phantom-Abfangjägern, eine Staffel mit A-6 A-Intruder-Bombern und zwei Staffeln A-7 A-Corsair-Jagdbomber. Dazu gehören ebenfalls drei Detachemente, die das Radarfrühwarnflugzeug E-2 A Hawkeye, den Aufklärungsbomber RA 5 Vigilante und die Tanker/Elektronik-Version EKA-3 B Skywarrior fliegen. Zum Geschwader gehören letztlich auch drei Helikopter des Typs Kaman Seasprite und ein Kurierflugzeug C-1 B Trader, was ein Total von über 80 Maschinen ergibt.
Der Träger wird vom 48jährigen Kapitän zur See Captain Warren O'Neil befehligt, der zuvor während eines Jahres die «USS



Ein Aufklärungsbomber RA-5 C der Schweren Aufklärungs/Angriffsstaffel 1 überfliegt die mit Höchstfahrt in den Wind laufende «USS Saratoga», um in einer vollen Linksvolte zur Landung anzusetzen. Die Vigilante ist mit dem Piloten und einem Radar Interception Officer bemannt und fliegt mehr als doppelte Schallgeschwindigkeit.

Die «USS Saratoga» auf Fahrt im Mittelmeer. Die vier Katapulte sind gut sichtbar; zwei befinden sich auf dem Vorderdeck und zwei mittschiffs in der dunkel gefärbten Landepiste, die 216 Meter lang ist und zur Hauptachse des Schiffes eine Abweichung von 8° aufweist.

Ein zweistrahliger, zweiplätziger Intruder-Bomber der Angriffsstaffel 75, versehen mit drei Zusatztanks, wartet auf den «Abschuss», der von dem Offizier mit erhobener Hand befohlen wird. Kurz vorher ist eine andere Maschine vom zweiten Katapult befördert worden, der ausströmende Dampf ist noch gut sichtbar. Zwischen den Katapulten sichern sich die Katapultbedienungsmannschaften knieend vor dem starken Wind und den Triebwerken der Jets.



Ohne Benützung eines Katapultes startet hier ein Kurierflugzeug des Typs C-1 A Trader. Die tägliche Post oder Besucher des Schiffes werden mit diesem Kurierflugzeug meist von Neapel auf die Träger der 6. Flotte im Mittelmeer geflogen.

Ein Jagdbomber vom Typ A-7 A Corsair befindet sich auf dem vorderen Backbordkatapult der «USS Saratoga». Gut sichtbar ist die Befestigung des Katapultschuhs am Bugrad dieses für die Schweizer Luftwaffe zusammen mit dem italienischen Fiat-Jagdbomber in Auswahl stehenden Flugzeuges. An einer der drei Flügelaussenstationen ist ein Zusatztank aufgehängt.

Eine Doppelpatrouille F-4 J Phantoms der Fighter Squadron 31 von der «USS Saratoga» im engen Verbandsflug hoch über dem Mittelmeer. Diese Phantom kann als Abfangjäger 6 Sparrow-III-Luft-Luft-Raketen und 4 Infrarot-Sidewinder-Luft-Luft-Raketen mitführen.

Sacramento» (AOE-1), ein Schiff der neuesten, grössten Versorgungsklasse der US Navy, im Pazifik kommandiert hat. Es ist üblich, dass ein Marinefliegeroffizier sich zuerst im Kommando über ein «gewöhnliches» Schiff der Marine bewähren muss, bevor ihm ein Flugzeugträger anvertraut wird. O'Neil ist der 14. Skipper (Kommandant) der «USS Saratoga», die am 14. April 1956 als Schwesterschiff der «USS Forrestal» in Dienst gestellt wurde.

Am 12. April 1969 verfolgten vor der Küste Virginias aus Anlass des 20. Jahrestages der NATO 34 Persönlichkeiten aus 14 verschiedenen Staaten eine grosse Demonstration des Fliegergeschwaders 3 in Sichtweite der «USS Saratoga».

Am 17. Mai 1969, dem Tag der US-Streitkräfte, fiel dem Schiff die Ehre zu, Präsident Nixon an Bord zu begrüssen. Zum zweiten Male in ihrer 13jährigen Geschichte hatte ein amtierender Präsident (zuerst war es Eisenhower) die «USS Saratoga» besucht.

Die «USS Saratoga» absolvierte ihren Dienst mit der 6. Flotte im Mittelmeer bis Januar 1970, zusammen mit dem zweiten Träger dieser Flotte, der «USS John F. Kennedy» (CVA-67), 2 Kreuzern, ca. 24 Zerstörern, Landungsschiffen und Versorgungseinheiten.

Zahlreiche gemeinsame Manöver mit alliierten Seestreitkräften lösten sich mit normalen Routinearbeiten und Besuchen in Häfen befreundeter Nationen ab.

Im Oktober 1969 weilte die britische 892. Abfangjägerstaffel der Royal Navy mit ihren neuesten F-4 K Phantoms (Phantoms mit englischen Rolls-Royce-Triebwerken) als Gast ihrer Kameraden der amerikanischen 103. Fighter Squadron an Bord der «USS Saratoga». Die Piloten dieser britischen Omega-Staffel übten den kriegsmässigen Einsatz ab Träger, da sie in nächster Zukunft auf dem eigenen Träger «HMS Ark Royal», der sich zurzeit noch in einem 300 Millionen Franken kostenden Modernisations-Umbau befindet, stationiert werden.

