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

**Herausgeber:** Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

**Band:** 42 (1966-1967)

**Heft:** 8

**Artikel:** Die Amerikanische Sechste Flotte oder Power for Peace

**Autor:** Kürsener, Jürg

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-705558

**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:** 02.07.2025

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

# Power for Peace

Wappen der 6. US-Flotte.

**Die Amerikanische Sechste Flotte**

Mit der sicher nicht unbegründeten Hoffnung, daß ein Bildbericht über einen der größten und stärksten Flottenverbände unserer Zeit auch die Angehörigen der Streitkräfte eines ausgesprochenen Binnenlandes zu interessieren vermag, geben wir diese Sonderausgabe in die Hände unserer Leser. Wir haben schon wiederholt das Vergnügen gehabt, Bildberichte über amerikanische Kriegsschiffe aus der Feder unseres Mitarbeiters Jürg Kürsener zu veröffentlichen, und es ziemt sich deshalb, daß wir den Verfasser unserer Sonderausgabe in Kürze vorstellen: Kpl. Jürg Kürsener, 45, stud. ing. und wohnhaft in 4563 Gerlafingen. Besitzt den Vorschlag für die Art.OS.

Schon als «Gymeler» hat Jürg Kürsener sich lebhaft für Marinefragen interessiert und darüber geschrieben. Die vorliegende Sonderausgabe dürfte wohl der publizistische Höhepunkt seiner Freizeittätigkeit darstellen. Für seine anschaulichen und mit erstaunlicher Fachkenntnis geschriebenen Schilderungen der Amerikanischen Sechsten Flotte sind wir ihm zu Dank verpflichtet.

Zu danken haben wir aber auch allen amerikanischen Stellen und Behörden, die ihm – als Mitarbeiter unserer Wehrzeitung – den Besuch der Mittelmeerflotte ermöglicht haben, vorab dem Militärattaché an der amerikanischen Botschaft in Bern und den obersten Kommandobehörden der US Navy. Ihre Aufgeschlossenheit und ihr wohlwollendes Entgegenkommen war uns eine große Hilfe und – es darf wohl gesagt werden – eine Ehre für den Verfasser und für unsere Zeitung.

Uneingeschränkten Dank und hohe Anerkennung verdienen die Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften der Amerikanischen Sechsten Flotte, die unseren Mitarbeiter kameradschaftlich und vorbehaltlos in ihrem Kreis aufgenommen haben. Diesen Dank richten wir besonders an Vizeadmiral Frederick Ashworth, Kommandant der 6. Flotte, und an Captain John E. Kennedy, Kommandant USS Independence.

Das reiche Bildmaterial stammt zumeist vom Verfasser, und zum Teil ist es uns von der US Navy zur Verfügung gestellt worden.

Wir hoffen, daß die vorliegende Sonderausgabe unseren Lesern viel Interessantes bieten kann. Ernst Herzig

# Die Amerikanische Sechste Flotte oder Power for Peace

Von Kpl. Jürg Kürsener, Gerlafingen

Die amerikanische Marine gliedert sich in vier Hauptflotten. Die 1. und 7. Flotte überwachen die Westküste der USA bzw. den Pazifik, die 2. und 6. Flotte patrouillieren östlich der USA bzw. im Mittelmeer. Neben diesen vier Flotten existieren verschiedene andere selbständige Verbände, zum Beispiel ein Verband in der Südpolregion, ein Verband, der die Straße von Formosa kontrolliert, ein Verband im Mittleren Osten usw.

Die vier Flotten sind alle ähnlich organisiert, allerdings wird die 7. Flotte zur Zeit am meisten gerüstet, da dies die Kriegführung in Vietnam erfordert.

Ich erläutere die Aufgaben, Geschichte, Organisation und Aufbau einer Flotte etwas eingehender am Beispiel der 6. US-Flotte, deren ständiges Operationsgebiet das Mittelmeer ist (mehr als 1,6 Mio. km²).

Die Anwesenheit der Amerikaner im Mittelmeer ist bekannt. Wie und wann sie sich aber zu dieser Aufgabe bereit erklärten, ist weniger verbreitet,

Amerikanische Kriegsschiffe waren schon 1801 zum erstenmal im Mittelmeer aufgetaucht, als der Krieg mit Tripolis geführt wurde. Seit 1886 sind beinahe ununterbrochen amerikanische Einheiten in dieser See gekreuzt. Unmittelbar nach dem Ersten Weltkrieg trugen die Schiffe wesentlich dazu bei, den Frieden im Balkan und im Mittleren Osten zu festigen.

Die wichtigste Rolle übernahmen dann diese Einheiten im Zweiten Weltkrieg, als sie 1942 Truppen in Nordafrika landeten, dann im Juli und August 1945 Sizilien besetzen halfen. Sie unterstützten ferner weitere Landungen in Anzio (Januar 1944) und am 15. August die Landung in Südfrankreich.

1945 reduzierten die Amerikaner die Seestreitkräfte gewaltig. Nur einige kleine Detachemente blieben zurück, um die Armee in Italien und die US-Handelsflotte zu unterstützen. Grund zu dieser Herabsetzung der Bestände boten die Ereignisse im Pazifik, wohin dann mehrere Einheiten auch verlegt wurden.

Auch nach Kriegsschluß wurden die amerikanischen Interessen im Mittelmeerraum durch wenige Schiffe geschützt. Die kleine Nachkriegsflotte trug den Namen «Marinestreitkräfte Mittelmeer» und wurde von Vizeadmiral Bieri kommandiert. Das Flaggschiff, der Zerstörertender USS Shenandoah, blieb fest verankert in Neapel. Am 7. August 1947 löste der Kreuzer USS Dayton den Zerstörertender ab und wurde somit das erste Flaggschiff, das mit der Flotte operierte. Seither blieb das Kommando der Flotte stets auf einem Kreuzer. Zurzeit lösen sich die Raketenkreuzer USS Springfield und USS Little Rock im zweijährigen Turnus als Flottenflaggschiffe ab. Am 1. Juni 1948 wurde die Benennung «Marinestreitkräfte Mittelmeer» in «Sechste Kampfflotte» umgeändert. Am 12. Februar 1950 wurde dann die endgültige Bezeichnung «Sechste Flotte» angenommen.

Seither haben 15 Vizeadmiräle diese berühmte Flotte kommandiert, nämlich die Dreisternadmiräle Bieri, Sherman, Ballentine, Gardner, Cassady, Combs, Ofstie, Felt, Brown, Ekstrom, Anderson (jetzt US-Botschafter in Portugal), McDonald (jetzt Viersternadmiral und Admiralstabschef der US Navy), Genter, Ellis, und momentan kommandiert Vizeadmiral Frederick Ashworth die 6. Flotte.

Während vieler Jahre hat die 6. Flotte eine wichtige Rolle im Mittelmeer gespielt. Einige Male galt es denn auch, aufs Aeußerste gefaßt zu sein. 1956 während der Suezkrise evakuierten die Amerikaner unzählige Ausländer. Auf Ersuchen der Regierung landeten 1958 Marinefüsiliere in Libanon. Beide Male flogen die Trägerflugzeuge Einsätze, um die fremden Zivilisten zu schützen. Wiederholt lief die Flotte alarmmäßig aus den

**Der Schweizer Soldat 8** 31. Dezember 1966

**Zeitschrift zur Stärkung der Wehrhaftigkeit und des Wehrwillens**

Erscheint Mitte und Ende des Monats 42. Jahrgang

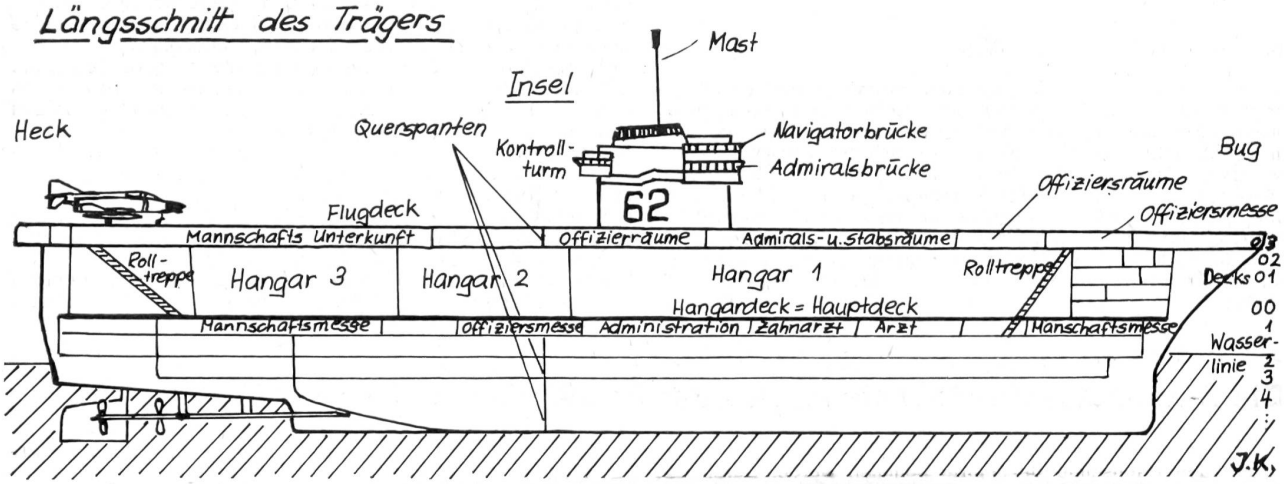
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft «Schweizer Soldat» Zürich
Redaktion: E. Herzig, Gundeldingerstraße 209, 4000 Basel, Tel. (061) 34 41 15. Annoncenverwaltung, Administration, Druck und Expedition: Aschmann & Scheller AG, 8025 Zürich, Tel. (051) 32 71 64, Postcheckkonto 80–1545.
Abonnementspreis: Schweiz Fr. 10.–, Ausland Fr. 14.50 im Jahr.

Mittelmeerhäfen aus, wo die Besatzungen ihren Urlaub hätten verbringen dürfen, und fast ebensooft erwies sich eine Intervention als überflüssig. Aber dies ist eben die Aufgabe der Flotte, bei jeder noch so kleinen Krisenregung bereit zu sein.

★

Normalerweise besteht die Flotte aus etwa 50 Schiffen, 25 000 Mann und etwa 200 hochmodernen Flugzeugen.
Die 6. Flotte ist in sogenannten Kampfgruppen aufgeteilt (Task Forces):

Marines. Dies sind etwa 2000 durchtrainierte Leute der vierten großen Armeegattung der USA (nebst US Navy, US Air Force und US Army, eine fünfte wäre die US Coast Guard); die Marines verfügen auch über eine eigene Luftwaffe, die durchweg mit gleichen Flugzeugen wie bei der Navy ausgerüstet ist. Navy- und Marines-Piloten werden gemeinsam ausgebildet. Das Bataillon besteht aus einem Infanteriebataillon, verstärkt mit Panzern (M 48 und M 60) und Artillerie des Marinecorps. Die Marines haben ihre eigenen Helikopterstaffeln, die auf speziellen Landungsschiffen stationiert sind und Leute und Material an Land fliegen können.




Längsschnitt durch den Flugzeugträger USS INDEPENDENCE

**Kampfgruppe 60** (Attack Carrier Striking Force)

Sie bildet den schlagkräftigsten Teil der Flotte und umfaßt die zwei Angriffsflugzeugträger (zur Zeit USS Independence und USS Saratoga), die ständig mit der Flotte operieren, zwei Kreuzer mit Boden-/Luftraketen und etwa 16 Zerstörer. Die Flugzeugträger selber sind in einer sogenannten Trägerdivision Sechs (Carrier Division Six) zusammengefaßt, die Kreuzer und Zerstörer in sogenannte Cruiser-Destroyer Divisions. Mehrere Zerstörer sind auch mit Boden-/Luftraketen der Typen Terrier, Talos und Tartar ausgerüstet, die meisten verfügen über Anti-U-Boot-Raketenstarter (Asroc) und über ferngelenkte, unbemannte Hubschrauber, die zwei Torpedos tragen können. Die Flugzeuge haben einen Aktionsradius von etwa 1600 km, sie tragen konventionelle und nukleare Waffen und fliegen bei jedem Wetter, Tag und Nacht.

**Kampfgruppe 61/62** (Amphibious Task Force)

Kampfgruppe 61 besteht aus einem Verband amphibischer Schiffe, die fähig sind, Marinefüsiliere (sogenannte Marines oder Ledernacken) und dazugehöriges Material unter schwersten Bedingungen an Land zu setzen. Zu ihr gehören ebenfalls Minensucher, Landungsschiffe usw. – Kampfgruppe 62 stellt ein vollständig ausgerüstetes, kampfbereites Bataillon von

**Unser Umschlagbild:**

Ein Formationsflug von vier Tiefangriffbombern A4C Skyhawk hoch über den Wassern des Mittelmeeres. Sie gehören dem 7. Marinefliegergeschwader an Bord der USS INDEPENDENCE an. Deutlich sind der lange Luftbetankungsstutzen (vor der Nase des Jets) und der aufgezogene Fanghaken unter dem Leitwerk sichtbar.

**Kampfgruppe 63** (Service Force)

Sie wird auch die schwimmende Basis genannt. Sie ist verantwortlich für die ständige Bereitschaft jedes Schiffes. Die 6. Flotte operiert unabhängig von jeglicher Landbasis, und sie ist fähig, für unbestimmte Zeit im Einsatz zu stehen. Diese Gruppe umfaßt Hilfsschiffe, Tanker, Munitionsschiffe und Reparaturschiffe. Versorgungsschiffe, die die Kampfschiffe auf hoher See mit lebensnotwendigen Mitteln versehen, kommen direkt aus den USA.

**Kampfgruppe 66** (Antisubmarine Force)

In Krisenzeiten erhält die 6. Flotte zusätzliche Verstärkung durch diese Anti-U-Boot-Kampfgruppe, die sich um einen Flugzeugträger gruppiert, der ein speziell ausgerüstetes Geschwader von Flugzeugen an Bord hat, das zur U-Boot-Ortung und -Vernichtung ausgerüstet ist. Die begleitenden Zerstörer sind ebenfalls auf dieses Gebiet spezialisiert. Zum Verband gehören noch moderne Jagd-U-Boote, die den Kampf gegen gleichartige Schiffe unter Wasser aufnehmen können (zum Teil nuklear getriebene U-Boote). In verschiedenen Ländern Südeuropas befinden sich Flugstützpunkte der US Navy, deren Langstrecken-Aufklärungsflugzeuge (P 2 Neptune und P 3 Orion) die Kampfgruppe 66 unterstützen können.
In Normalzeiten operieren die U-Boote nicht in geschlossenen Verbänden, sie gehören Verbänden der Atlantikflotte an und leisten gewisse Zeiten Dienst im Mittelmeer. Die zwei bis drei Polaris-U-Boote stehen unter der Kontrolle des Flottenkommandanten. Alle vier bis sechs Monate werden die kleineren Einheiten direkt aus den USA abgelöst. Die Flugzeugträger bleiben etwa sieben bis acht Monate bei der 6. Flotte. Anschließend kehren sie in ihre Häfen an der Ostküste zurück, von wo andere Träger ausgelaufen sind, um sie abzulösen (Norfolk, Mayport und Charleston sind Hauptstützpunkte). Einzig das Flaggschiff, der Kreuzer USS SPRINGFIELD, macht eine Ausnahme, indem er die meiste Zeit in der Bucht von Villefrance, nahe Nizza, vor Anker liegt. Ueber 200 Familien leben dort, meistens Angehörige des Stabes. Neapel ist der Heimathafen von zwei Hilfsschiffen der Kampfgruppe 63.

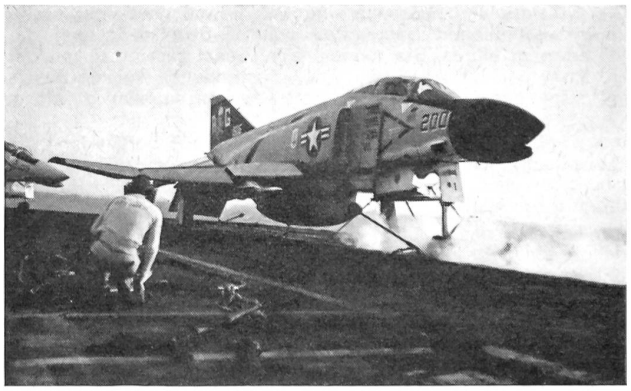
Die Aufgaben der Flotte können im wesentlichen folgendermaßen aufgeführt werden:

- Schutz der US-Bürger, der Handelsschiffahrt und der amerikanischen Interessen.
- Erfüllung der NATO-Pflichten zur Unterstützung der US-Truppen und der Alliierten.
- Verhütung von Aggressionen gegen die USA oder NATO-Angehörige, Vergeltungsschläge von vorgeschobenen Basen mit nuklearen oder konventionellen Waffen.
- Stetige Uebungen mit NATO-Partnern, um die Kriegstüchtigkeit zu erreichen und diesen Stand beizubehalten.
- Wahrung des Prestiges der USA durch sogenannte Goodwill-Aktionen in den angrenzenden Mittelmeerhäfen.

Die 6. Flotte hat also nicht nur nationale Interessen, Hauptzweck ihres Bestehens ist heute die Erfüllung ihrer NATO-Pflichten (North Atlantic Treaty Organisation). Im Kommandowesen der militärischen Streitkräfte der USA in Europa ist der Kommandant der 6. Flotte direkt dem Kommandanten sämtlicher US-Marinestreitkräfte Europas in London unterstellt (Admiral Thach). Im NATO-Kommandobereich ist aber die 6. Flotte dem Kommandanten der alliierten Streitkräfte Europa Süd in Neapel unterstellt (US-Admiral Griffin). Zu diesem Zweck besitzt der Kommandant der 6. Flotte einen zweiten Stab von 35 bis 40 Offizieren, der nur NATO-Aufgaben zu lösen hat.

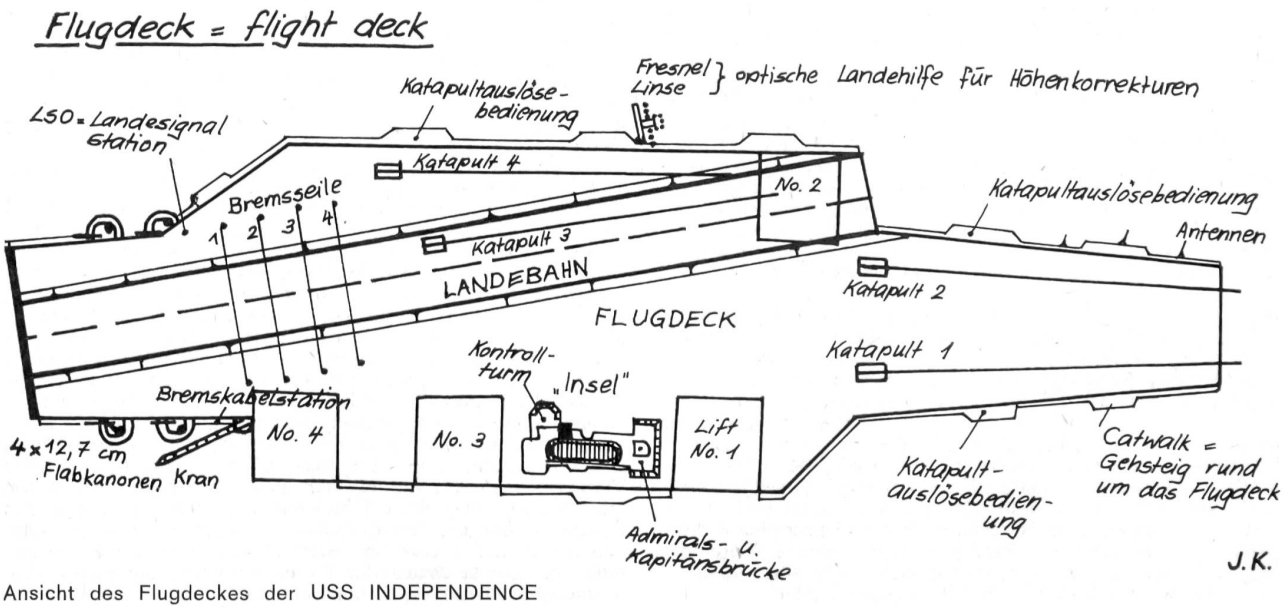
★

Die 6. Flotte ist unabhängig von jeglicher Basis im Mittelmeer. Gerade diese Tatsache macht die mächtige Organisation besonders interessant. Es spricht für die Flotte, wenn sie unabhängig von europäischen Häfen Tag und Nacht bereit ist. Es ist ganz klar, daß die Amerikaner nicht an einen Stützpunkt gebunden sein wollen, der im Ernstfalle zerstört würde und damit den Nachschub der Flotte hemmen würde. Durch das stete Versorgen auf hoher See wurde aber auch eine Technik erreicht, die es der Flotte erlaubt, sich bei jedem Wetter und zu jeder Tages- und Nachtzeit zu versorgen. Dazu ist es in Krisenzeiten kaum vorteilhaft, Kampfschiffe aus dem Kriegsgeschehen abzuziehen, um in Häfen versorgt zu werden, die vielleicht unterdessen nicht mehr existieren, da damit die Kampfkraft der Flotte geschwächt würde.
Die Flotte ist vollständig mobil und versorgt sich selber. 50 Prozent der Zeit verbringen die Einheiten mit NATO-Uebungen und Manövern. Die andern 50 Prozent werden mit Höflichkeitsvisiten in den verschiedensten Mittelmeerhäfen (etwa 100 Häfen) verbracht. Im Frühling und Herbst befindet sich die Flotte im östlichen Mittelmeer, im Sommer und Winter in der westlichen Hälfte. Normalerweise bleibt ein Schiff zehn Tage in See, dann zehn Tage in einem Hafen. Ueberall und zu jeder Zeit dampfen Tanker oder Flottenversorger längsseits der Kampfeinheiten. In den letzten zwei Jahren entwickelten die Amerikaner eine neue Taktik des «Replenishments» (so nennt man ein Versorgungsmanöver auf See) bei Tag. Die Waren werden teils an den Tragseilen von Schiff zu Schiff gehißt, und gleichzeitig heben Helikopter der Versorgungsschiffe gefüllte Netze auf den Flugzeugträger. Die ganze Operation nimmt viel weniger Zeit in Anspruch. Die Helikopter setzen nie ab, sie schweben über dem Versorgungsschiff, und die Last wird abgehängt, wenige Sekunden später ist der Helo über dem Flugdeck und setzt die Last ab, kuppelt aus und fliegt wieder weg. Durchschnittlich benötigt ein Flugzeugträger etwa vier bis fünf Stunden, um seinen Brennstoffbedarf und Lebensmittelvorrat zu ergänzen.



**Die 6. US-Flotte**

Eine F4B Phantom II der Abfangjägerstaffel 84 steht unmittelbar vor dem Start. Ihr Pilot ist der Geschwaderkommandant Commander Gormley. Links ist der Katapultoffizier erkennbar. Mit dem Finger hat er soeben das Flugdeck berührt, im nächsten Moment wird der Kommandant des 7. Marineflieger-geschwaders an Bord der USS INDEPENDENCE vom Katapult Nr. 4 geschleudert. Vor den Einsaugöffnungen sind aufgemalte Bomben sichtbar, die je einen Einsatz über Vietnam verkörpern.




Ansicht des Flugdeckes der USS INDEPENDENCE

Die Offiziere und Matrosen sind sich bewußt, mit ihrer Flotte einen wesentlichen Bestandteil der US-Streitkräfte und der Alliierten zu bilden. Sie formen e i n Team zusammen mit der US Army und US Air Force. Die verschiedenen Teilstreitkräfte mit ihren besonderen Eigenschaften ergänzen sich zu einem Ganzen.

Wo immer die Flotte gebraucht wird, ist sie vorhanden. Die Trägerkampfgruppe stellt einen vorgeschobenen Luftstützpunkt dar. Sie ist fähig, vernichtende Vergeltungsschläge auszuführen und sich selber wirksam zu schützen.

Die 6. Flotte verfügt über zwei solcher Kampfgruppen in Friedenszeiten. Jede gruppiert sich um einen Flugzeugträger. Jeder Träger hat ein Flugzeuggeschwader «als Gast» an Bord, das meistens aus sechs Staffeln und einigen Detachementen besteht. Beide Trägerkampfgruppen können unabhängig voneinander operieren und sind mindestens 300 km voneinander entfernt. Sie verschieben sich bis zu 1300 km in 24 Stunden!