Verschiedene andere Ereignisse lockern den harten Alltag an Bord eines solchen Kriegsschiffes auf. So besuchte Fürst Rainier von Monaco mit seinem Sohn den Träger, Folklore-Gruppen der jeweils besuchten Nationen produzieren sich vor der Besatzung des Schiffes in den Riesenhangars unter dem Flugdeck.

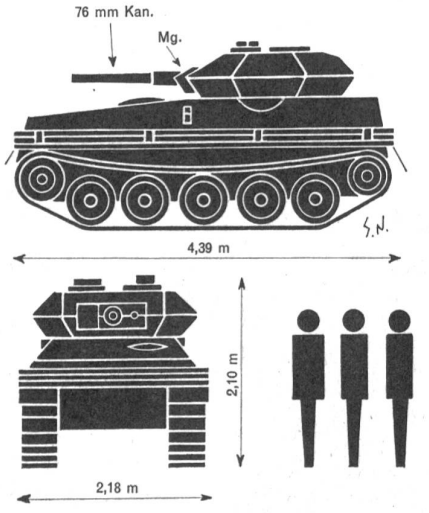
Fast an jedem Tag, an dem die «USS Saratoga» zur See ist, kann man den heulenden Düsentriebwerklärm hören. Nur wenige der mehr als 4000 Mann zählenden Besatzung wissen, was es braucht, bis ein solcher Lärm überhaupt nur entstehen kann. Hunderte von Arbeitsstunden in Werkstätten an den verschiedensten Systemen sind nötig, bis ein Jet im faszinierenden Schauspiel der Flugoperationen katapultiert werden kann. Die Anstrengungen des Geschwaders, das allein 1500 Piloten und Mannschaften zählt, führen noch nicht zu diesen Startoperationen. Viele andere Departemente und Abteilungen der eigentlichen 3000köpfigen Besatzung tragen zur Gefechtsbereitschaft des Schiffes wesentlich bei. All diese koordinierten Anstrengungen finden dann letztlich ihren vereinten Höhepunkt im Katapultschuss des Flugzeuges.

Die Aufgaben der Männer auf dem Flugdeck — Katapultbedienungsleute, Traktorfahrer, Feuerwehr- und Sanitätsleute, Verschiebungsmannschaften usw. — und die Aufgaben der Leute in den Werkstätten und Maschinenräumen bis hinunter ins achte Deck, tief unter der Wasserlinie, sind nicht sehr dankbar. Die eigentlichen Flugszenen auf dem obersten Deck überschatten all diese notwendigen Kleinarbeiten hinter den Kulissen. Jederzeit sind diese Leute dem plötzlich auftretenden Wetterwechsel ausgesetzt. Morgens um 7 Uhr frieren sie, am Mittag schwitzen sie unter ihren Brillen und Lärmschutzgarnituren derart, dass sie Mühe haben, die Szenerie zu überblicken.

Am besten wird man sich dieser gewaltigen Show bewusst, wenn man nachts auf dem dröhnenden Flugdeck zwischen den zwei vorderen Katapultbahnen steht. In Abständen von 20 Sekunden fegen links und rechts die schattenhaften Umrisse der Marineflugzeuge wenige Meter an einem vorbei. Ein recht eindrückliches, aber unbehagliches Gefühl macht sich bemerkbar. Der Wind scheint die Leute fast über Bord zu wischen (das Schiff steuert nun mit ca. 50 km/h in den Wind). Komplette Dunkelheit, erfüllt von fast unerträglichem Triebwerklärm, umgibt einen. Im matten Schein roter und grüner Stablampen dirigieren die Männer des Flugdecks die rollenden Jets mit gespenstischen Bewegungen auf die Katapulte, ein letztes Aufheulen der Triebwerke, und Schlag auf Schlag werfen die Dampfkatapulte die Bomber und Jäger, die bis zu 25 Tonnen schwer sind, in die Nacht. Eine Phantom verlässt als letzte Maschine einer 24er Startserie das Schiff, kurz werden die Silhouetten der Männer in der von den Nachbrennern rot erleuchteten Umgebung sichtbar. Dann werden auch die einzig sichtbaren Merkmale der Phantom, die zwei geröteten Triebwerköffnungen, am Nachthimmel immer kleiner. — Eine unheimliche Stille umhüllt plötzlich dieses Schiff, auf dem noch vor Minuten ein hektisches Treiben, eine von Kerosin erfüllte Atmosphäre geherrscht haben, in der viele Dutzend Männer zwischen unzähligen manövrierenden und sich drehenden Düsenmaschinen ständig in Lebensgefahr schwebten. Nun können sich diese Leute von den Strapazen erholen. Oben in den matterleuchteten Decks des Admirals, des Captains und des Kontrolloffiziers gehen die Arbeiten im gewohnten Rhythmus weiter, für viele die ganze Nacht. In etwa zwei Stunden werden dieselben Piloten und Maschinen unter ähnlichen Bedingungen auf dieser winzig anmutenden finsteren Plattform, irgendwo im Mittelmeer, ohne jegliche Beleuchtung der Landebahn, eine Punktlandung (d. h. Aufsetzen der mit 240 km/h anfliegenden Maschine innerhalb eines 30 Meter langen Streifens!) ausführen. Diese jungen Seeleute verkörpern ein Team, das ausserordentlich gut ausgebildet ist und die verantwortungsvolle Arbeit mit Geschick und fast unglaublicher Präzision löst.

Panzererkennung

GROSSBRITANNIEN



LEICHTER PANZER CVR(T) «SCORPION»
(Combat Vehicle Reconnaissance Tracked)

Baujahr 1967 — Gewicht 8 t
Motor 195 PS — Max. Geschw. 80 km/h