Auch hier ergänzen sich die Kampfgruppen ausgezeichnet. Tankerflugzeuge der USS SARATOGA betanken zum Beispiel Jagdbomber der USS INDEPENDENCE (beide Träger zurzeit im Mittelmeer). Auf diese Art vermag ein Geschwader dem andern den Aktionsradius zu vergrößern. Nur so gelingt es den Staffeln, landgebundene Truppen überall und in jeder Situation zu unterstützen. Die Luftwaffe der 6. Flotte ist vielseitig verwendbar; die Flugzeuge sind für konventionelle wie auch für nukleare Bewaffnung ausrüstbar. Im konventionellen Krieg gilt es folgende Aufgaben zu lösen:

- Ueberwachung des Ozeans bzw. des Mittelmeers
- Machtdemonstrationen
- Evakuierungsschutz
- Schutz der eigenen Flotte
- Unterstützung von amphibischen Operationen (Landungen)
- Unterstützung von Landoperationen
- Unterstützung von mobilen US-Army- und US-Air-Force-Truppen, bis diese selber eingerichtet und kampfbereit sind.

Dies ist die Eigenheit der Flotte. Sie taucht auf und verschwindet, ohne Spuren zu hinterlassen. Sie braucht nicht fremde Territorien zu verletzen, Gesuche zu stellen, um Manöver durchzuführen. Diese Unabhängigkeit vom Lande bevorteilt die Flotte gewaltig vor den andern Streitkräften.

Seegebundene Streitkräfte sind mindestens ebenso fähig, in einem Konflikt zu überleben, wie jedes andere moderne System. Sie sind nicht an Stützpunkte gebunden, die durch politische Konflikte unbrauchbar werden könnten. Gegner von Marinestreitkräften zweifeln oft an der Zweckmäßigkeit einer Flotte, insbesondere an deren Verletzlichkeit durch Fernlenkwaffen. Die Flotte verfügt aber über eine unerhört konzentrierte Luftabwehr, und als Gegenargument der Fernlenkwaffen sei zu erwähnen, daß sich die Flotte pro Stunde 50 bis 60 km verschiebt und ihren Kurs beliebig ändern kann.

Der gefährlichste Gegner der Flotte, den landgebundene Truppen nicht kennen, ist das U-Boot. Die Entwicklung von Waffen gegen diese U-Boote wurde in den letzten Jahren intensiv gefördert. Gewaltige Fortschritte wurden erzielt. Spezielle Anti-U-Boot-Kampfgruppen begleiten die Flugzeugträgerverbände, deren eigene Begleitschiffe selbst noch den Kampf mit modernsten Ortungsgeräten und Waffen gegen diesen Hauptfeind aufnehmen können. Geographie und Ozeanographie erlauben es Ueberwasserschiffen, in Gebieten zu operieren, wo sie U-Booten eindeutig überlegen sind. Die Mittelmeereingänge sind leicht zu blockieren, ein U-Boot ist in dem relativ kleinen Meer hoffnungslos der Jagd ausgesetzt. Ständig in Bewegung unter vielen hundert andern Handelsschiffen ist eine Marinekampfgruppe schwer zu lokalisieren und speziell schwierig von andersartigen Schiffstypen zu unterscheiden. Durchschnittlich sind im Mittelmeer 1000 Handelsschiffe unterwegs. Wenn die Flotte dann trotzdem entdeckt werden sollte, stellt sie ein kaum lohnendes Ziel für ballistische Waffen, denn die heutige Kriegsmarine operiert nicht mehr in der traditionellen Kiellinie. Moderne Einheiten im Verband sind oft nicht einmal in Sichtweite voneinander; die Sichtweite bei klarer Luft und ruhiger See beträgt etwa 12 km (Sichtlinie bis zur Horizontlinie)! Nötigenfalls würde dann die Flotte dem georteten anfliegenden Objekt ausweichen und den vermutlichen Zielraum umgehen.

Die Luftabwehrorganisation umfaßt folgende Punkte:

- Radarfrühwarnflugzeuge begleiten den Trägerverband in einigen hundert Kilometern Entfernung, um jedes fremde anfliegende Objekt frühzeitig wahrzunehmen.
- Radarzerstörer erfüllen ähnliche Aufgaben.
- Raketenbestückte Zerstörer, Fregatten und Kreuzer, dazu noch mit radargesteuerten 7,6- und 12,7-cm-Schnellfeuerkanonen (weitreichende Flabgeschütze) begleiten die Träger. Diese erhalten selber je zwei Doppelstarter für Terrier-Flabraketen (elektronisch gesteuert, 32 km Reichweite).
- Modernste Abfangjäger (F-111 demnächst, F4B Phantom II, Crusader) sind auf den Trägern stationiert.

Diese riesige, weit auseinandergezogene Feuerkonzentration macht es selbst für angreifende Jagdbomber mit weitreichenden Luft-/Bodenraketen unmöglich, Erfolge zu erzielen.

Sollte im schlimmsten Fall ein Angreifer bis zum Flugzeugträger durchkommen, sind dessen Langstreckenbomber längst weg und haben ihre Vergeltungsschläge, das heißt die Hauptaufgabe des Trägers, ausgeführt. Zusammen mit den amphibischen Kräften ist diese Trägerflotte ein mächtiges Gebilde, das Konflikte bereits im Keime ersticken kann.

Die Einheiten, die das Marineoberkommando ins Mittelmeer schickt, sind in einem sehr hohen Ausbildungsstand. Die Offiziere und Matrosen sind aufs beste trainiert, und an modernem Material fehlt es nicht.

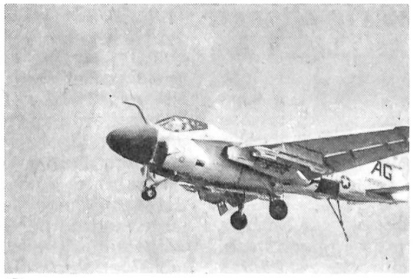
Es ist beachtenswert, wie diese Männer ihre Aufgaben, ihrer Verantwortung bewußt, sieben Monate lang ausführen, weg von der Familie und der Heimat. Wenn ich einen dieser Männer fragte, ob er an der Notwendigkeit der Mission hier im Mittelmeer oder in Vietnam zweifle, erhielt ich stets ablehnende Antworten, von Offizieren wie von Maschinisten (darunter einer, der seit 26 Jahren in Kesselanlagen von Marineschiffen arbeitet!).

★

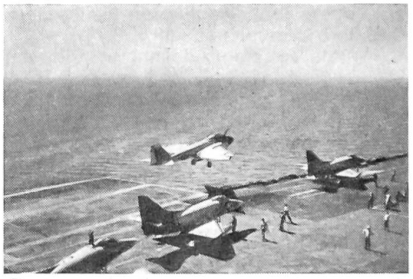
Nebst all diesen Aspekten wirbt aber die 6. US-Flotte gewaltig für gutes Ansehen und Freunde. Diese Werbung, sogenannte Goodwill-Aktionen, betreibt sie durch einfache Anlässe, die den Kontakt von Mann zu Mann fördern helfen. Jeder Offizier und Matrose in Uniform soll ein Botschafter des Goodwill sein. Schlechtes Benehmen eines Einzelnen kann die Anstrengungen vieler Hunderter mit einem Schlage vernichten. Im großen und ganzen wissen die Marineleute, was sich gehört, wo dies nicht der Fall ist, sorgen harte, truppeneigene Polizisten für Ordnung. Hie und da sieht man in Mittelmeerhäfen diese stämmigen Burschen mit der SP-Armbinde (shore patrol = Uferpolizei) patrouillieren. Bevor die Flotte einen Hafen anläuft, werden die Besatzungen über die Einheimischen, deren Sprache, Bräuche und Sitten informiert. Dadurch erhoffen sich die Amerikaner ein besseres Einvernehmen mit den Bewohnern, und diese Hoffnungen haben sich auch erfüllt.

Viele dieser Veranstaltungen wurden zu einer Tradition, jährlich werden sie wiederholt, und selbst Patenschaften von Schiffsangehörigen über Waisen in Zypern, Griechenland oder wo es auch sei, wurden geschlossen. Mehr als 1000 Parties werden jährlich an Bord der Schiffe der 6. Flotte zu Ehren der Kinder gegeben. Fußballspiele, Boxkämpfe und andere Wettkämpfe finden regelmäßig zwischen den Schiffbesten und den Mannschaften der besuchten Hafenstädte statt. Oft spenden Matrosen und Marinefüsiliere freiwillig Blut, sie helfen Spitäler, Alterssiedlungen und Schulhäuser bauen und erwerben sich dadurch das angestrebte Ansehen, vielen ist es aber auch ein Bedürfnis, den Aermeren zu helfen. In jedem Hafen werden «Tage der offenen Tür» arrangiert, das heißt, die Einheimischen werden in großen Beibooten vom Hafen zu den Schiffen hinausgeführt, wo sie kleine Touren auf dem Flugdeck oder dem Hangardeck unternehmen können. Die Orchester und Bands der Schiffe geben öffentliche Konzerte auf der Promenade in Cannes oder auf dem Marktplatz in Istanbul. Kulturell interessierte «sailors» kann man überall auf den historischen Stätten von Pompeji, Pisa, in Rom oder auf der Akropolis antreffen. Viele wechseln oft die Kleider, und nicht selten verbringen harmlose Zivilisten der 6. Flotte ihre Skiferien irgendwo in den Schweizer Bergen. Wo Erdbebenkatastrophen, Ueberschwemmungen Unheil verursachen, stets ist die Flotte zur Stelle und hilft. Das zweite Motto der Flotte, «The friendly Fleet» (Die freundliche Flotte), ist sicher berechtigt.

①



②



③

1
Geschäftiges Treiben herrscht auf der Kommandobrücke. Rechts die diensthabenden Offiziere, links die Rudergänger an der Steueranlage und hinten erhöht auf dem Sessel der «Boss» des Trägers, Captain Kennedy.

2
Eine A6A Intruder der Sunday Punchers setzt zur Landung an. Deutlich ist unter dem Schwanzteil der Fanghaken sichtbar. Vor dem Cockpit erkennt man den hohen Stutzen zur Luftbetankung.

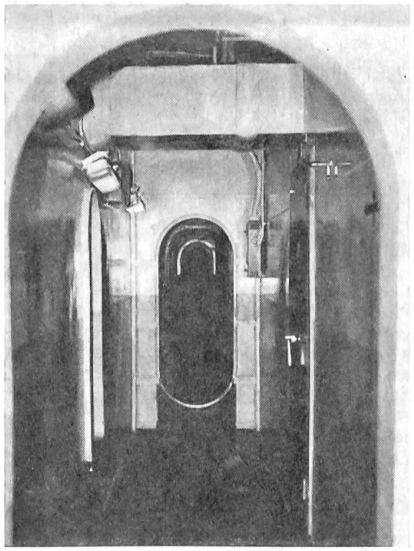
3
Vom fünften Deck des Turmes blickt man auf das mittlere Flugdeck. Eben verläßt eine A6A Intruder das Flugdeck, vom Katapult Nr. 4 weggeschleudert. Rechts warten zwei A4C Skyhawks auf ihren Start vom Katapult Nr. 2.

4
So sieht es überall in den Hunderten von Gängen auf dem Schiff aus. Getöntes Licht sorgt dafür, daß die Piloten nicht zu stark geblendet sind, wenn sie nachts aufs Flugdeck treten. Die Schottendurchgänge sind gut sichtbar.

5
Lt. Hertzfeldt, Pilot der 41., besteigt seinen F4B Phantom II zu einem Routineflug.

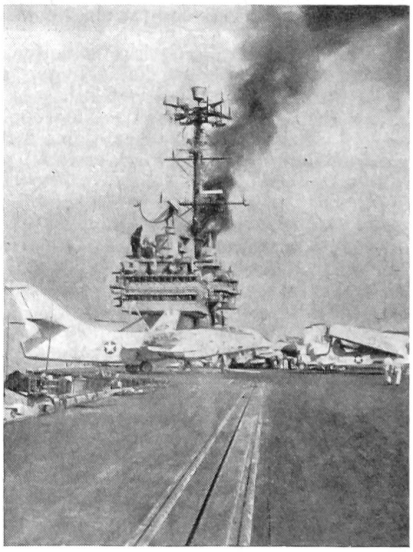
6
Vom Bug blickt man auf den Turm, auch Insel genannt, und aufs ganze Flugdeck. Vorne verläuft deutlich sichtbar die Katapultbahn des Katapults Nr. 1. Durch die schwarze Rinne wird der Katapultschuh vom Dampf nach vorne gerissen und schleudert das Flugzeug in die Luft. Vor der Insel ein A3A-Skywarrior-Bomber.

④



⑤

⑥



Mit gemischten Gefühlen schleuste ich mich am Morgen des 13. August 1966 aus dem überfüllten Nizza Richtung Flugplatz. Die Gewißheit, heute morgen zum ersten Male auf dem Deck eines Flugzeugträgers zu landen, bereitete mir einige Sorgen. Pünktlich landete die Grumman CIA Trader Maschine, und 30 Minuten später hoben wie wieder ab. Der Flug über das wunderbar blaue Wasser ließ meine Sorgen bald verschwinden. Der zweieinhalbstündige Flug der Küste entlang über Elba, Giglio bis Rom und dann hinaus Richtung Sardinien endete mit einer perfekten, etwas brüsken Landung (nach ca. 60 Metern stand die Maschine still) auf dem Deck des Flugzeugträgers USS INDEPENDENCE. Dies ist ein Träger der Kitty Hawk/Forrestal-Klasse und wurde am 1. 10. 1959 nach 29monatiger Bauzeit in Dienst gestellt.
Ich wußte bereits, daß dieser Träger letztes Jahr eine 7monatige Dienstperiode mit der Pazifikflotte absolviert hatte und in Vietnam eingesetzt worden war. Ich trat deshalb diesen Offizieren und Matrosen mit besonderem Respekt entgegen. Alle diese Leute finden, daß dieser Krieg notwendig ist, und sie verachten die pazifistischen Strömungen, die bei gewissen Landsleuten vorkommen. Sie haben das Recht, darüber urteilen zu dürfen, denn sie haben an Ort und Stelle gekämpft. Im allgemeinen waren die Marineleute zurückhaltend, sie sprachen nicht gern über ihre Einsätze. Für die Besatzung des Schiffes war es ja «nur» insofern hart, daß sie zu etwas ungewöhnlichen Zeiten arbeiten mußten, und zwar bis zu 18 Stunden pro Tag. Die Piloten hingegen sahen dem Tod oft ins Auge, und mancher von ihnen entging der Gefangenschaft nur knapp, viele haben ihre besten Kameraden verloren. Einige Piloten der 41. Abfangjägerstaffel, deren Gast ich während meines Besuches gewesen war, erzählte von ihren verwegenen «Ausstiegen». Sie hatten ihre beschädigten «Phantoms» mit dem Schleudersitz verlassen, nachdem es ihnen nur mühsam gelungen war, die Maschine Richtung offene See vor die Küste von Nordvietnam

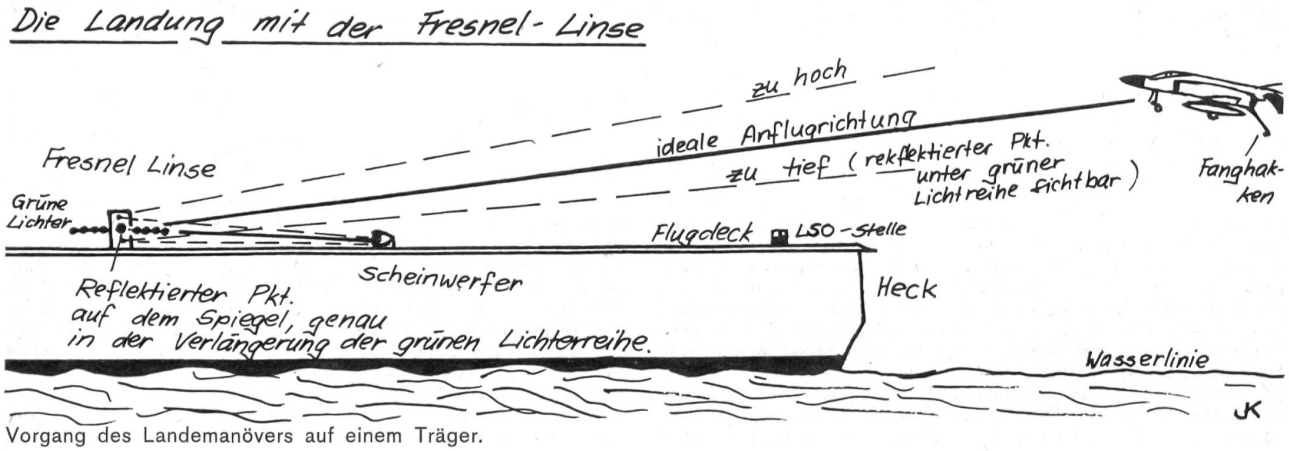
zu steuern. Von alarmierten Helikoptern wurden sie dann dort aus dem Wasser gefischt.
Ich wurde von einem Bekannten, Pilot der 41. Abfangjägerstaffel, in Obhut genommen und in mein Quartier eingewiesen. Ich wohnte direkt unter dem Flugdeck, zwischen Katapult Nr. 1 und Nr. 2. Gleich nach der Ankunft marschierte ich mit Lt. Hardy Carl durch das ganze Schiff zurück Richtung Heck. Durch zahlreiche Gänge, die Orientierung hatte ich anfänglich ganz verloren, erreichten wir unser Ziel. Die ganze Länge des Schiffes ist durch Querspanten unterteilt, ca. 250 Stück, die sog. Schotten. In den Gängen merkt man dies sofort, da man von Schotte zu Schotte nur durch enge, verschließbare Tore gelangen kann. Im Falle von Wassereinbruch können die betroffenen Räume einzeln isoliert und geschlossen werden.
Wir stiegen aufs Flugdeck und waren plötzlich inmitten des Trubels von Start- und Landeoperationen. Unser Ziel war die Plattform, die am Anfang der Landebahn auf backbord liegt und für den Landesignaloffizer (LSO) bestimmt ist. Lt. Carl ist einer der wenigen Piloten (im ganzen sind es 5), die qualifiziert sind, ihre Kameraden beim Landen zu orientieren. Dies ist eine verantwortungsvolle Arbeit, und jeder Pilot schätzt einen solchen vertrauenswürdigen Kameraden. Der LSO ist per Funktelephon auf die Frequenz des anfliegenden Piloten eingestellt. Mit Feldstecher wird das anfliegende Flugzeug beobachtet: Fahrgestell ausgefahren, Fanghaken unten, Bremsklappen draußen. Beruhigend spricht der LSO auf den Piloten ein: etwas schneller – mehr rechts – gut – noch etwas tiefer... Der LSO vergewissert sich auch darüber, ob die Landebahn vom vorhergelandeten Jet bereits geräumt ist. Ist aus irgendeinem Grunde die Landebahn noch nicht bereit, gibt der LSO dem Piloten ein «Wave off», das heißt die Maschine schert aus der Anflugrichtung aus und fliegt in eine neue Anflugrunde. Haupthilfsmittel für die Landung sind a) die sog. Fresnel Linse und b) das PLAT-System (pilot landing and television), der LSO schaltet sich nur auf den letzten 200 Metern ein.

a) Ein auf einem Spiegel reflektierter Lichtstrahl weist dem anfliegenden Piloten die richtige Höhe. Der reflektierte Lichtpunkt im Spiegel wandert, vom Auge des Piloten aus gesehen, je nach Höhe des Flugzeuges auf oder ab. Rechts und links des Spiegels sind grüne Lichterreihen; die richtige Anflugbahn hat der Pilot erreicht, wenn er seinen Lichtpunkt ständig schön in der Verlängerung, das heißt auf gleicher Höhe wie die grüne Lichterreihe behalten kann (siehe Skizze). Sieht er den Lichtpunkt über der grünen Linie, kommt er zu hoch; fliegt er zu tief an, sieht er den Lichtpunkt unter der Grünlinie.
b) Eine TV-Kamera, die in der Mittellinie der Landebahn eingebaut ist, filmt die Landung der ankommenden Maschine. Auf den TV-Apparaten, die mit einem Fadenkreuz versehen sind, sieht man also die Landung genau von vorne. Auch der LSO hat einen solchen TV-Apparat bei sich auf der Plattform. Um eine perfekte Landung zustande zu bringen, sollte die Maschine schön in der Vertikallinie des Fadenkreuzes herunterkommen. Abweichungen werden dem Piloten mitgeteilt, der entsprechende Korrekturen vornimmt.

Trotz all dieser Landehilfen kommt es oft vor, daß ein Pilot die 4 Bremskabel verfehlt. Diese Gefahr laufen alle Anfliegenden, sie geben deshalb im Moment des Aufsetzens Vollleistung. Entweder rollen sie in die Bremsseile (das verspüren sie sofort und nehmen Schub zurück), oder sie verfehlen die Stahlseile; in diesem Falle haben sie gerade genug Leistung, um wieder hochzukommen. Obschon die vielseitigen Landehilfen ein recht gutes System verkörpern, machen die Piloten die letzen Meter eine Sichtlandung, sofern das Wetter dies erlaubt. Bis dahin haben sie sich aber völlig auf die optischen Hilfsmittel konzentriert, deshalb wird ihnen das «Wave off» per Funk mitgeteilt, da sie selber das Geschehen auf der Landepiste nicht verfolgen dürfen. Das «Wave off» wird ihnen auch durch stetes Blinken roter Lichter über der Fresnel Linse optisch mitgeteilt. Jede Landung wird vom LSO kritisiert und begutachtet, dazu wird jeweilen die Nummer des erwischten Bremskabels notiert (wer die Nr. 1 erwischt, ist natürlich der bessere Pilot, als derjenige mit der Nr. 4!) Die Piloten nennen das Verfehlen der Bremsseile und das Durchstartmanöver einen «Bolter».
Die imposante Schau beeindruckte mich sehr, standen wir auf der LSO-Plattform doch keine 20 Meter vom Aufsetzpunkt der landenden Jets entfernt. Wir gingen zurück durch das Riesenschiff, während Lt. Carl sich zum sog. de-briefing begab (Besprechung und Rapport nach dem Flug) zog ich mich auf mein Zimmer zurück. Hier fand ich einiges Material von Bedeutung, insbesondere einige Daten des Trägers:

Länge (total): 344 m
Flugdeckfläche: mehr als 1,8 ha
Antrieb: 8 Babcock-Kessel, 4 Schrauben (je 6,30 m hoch), fünfblättrig)
Geschwindigkeit: ca. 60 km/h
Anker: 2, je 30 Tonnen schwer
4 Flugzeuglifte (alle am Flugdeckrand), fähig, fast 40 Tonnen zu heben
Katapulte: 4, Druck 100 at!
Die Hauptgeneratoren (8 Stück) leisten 12 Millionen Watt!

Die erste USS INDEPENDENCE, die diesen Namen trug, war ein Schoner aus der Bürgerkriegszeit, bewaffnet mit 10 Kanonen.
Die zweite INDEPENDENCE war ein 74-Kanonen-Linienschlachtschiff.
Die dritte INDEPENDENCE war ein Navy-Transporter im Ersten Weltkrieg.
Das bisher berühmteste Schiff, das diesen Namen trug, war die 4. INDEPENDENCE, ein Flugzeugträger aus dem Zweiten Weltkrieg, der 1943 vom Stapel gelaufen war. Sie war an den Kämpfen der Marcus-Inseln, Wake-Inseln und Rabaul beteiligt. Nach einer Torpedierung am 20. 11. 1943 wurde sie in Pearl Harbour repariert und war bei Honshu und Hokkaido wieder dabei. 1951 sank dieses «große» Schiff nach Atomversuchen beim Bikini-Atoll. Im ganzen hatte sie 3 Schlachtsterne (battle stars) als höchste Auszeichnungen gewonnen.
Der jetzige Riesenflugzeugträger im Mittelmeer ist das 5. Schiff, das diesen stolzen Namen trägt.
Das Nachtessen nahmen Hardy und ich in der Offiziersmesse ein, einem ungewöhnlich großen Raum für ein Kriegsschiff. Hier



Vorgang des Landemanövers auf einem Träger.

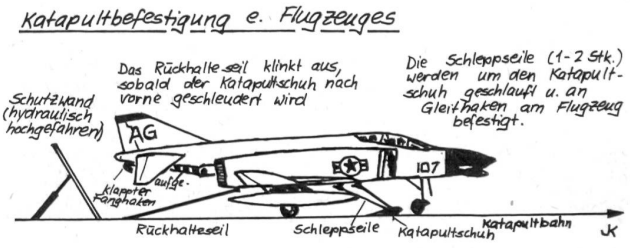
erfuhr ich von meinem Freund, daß er in seiner Staffel am meisten Flugstunden auf dem Phantom II hat (ca. 1086 Stunden). Sein Logbuch zeigt 436 Trägerlandungen auf der USS INDEPENDENCE; nur sein Staffelkommandant Commander Koett verzeichnet hier mehr Landungen, aber bei einer kleineren Anzahl Flugstunden. Die Offiziere verfügen über zwei Messen, in denen schichtweise verpflegt wird, da nie genug Platz da wäre, um alle ca. 500 Offiziere gleichzeitig zu bedienen; das Mittagessen kann man zum Beispiel von 1100 bis 1400 einnehmen.
Noch am selben Abend gingen wir wieder zurück auf die LSO-Plattform. Nur matt leuchteten einige rote Lichter in der Nacht. Gespenstisch glitt der Träger durch die Nacht. Es sind überhaupt keine Lichtquellen sichtbar als die wenigen Lampen auf der Mittellinie der Landebahn, die Lichter der optischen Landehilfen und die wenigen Positionslampen an der Insel des Trägers. Die Piloten starren also in die finstere Nacht und sollten irgendwo auf einer kleinen schwimmenden Piste diese verrückte Landung ausführen! Sie tun es! Und zwar mit denselben Hilfsmitteln, die ihnen tags zur Verfügung stehen, aber hier gänzlich ohne Sicht. Tags landen sie die letzten Meter bestimmt per Auge, hier aber sind sie komplett den Hilfsmitteln ausgeliefert. Die Durchstartquote, das heißt diejenigen, die die Seile verfehlen, ist nachts verständlicherweise auch etwas höher. Es braucht starke Nerven dieser durchtrainierten Leute, um 3- bis 4mal dieses «Bolter»-Spielchen mitzumachen, vielleicht herrscht noch rauhe See, dann wird der Pilot noch durch «Wave off»-Befehle auf weiter Nervenproben gestellt. All diese Faktoren machen eine Nachtlandung unter erschwerten Bedingungen zu einem Problem, das nur von Marinefliegern gelöst werden kann.
Hardy und ich gingen zurück in den Bereitschaftsraum (Ready Room) der 41. Hier waren unterdessen die letzten Piloten, deren Landungen wir soeben im Dunkeln mitgehört hatten, in ihren vielfältigen Anzügen erschienen. Der G-Anzug wurde entfernt, und dann plazierte sich jeder in einem der komfortablen Sessel und genoß den Abend mit einem Film (movie), Hauptdarstellerin Sophia Loren. Bekanntlich besteht die Besatzung eines Phantoms II aus einem Piloten und einem Radar-Offizier, der die Ueberwachung und den taktischen Einsatz leitet. Diese Aufgaben kann ein Pilot einer solchen Hochleistungsmaschine nicht mehr selber übernehmen. Aus diesem Grunde haben auch die schweren Ueberschallbomber A5A Vigilantes und die neuen Erdkampfflugzeuge A6A Intruder beide 2-Mann-Besatzungen.
Das Geschwader 7, das an Bord der INDEPENDENCE zu Gast ist, brachte von seinem Hauptstützpunkt in Oceana, Virg., ca. 86 Maschinen und 1500 Piloten und Mechaniker mit auf das Schiff. Zu den 3000 Mann Besatzung des Trägers ergibt das ein Total von 4500 Leuten an Bord. Das Geschwader 7, genannt Carrier Air Wing Seven oder CAW-7, unter dem Geschwaderchef Commander Gormley, besteht aus folgenden Staffeln:

- Abfangjägerstaffel 41, «Black Aces», F4B Phantom II, abgek. VF-41
- Abfangjägerstaffel 84, «Jolly Rogers», F4B Phantom II, abgek. VF-84
- Angriffsstaffel 86, «Sidewinders», A4E Skyhawk, abgek. VA-86
- Angriffsstaffel 75, «Sunday Punchers», A6A Intruder, abgek. VA-75
- Angriffsstaffel 324, «Vagabonds», A4E Skyhawk, abgek. VMA-324
  Diese Staffel gehört zum Marine Corps und leistet hier obligatorischen Trägerdienst.
- Schwere Bomber und
- Aufklärungsstaffel 1, «Tigers», RA-5C Vigilantes und A3A Skywarriors, abgek. RVAH-1.

Daneben sind noch drei UH3A Seasprite-Helikopter an Bord und eine CIA Trader Kuriermaschine, nebst 4 Radar-Frühwarnflugzeugen des Typs E1 Tracer. Neben den verschiedenartigsten Bomben sind diese Flugzeuge fähig, Sidewinder, Sparrow III (beide Luft-Luft) und Bullpups-Raketen (Luft-Boden) mit oder ohne Nuklearsprengkopf mitzuführen. Die A6A Intruder schleppt nicht weniger als 7 bis 8 Tonnen Bomben und andere Waffen, mehr als die fliegende Festung vor 22 Jahren.
Auf Sonntag, den 14. August 1966, war eine große Uebung angesetzt. Wir kreuzten ca. 40 km südöstlich der Südspitze von Sardinien. Dort sollten Teile eines Marineinfanteriebataillons an

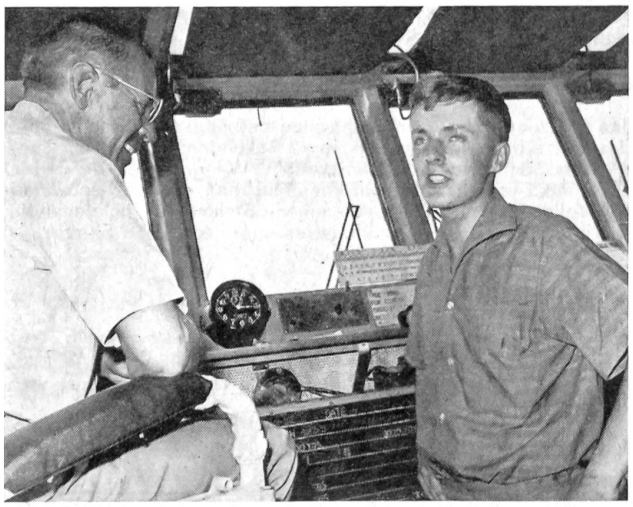
Ein kleineres Landungsboot ist von einem Truppentransporter weit draußen in der See ins Wasser gesetzt worden. Mit eigener Kraft fährt es ans Ufer, und kaum hat sich die Frontplatte geöffnet, stürmen Marinefüsiliere der 6. US-Flotte an Land. Sie gehören dem Bataillon der Amphibious Task Force 62 an.

Land gehen, und das Geschwader 7 sollte Unterstützung und Luftraumdeckung fliegen.
Schon früh erschütterten die Schläge der 4 Dampfkatapulte und die heulenden Triebwerke der Phantoms und Vigilantes das Schiff. Auch Lt. Carl war heute zum Einsatz befohlen. Während seiner Abwesenheit wurde mir das Innere des Schiffes gezeigt. Ein Schiffsingenieur erklärte mir vorerst das Störungszentrum (Damage Control Center). Hier laufen sämtliche Fäden dieses technischen Wunderwerkes zusammen. Schäden und Störungen werden angezeigt. Erhöht an einem Pult im Zentrum des Saales überwacht der diensttuende Offizier die Unzahl der Instrumente.
Der anschließende Rundgang in den Antriebsanlagen zuunterst auf dem Schiffsboden, 7 Stockwerke unter der Wasserlinie im Heckteil des Schiffes, wurde zu einer reinen Sauna. Hier befinden sich 8 Boiler, in denen das entsalzene Meerwasser (in bordeigenen Anlagen) verdampft wird und die 4 riesigen Wellen mit den Schrauben antreibt. Eine Welle hat ca. 60—70 cm Durchmesser!
Die 4 Katapultanlagen beruhen auf ähnlichem Prinzip. Das verdampfte Wasser wird in Kesseln gespeichert und durch ein Ventil fließt der Dampf unter gewaltigem Druck durch einen ca. 80 m langen Zylinder, der sich unter der Katapultbahn befindet. Der darin befindliche Kolben reißt den Katapultschuh, an dem das Flugzeug mit kurzen Stahlseilen befestigt wird, nach vorne. Das ganze Manöver dauert knapp 2 Sekunden, worauf das Flugzeug das Schiff mit 200 km/h verläßt. Während den Sekunden unmittelbar vor dem Start wird das Flugzeug, dessen Triebwerke auf Volleistung arbeiten, von einem Stahlseil zurückgehalten, das im Moment des Katapultstartes ausklinkt (siehe Skizze).

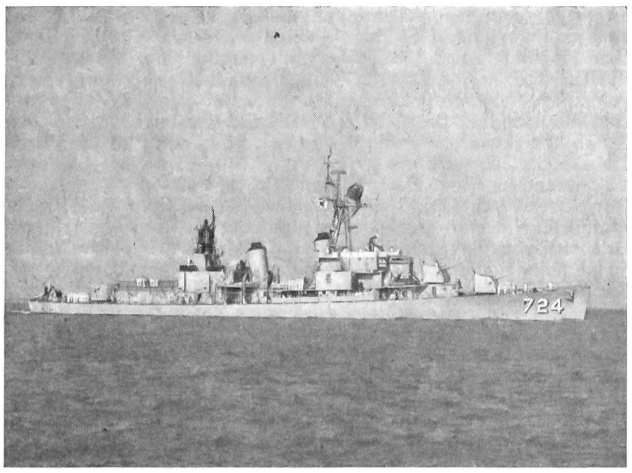



Schematische Darstellung über die Befestigung eines Flugzeuges auf dem Katapult.

Hier und in den Maschinenanlagen sind die Anforderungen an körperliche Fitness besonders hart. Unter fast unerträglichen Bedingungen und Temperaturen muß hier gearbeitet werden, natürlich gibt es Frischluftzufuhren. aber diese Maschinisten können nicht stets unter diesen erholsamen Röhren stehen.
Durch unzählige Räume, in denen die Mannschaft untergebracht ist (jeder hat seine Koje mit Leselampe und individueller Klimaanlagebedienung) gelangten wir wieder in die oberen Regionen des Schiffes.
Die medizinischen und zahnärztlichen Installationen sind vollkommen eingerichtet. Schwerste Operationen können vorgenommen werden, da Chirurgen, Aerzte und Fliegerärzte nebst 6 Zahnärzten auf dem Schiff sind.
Wir stiegen dann auf das 5. Deck des Turmes, auch «Insel» genannt. Ich konnte 30 Minuten lang das emsige Treiben auf der Navigationsbrücke verfolgen. Kurze klare Befehle durchbrachen hie und da die seltsame Stille. In einer Ecke, erhöht auf einem Sessel, befindet sich der Kommandant des Schiffes, Captain Kennedy. Durch Telephone, Bordsprechanlagen und einem kleinen TV-Apparat ist er mit allen wesentlichen Operationszentralen verbunden. Trotzdem er stark beansprucht ist, komme ich dazu, einige Minuten mit ihm zu sprechen. Später sollte ich ihn ja nochmals bei einem Abendessen sehen, zu dem ich eingeladen worden war. Mitten in dieser geschlossenen Brücke steht auch eine kleine Pultanlage, an der sich ein kleines unscheinbares Rad befindet, mit dem der ganze Koloß gesteuert wird. Meistens 2–3 Rudergänger (Matrosen) überwachen die Steuerung des Schiffes.
Auf dem selben Stockwerk, etwas weiter hinten, befindet sich der Air Boss in seiner Air Bridge, was wir mit dem Kontrollturm eines Flugplatzes identifizieren können. Er ist der Leiter der Flugdeckoperationen. Durch sehr starke Lautsprecheranlagen weist er die Flugzeugmannschaften an ihre Arbeit. Wir selber sitzen hinter zentimeterdicken Glasscheiben und vernehmen nur ganz leises Triebwerksummen (draußen herrscht jeweilen ein unheimlicher Lärm von Triebwerken). In einer kurzen Pause erzählt mir Commander White (Air Boss) von seiner Verantwortung, denn er befiehlt die Start- und Landeoperationen. Formell hat er jedesmal den Kapitän um Erlaubnis zu fragen, damit dieser das Schiff für Start- oder Landeoperationen in den Wind drehen läßt. Vor jedem Startmanöver trichtert der Air Boss den Katapult- und Flugzeugmannschaften via Lautsprecher ein, große Vorsicht walten zu lassen, um ja nicht in den Triebwerkstrahl eines Jets oder in die Einsaugöffnungen zu geraten. Unzählige Male liefen Matrosen in den Strahl eines Triebwerkes einer sich drehenden Maschine und wurden wie ein Ball über Bord gefegt. Meistens stehen sie Sekunden später wieder auf Deck, doch die Helikopter mußten auch schon leer zurückkehren.

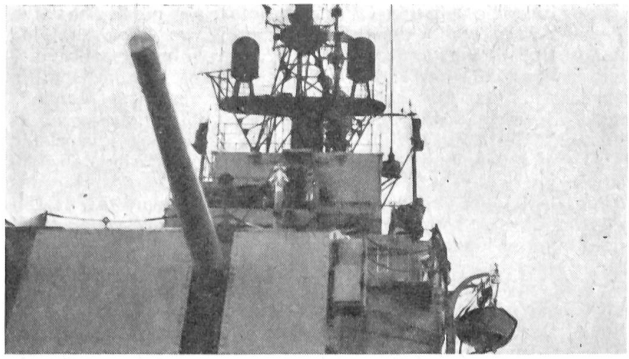


Offizielle US NAVY Photo. Der Verfasser ist vom Kapitän Captain J. E. Kennedy auf die Brücke eingeladen, um sich dort von ihm die Operationen erklären zu lassen.

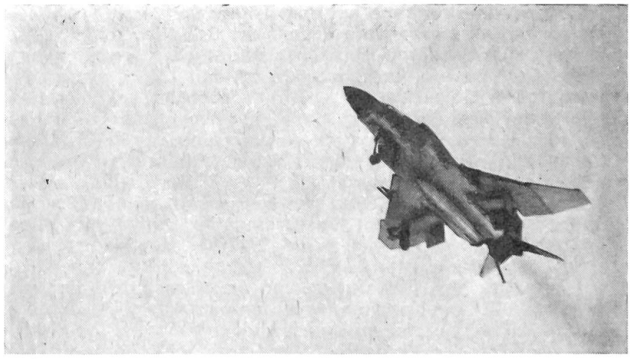



Die USS LAFFEY (DD-724), ein berühmter Zerstörer der 6. US-Flotte. Von vorne nach hinten erkennt man folgende Bewaffnung: zwei Geschütztürme mit je zwei 12,7-cm-Flabkanonen, unter der Brücke die Wasserbombenmörser (Hedgehogs), zwischen den Schornsteinen die Torpedorohre, Flugdeck für DASH-Helikopter, 1 Geschützturm und die SONAR-Winde.

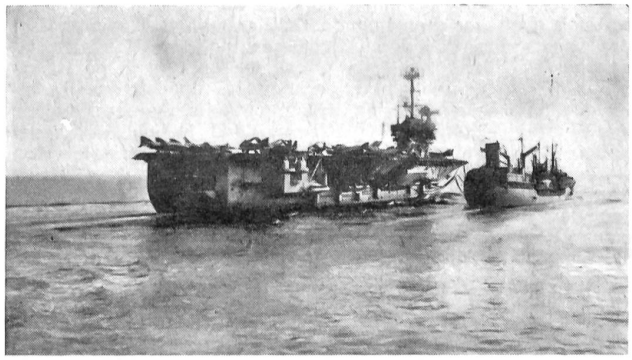
Commander White ist ein geborener Flieger. Letztes Jahr kommandierte er eine Crusader-Staffel in Vietnam. Nach seiner Ablösung schoß der neue Staffelkommandant eine Mig-17 ab; Commander White betonte mehrmals seine Reue über diese verpaßte Chance.
Die Angriffe auf Sardinien wurden alle unter supponierten Kriegsbedingungen ausgeführt. Alle Bomben und Raketen (nur konventionelle) besaßen kriegsmäßige Ladungen. Das Mittagessen nahm ich am Sonntag in der Mannschaftsmesse ein, um auch das Leben der Matrosen kennenzulernen. Diese essen in ihrer Messe ebenso gut wie die Offiziere (was diese neidlos auch zugeben). Wöchentlich vertilgt die Mannschaft der USS INDEPENDENCE 3000 Kilo Fleisch und 100 Tonnen andere Eßwaren. Maximal ohne Nachschub könnte die Mannschaft 120 Tage lang aus Vorräten verpflegt werden, zu einem Tagespreis von 45 000 Dollars. 13 000 Mahlzeiten werden in 24 Stunden vorbereitet. 500 Brote werden täglich gebacken, und 40 Köche garantieren für beste Kost. Besondere Achtung gilt der Zusammenstellung der Menus (Farbeffekte). Diese Nacht um 2300 Uhr sollten 2 Schiffe längsseits kommen. Zuerst der 11 600 Tonnen große Flottentanker USS NEOSHO (AO-143), dann das Munitionsschiff USS SURIBACHI (AE-21). Normalerweise werden meistens auch gerade Lebensmittel übernommen, aber von diesen hatte die INDEPENDENCE noch genug in ihren Kühlräumen. Diese Manöver, «Replenishements» genannt, dauern meist 4–6 Stunden. 200–250 Tonnen Lebensmittel werden dabei an den Seilen und per Helikopter hinübergehißt. In Vietnam erreichte die Besatzung einmal die absolute Höhe von 380 Tonnen in einem Replenishement!
Lt. Carl, nachdem er zurückgekehrt war, stieg mit mir in das Hangardeck hinunter, das sog. Hauptdeck, auch o-Deck genannt. Abwärts sind die Decks fortlaufend numeriert. Das 4. Deck unter dem Hauptdeck ist also 4 Decks unter dem Hangar. Aufwärts sind die Decks mit 01,02 und 03 benannt. Das Flugdeck ist also das 03 Deck. Das Hangardeck gliedert sich in 3 riesige Hangars, die voneinander durch schwere feuersichere Stahltore getrennt werden können. Im hintersten Teil werden die Triebwerke überholt und geprüft. Die Flugzeuge sind nach einem komplizierten Verfahren mit gefalteten Flügeln ineinander geschachtelt, werden hier überholt, bewaffnet und geputzt. Ich fühlte mich im Sitz des F4B Phantoms II von Lt. Carl recht wohl; von der Unzahl der Instrumente hatte ich jedoch nur sehr wenig erkannt. Die Check-Liste eines Phantoms beträgt ca. 300 Punkte, die nötigenfalls in 5 Minuten geprüft werden können. Normalerweise befindet sich aber der Pilot 20 Minuten vor dem Start bei seiner Maschine.



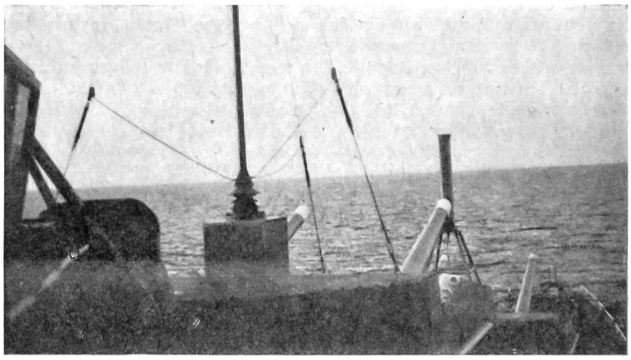
Vom Heck hat man einen guten Ueberblick über den Wirrwarr von Radaranlagen. Direkt über dem 12,7-cm-Geschütz befindet sich das kleine Flugdeck für die zwei ferngesteuerten U-Bootabwehr-Helikopter (DASH).



Eine Phantom II der 41. erhielt vom LSO ein «wave off» und startet mit ohrenbetäubendem Lärm über uns.

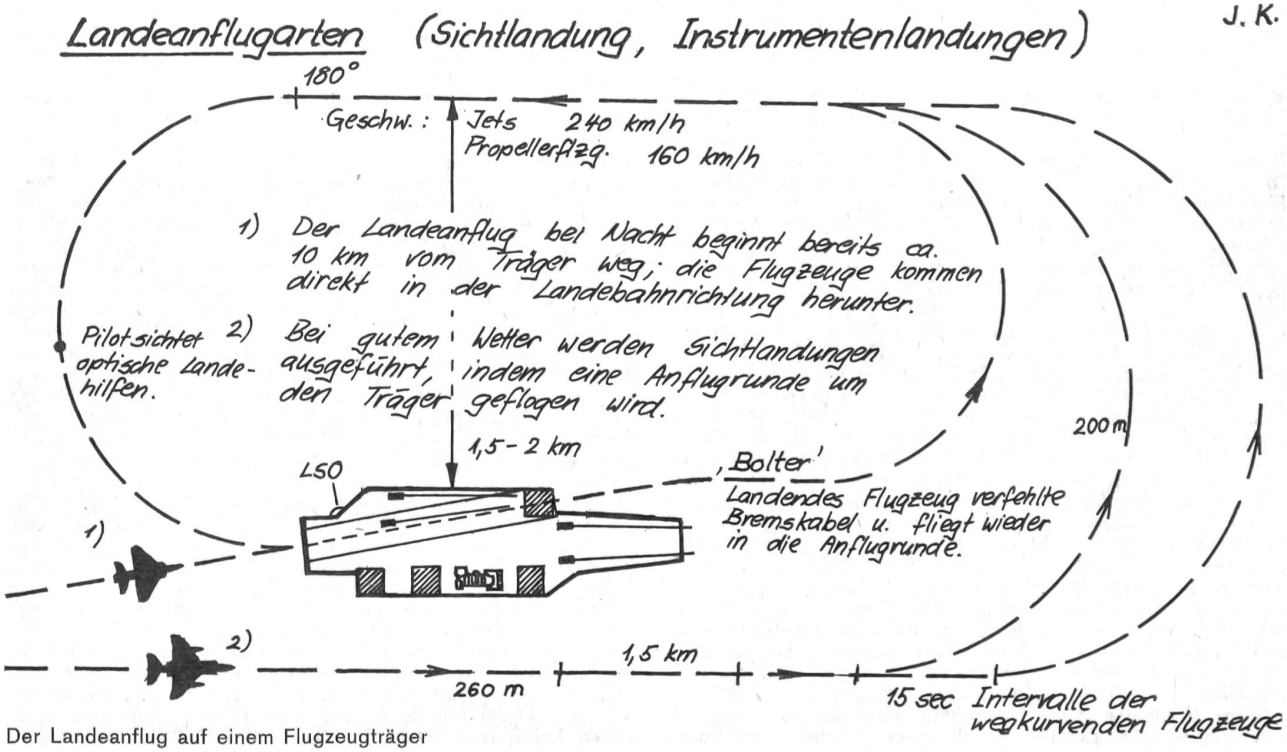


Langsam schiebt sich die USS LAFFEY längsseits des Trägers USS KASKASKIA, der seinerseits bereits in Leinenverbindung mit der USS INDEPENDENCE steht.



Von der Brücke der USS LAFFEY überblickt man das Vorderschiff des Zerstörers mit den Geschütztürmen, die mit je zwei Rohren 12,7 cm bewaffnet sind.

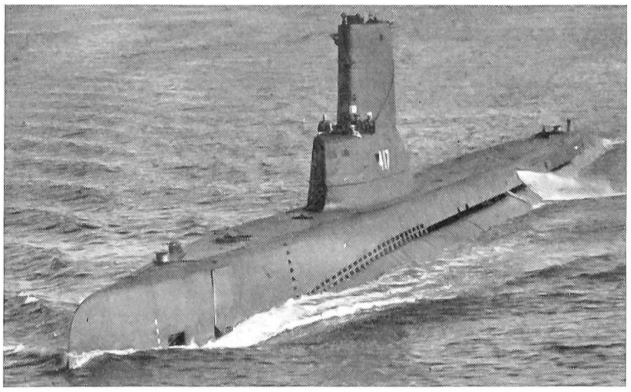
J. K.



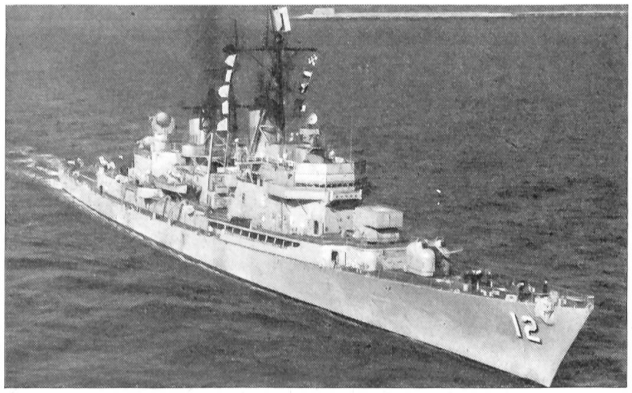

Der Landeanflug auf einem Flugzeugträger

Ich war nun fast drei Tage auf dem Träger und sollte auch Gelegenheit haben, eine andere Einheit der 6. Flotte zu besuchen. In einem UH2A Seasprite-Helikopter starteten wir vom Flugdeck und steuerten nach einer Extrarunde um den Träger einen Zerstörer in ca. 4 Meilen (= 6,4 km) Entfernung an. Langsam manövrierte der Pilot der «Helo» von hinten über den Heckteil des Zerstörers. Kurz darauf hing ich an einer Leine und wurde aus ca. 10 m Höhe an einer Winde auf das gischtumschäumte Heck gesetzt. Ich war an Bord der USS LAFFEY (DD-724), einem Zerstörer aus dem 2. Weltkrieg, der inzwischen umgebaut wurde und über moderne U-Boot-Abwehreinrichtungen verfügt. Das erste Schiff dieses Namens wurde 1942 vor Guadalcanal versenkt. Die neuere zweite LAFFEY verdrängt 3300 Tonnen, ist 115 m lang, hat eine Bewaffnung von drei Geschütztürmen mit je zweimal 12,7-cm-Kanonen, zwei unbemannten Helikoptern (sog. DASH-Helos), die auf einem kleinen Flugdeck operieren und je zwei Torpedos tragen können; ferner acht Torpedorohren und zwei Hedgehogs-Werfern (serienweise gefeuerte Wasserbomben). Hier auf diesem kleineren Schiff herrscht ein anderes Klima. Jeder Mann kennt sein Gegenüber, da die Besatzung aus «nur» 15 Offizieren und 300 Mann besteht (im Vergleich zu den 4500 des Trägers!).
Ich wurde vom 1. Offizier herzlich begrüßt, man zeigte mir die Kabine (des Kapitäns), wo ich die einzige Nacht verbringen sollte. Auf der Brücke wurde ich dann auch dem Kapitän Commander Kaufmann vorgestellt. Die anschließende Führung durch das Schiff war bald beendet; sehr eindrücklich waren auch hier die riesigen Maschinen für das relativ kleine Schiff, die 60 000 PS leisten und dem Schiff eine Geschwindigkeit von max. 35 Knoten verleihen (1 Knoten = 1,8 km).
Die Schiffe dieser Gattung gehören zur sog. Cruiser-Destroyer Force, Atlantic (Kreuzer-Zerstörer-Flotte). Diese teilt sich in verschiedene Destroyer-Squadrons. Die LAFFEY gehört zur Zerstörer-Staffel 36, die sich aus ca. acht Schiffen zusammensetzt. Die heutigen Zerstörer haben ausschließlich zwei Aufgaben: In Trägerverbänden schützen sie vor Flugzeugen und U-Booten. Hie und da werden allein operierende Zerstörer auch zu Uferbeschießungen herbeigerufen (siehe Vietnam). Hochmoderne Boden-Luft-Raketen (Terrier, Talos und Tartar) bilden die moderne Bewaffnung dieser Schiffe. Raketenähnliche Geschosse, die sog. Asroc (Anti-Submarine-Rocket), werden aus Werfern abgeschossen, verfolgen eine Flugbahn und tauchen kurz vor dem Ziel ins Wasser und suchen torpedoähnlich das feindliche Objekt. Die Rohrwaffen sind nur noch spärlich vorhanden, meistens handelt es sich um die modernen, radargesteuerten Schnellfeuergeschütze vom Kaliber 7,6 cm und 12,7 cm. Die Kreuzer verfügen noch über 20,3-cm- und 15,2-cm-Geschütze; die meisten sind aber im Heckeil mit Terrier- oder Talos-Werfern bewaffnet worden. Der Kreuzer USS NEWSPORT NEWS ist zum Beispiel eines der wenigen nur mit Rohrwaffen ausgerüsteten Schiffe als Flaggschiff der 1. Flotte.
Die LAFFEY ist eines der meistdekorierten Schiffe des Atlantiks. Sie überstand den Zweiten Weltkrieg nur mühsam (trotz eines Angriffes von 22 Flugzeugen nördlich Okinawas im April 1945 schwamm sie noch, nachdem sie 9 Maschinen abgeschossen hatte und von 8 Kamikaze-Selbstmordfliegern getroffen worden war). Später war sie wieder in Korea und bei der Suezkrise mit dabei.
Alle Offiziere an Bord sind sich einig, daß das richtige Marineleben nur an Bord eines Zerstörers zur Geltung kommt. Etwas abschätzig bezeichneten sie die Träger als schwimmende Hotels. Wirklich, der Platz hier an Bord ist sehr knapp, und jeder Mann muß nur mit dem minimsten Komfort auskommen. Es ist eben ein Kriegsschiff, und genug Platz ist nur für die Waffen und elektronischen Anlagen da. Die Zerstörer operieren auf zwei Arten: einmal haben sie Begleitaufgaben, was für die Besatzung eher langweilig ist, andere Male operieren sie in ihren Staffeln und führen intensiv Uebungen durch.
Am Heckteil des Schiffes befindet sich eine große Windenvorrichtung. An dieser wird während U-Boot-Ortungsmanövern eine große Sonde ins Wasser gesenkt. Diese sendet Funksignale aus, treffen diese auf fremden Körpern auf, so werden sie reflektiert. Durch die Richtung der ausgesandten Signale und der Zeit des Hin- und Rückweges lassen sich die Standorte der fremden Schiffe bestimmen.
Am Abend war ich Gast in der kleinen Offiziersmesse. Um Commander Kaufmans Kader herrschte eine beinahe häusliche Atmosphäre, die plötzlich durch einen Alarm unterbrochen wurde. Ich eilte mit den Offizieren sofort auf die Brücke. Ein Skyhawk-Jagdbomber der INDEPENDENCE war abgestürzt. Mit starker Volleistung drehte die LAFFEY mit voller Geschwindigkeit um ca. 120 Grad. Die Unglücksmaschine war im Begriffe gewesen, in der Luft betankt zu werden, als vom Treibstoffstutzen Kerosin ausfloß und in die Einsaugöffnungen des Jets gelangte. Der Pilot bekam Schwierigkeiten und stieg aus. Mit Höchstgeschwindigkeit fuhren wir auf den herabgleitenden Fallschirm zu; leider war aber der herbeigeeilte Helikopter des Trägers schneller und fischte den Piloten aus dem Wasser. Unglücklicherweise sollte am Abend darauf bei Nachtstarts wieder eine Intruder-Maschine abstürzen, wobei der Staffelkommandant-Stellvertreter und der Navigator ums Leben kamen.
Als ich am folgenden Morgen auf die Brücke kam, gab man mir Gelegenheit, während 10 Minuten einen Zerstörer zu steuern, was für einen Laien nicht leicht war. Um den Kurs einzuhalten, muß man ständig den Kompaß im Auge behalten. Der Steuermann (genannt Rudergänger) muß nicht unbedingt die vor ihm liegende See sehen, ausgenommen bei exakten Manövern, zum Beispiel Anlegemanövern oder Längsseitsgehen; bei diesen nimmt er die Anweisungen des Captains entgegen, der von der offenen seitlichen Brücke diese Aktion dirigiert. Die Brücke besteht aus einem Vorraum, der eigentlichen Brücke, wo sich auch der diensttuende Offizier aufhält. Dahinter liegt das Steuerhaus, das durch Bullaugen mit dem Vorraum verbunden ist. Hinter diesen zwei Räumen liegt die Operationszentrale mit all ihren elektronischen Anlagen und den Radar-Installationen. Zur Zeit lagen wir auf achtern steuerbord Position des Flugzeugträgers, nur ca. 500 m entfernt. Neben dem Träger glitten der Tanker USS KASKASKIA (AO-27) und der Zerstörer USS CORRY (DD-817) durch die ruhige See. Beide Kampfeinheiten waren mit Treibstoffübernahme beschäftigt. Nachdem die CORRY die Leitungen abgebrochen hatte und in einem Rechtskreis wieder in Warteposition hinter uns ging, schob sich «unsere» LAFFEY langsam längsseits der beiden Schiffe. Es war ein imposantes Schauspiel, dies vom Flaggdeck des Zerstörers zu verfolgen. Sachte liefen wir neben dem Tanker auf, auf dessen anderer Seite, keine 70 m entfernt, sich die mächtige Kulisse des Trägers erhob. Auf dem Flugdeck spielte während des ganzen Manövers eine Band zur Unterhaltung der Besatzungen der KASKASKIA und der LAFFEY. Im Nu waren die Leinen mit leichten Gewehren zum Tanker hinübergeschossen worden. Die Männer in ihren bunten Anzügen und den orange-gelben Schwimmwesten, mit gelben, roten und blauen Stahlhelmen, boten ein farbenprächtiges Bild. Nach den leichten Leinen zogen die Matrosen schwerere hinüber, zuletzt das Stahltragseil, an das dann die Brennstoffschläuche zu hängen kamen. Fünf Leitungen wurden erstellt. Kurz darauf hatte der Träger seine Verbindungen gelöst, in seinem «Bauch» stauten sich Tausende von Tonnen Oel. Majestätisch überholte er uns langsam, und mit einer riesigen Gischtspur glitt er in einer Linkskurve davon, ein Bild, das man einfach gesehen haben muß! Und in zwei Stunden sollte ich wieder auf diesem Riesenschiff daheim sein. Oft diskutierte ich an Bord der LAFFEY mit dem Staffelarzt und dem Staffelpfarrer. Der lange Dienst im Mittelmeer bringt immer wieder Schwierigkeiten in das Privatleben der Matrosen und Offiziere, für viele ist der Pfarrer die verstehende Seele, der sie als einzige ihre Sorgen und Nöte offenbaren können. Vom Pfarrer werden sie in sorgfältigste Obhut genommen. Bei Spannungen und Rivalitäten ist er immer zur Stelle. Er weiß, wann und wo er sich einzumischen hat. Mit dem Arzt zusammen besucht er regelmäßig die acht Einheiten der Zerstörer-Staffel, wobei sie stets einige Tage auf dem betreffenden Schiff verbringen. Der Pfarrer liebt das Marineleben, deshalb hatte er auch seinen Posten in einer Gemeinde Chicagos verlassen.
Um 1130 wurde mein Helikopter angekündigt, und wieder wurde ich an einem dünnen Stahlseil hochgezogen. Die Mannschaft der LAFFEY hatte mich sehr herzlich aufgenommen. 15 Minuten später schwebten wir seitlich der INDEPENDENCE. In einer Flugoperationspause setzte mich die Besatzung ab, und im Laufschritt eilte ich, von einem Matrosen geführt, zwischen heulenden Jets hindurch hinüber zur rettenden Insel.
Die Zerstörer und Kreuzer sind aber nicht die einzigen Schiffe, die nebst den Flugzeugträgern eine Flotte bilden. Im Mittelmeer operieren gegenwärtig auch U-Boot-Staffeln, die hauptsächlich mit Booten der Fleet-Snorkel-Klasse ausgerüstet sind. Diese Boote (die Typen Tench, Balao und Gato) verdrängen

Der Angriffstruppentransporter USS CHILTON (APA-38) ist im Begriff, seine sämtlichen Landungsboote auszusetzen. Die bereits zu Wasser gelassenen Einheiten kreisen ständig, bis alle Boote beisammen sind.



Das U-Boot USS TENCH (SS-417) in aufgetauchter Fahrt vor der Küste Italiens. Von diesen Booten konventioneller Art und dennoch neueren Ursprungs besitzt die US NAVY am meisten Einheiten (ca. 120 Stück der Typen Tench, Balao und Gato, die alle ähnlich sind). Vorne am Bug sind die aufgeklappten Tiefenruder sichtbar.



Der Raketenzerstörer USS DAHLGREN (DLG-12) verdrängt 6140 Tonnen, ist 163 m lang, fährt 34 Knoten und hat 370 Mann Besatzung. Mit weiteren neun Zerstörern dieses Typs und anderen raketenbestückten Zerstörerklassen leistet er den Hauptteil zum Feuerschutz von Trägern. Bewaffnung von vorne nach hinten: 1 Turm mit einer modernen radargesteuerten Schnellfeuerflabkanone 12,7 cm, 1 achtfacher Asroc-Werfer, 4 x 7,6-cm-Flabgeschütze mittschiffs, 1 Doppelstarter für Terrier-Langstrecken-Flabraketen, 4 U-Boot-Abwehrtorpedorohre.

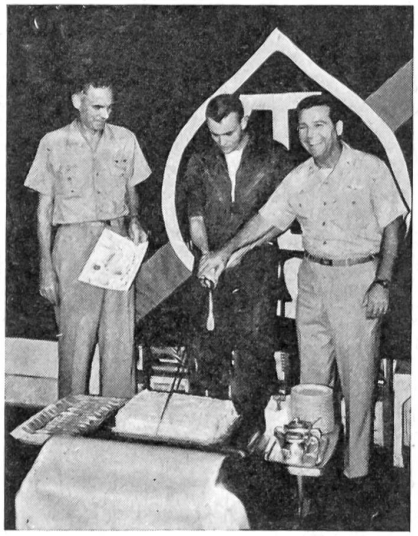
Konteradmiral George P. Koch ist Kommandant der Trägerdivision Sechs der 6. US-Flotte. Unter seinem verantwortungsvollen Kommando stehen die Träger USS INDEPENDENCE und USS SARATOGA. Sein Hauptquartier hatte er während seines Besuches auch auf der INDEPENDENCE, wo man ihn oft auf der Brücke antreffen konnte; fachmännisch begutachtet er die Flugoperationen, da er selber Marineflieger ist und Einsätze im Pazifik flog.

Die Landungen der Marinefüsiliere in Südsardinien wurden auch von schweren Waffen unterstützt. Hier rollt ein M48A1-Panzer der Marines von Bord eines Panzerlandungsschiffes des riesigen Landungdockschiffes USS CASA GRANDE (LSD-13), das weit draußen vor Anker liegt. Der große Behälter über dem Geschütz des M48A1 Panzers ist nichts anderes als ein Nachtzielgerät für die Kanone.

getaucht 2000 Tonnen, sind 98 m lang und besitzen 10 Torpedorohre (Kaliber 53,3 cm). Es sind konventionell getriebene U-Boote neueren Ursprungs, sie erreichen eine Geschwindigkeit von 20 Knoten. Daneben sind auch Atom U-Boote im Einsatz. Bei diesen gibt es wiederum zwei Haupttypen.

a) Die Lenkwaffen-U-Boote der Lafayette-, Ethan-Allen- und George-Washington-Klasse. Diese Typen tragen alle 16 Polaris-Raketen (neueste Version: Typ A-3, Reichweite 4500 km). Mit Druckluft werden die Fernlenkwaffen aus den Behältern an die Oberfläche gepreßt, wo sie dann gezündet werden und die vorgeschriebene Bahn antreten. Neuere Versuche haben gezeigt, daß die Geschosse nötigenfalls auch von der Oberfläche aus gezündet werden können. Im Mittelmeer operieren zur Zeit 2–3 Boote dieses Typs, die ihren Hauptstützpunkt in Holy Loch, Schottland, haben, später aber auch Cadiz, US-Basis in Spanien, anlaufen können. Die Polaris-U-Boote verfügen auch über riesige Tender, die die Boote mit Raketen und Material auf See versorgen können.
b) Die U-Boot-Jagd-U-Boote. Ihre Hauptaufgabe ist das Jagen unter Wasser gegen andere U-Boote. Sie sind besonders schnell und gut bewaffnet, mit sog. Subroc-Raketen. Das sind Raketen, die aus den Torpedorohren ausgestoßen werden, an die Oberfläche steigen, dort gezündet werden, bis kurz vor das Ziel fliegen, dort wieder ins Wasser eintauchen und wieder wie ein Torpedo das Ziel suchen und vernichten, eine unheimliche Waffe! Hauptvertreter dieser U-Boote sind die Skipyack-, Skate- und Permit-Typen.

Die Landungstruppen verfügen über hochmoderne Truppentransporter, die bis in die Nähe des Ufers kommen und dort kleine leichte Landungsboote aussetzen. Bei diesen Schiffen gibt es eine Anzahl von ca. 12 Typen, hauptsächlich die Bayfield- und Sandoval-Klassen.
Die neueste Entwicklung sind aber die sog. Dockschiffe. Das sind riesige Schiffe, die bis zu 1200 Marinefüsiliere aufnehmen können. Der längste Teil des Hinterschiffes ist ein Flugdeck, auf dem 8 große Helikopter operieren können; darunter befindet sich ein großer Hangar, in dem etliche Landungsboote für Panzer und Truppen Platz finden. Einmal in die Ufernähe gelangt, kann der Hinterteil des Schiffes geflutet werden, die Hecktore öffnen sich, und die Landungsboote fahren hinaus in die offene See, währenddem die Helos Welle um Welle an Land fliegen. Diese amphibischen Schiffe sind fähig, innert kurzer Zeit zahlreiche kampfstarke Einheiten an Land zu werfen.



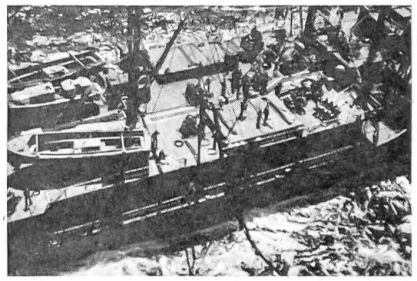
Gemeinsam schneiden Commander Koett, Skipper (= Kommandant) der 41. und Lt. Tramblin den riesigen Cake an, währenddem der Captain aus Washington die Zeremonie zur 400. Landung Lt. Tramblins verfolgt. Dahinter erkennt man die Staffelfahne.

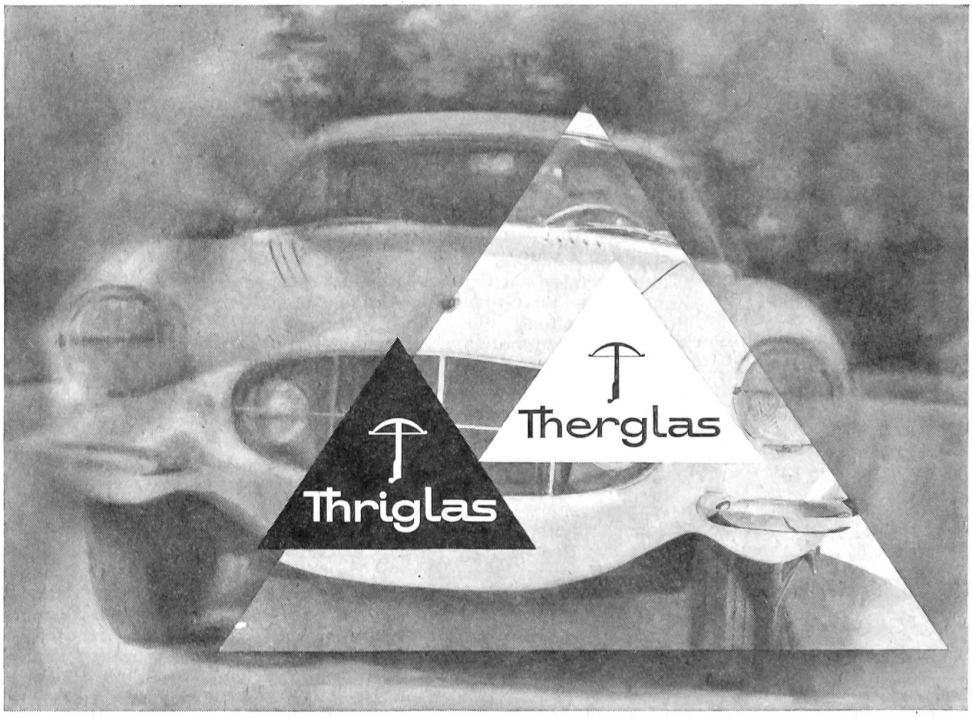
Haupttypen sind die Raleigh- und Ashland-Klassen. Viele Landungsboote sind selber bewaffnet und können somit ihre Landungen in beschränktem Rahmen selber unterstützen.
Die Versorgungseinheiten verfügen über einen sehr interessanten Typ: die sog. Sacramento-Klasse. Von dieser Klasse existieren erst zwei Schiffe, die beinahe so groß sind wie kleinere Flugzeugträger. Die SACRAMENTO leistet schon seit einem Jahr mit Erfolg Dienste im Pazifik. Bis jetzt waren die Versorgungsschiffe in drei Klassen aufgeteilt: Tanker, Munitionsschiffe und Warenschiffe. Die SACRAMENTO vereinigt nun alles in einem. Mit 12 Versorgungsstationen beidseits sind die SACRAMENTO und CARMEN imstande, innert kürzester Zeit ein Kampfschiff vollständig zu versorgen, ohne daß dreimal das Manöver ausgeführt werden muß. Neue Gefechtsvorratsschiffe stellt auch die Mars-Klasse. Diese Boote versorgen Kampfeinheiten mit Munition und Lebensmitteln. Die Mars- wie auch die Sacramento-Klasse besitzen im Heckteil ein mittleres Flugdeck, auf diesen verkehren je zwei große H-46 Sea-Knight-Helikopter, die während der normalen Warenübernahme kleinere Einheiten mit Waren aus der Luft versorgen oder diese auf dem Flugdeck zusätzlich deponieren, das sog. Vertical Replenishement. Die große Anzahl Tanker der US NAVY baut sich auf den Klassen Neosho und Cimarron auf, die zusammen etwa 31 Schiffe stellen. Sie verdrängen bis zu 40 000 Tonnen und sind ca. 200 m lang bei einem Tiefgang von 10 Metern!
Damit habe ich versucht, dem Leser eine Uebersicht über die verwendeten Typen der Kampfschiffe der US NAVY zu vermitteln. Man sei sich aber klar, daß ich nur die allerwesentlichsten Klassen und Typen erwähnt habe. Es gibt in der US NAVY unzählige Schiffe, die allein eine Klasse bilden, also alles Bauten in einfacher Ausführung sind. Dies ist besonders charakteristisch für die vielen Prototypen in der U-Boot-Waffe (Darter, Nautilus, Triton usw.). Die Minenräumschiffe, Schnellboote, Eisbrecher, Patrouillenschiffe usw. sind in riesigen Zahlen vorhanden. Zuletzt sei erwähnt, daß die US NAVY über ca. 2000 Einheiten verfügt (davon sind ca. 500 Kampfschiffe).
Der letzte Nachmittag an Bord der USS INDEPENDENCE war nicht mehr sehr ereignisreich. Die Fliegeroffiziere, die nicht in Staffeln eingeteilt sind, flogen ihre obligatorischen Landungen in den CIA-Trader-Maschinen. Drei Stunden lang flogen sechs solche Maschinen ununterbrochen Kreise, landeten, rollten zum Katapult, starteten durch usw. Nur hie und da rollten sie kurz zur Seite und wechselten die Besatzung aus. Jeder Marineoffizier, der die «Golden Wings» über der linken Brusttasche trägt (Pilotenabzeichen), aber Navigatordienst, Flight-Patcher oder sonstigen Dienst an Bord leistet, muß pro Monat seine obligatorischen Flüge und Trägerlandungen durchführen, ansonsten er die Flugzulage nicht erhält und zudem die stolzen Wings abgeben müßte.
Am Abend flogen nur noch die Staffeln VA-75 und VA-86 einige Einsätze, wobei die Sunday Punchers den tragischen, früher erwähnten Verlust erlitten. Nur eine kurze Strecke vom Träger entfernt, nachdem sie katapultiert worden war, stürzte die Maschine senkrecht hinab ins Meer. Tragisch um so mehr, als wir am nächsten Morgen Neapel anlaufen sollten und dort die Ehefrauen dieser zwei Männer warteten.
Das zeigt das Schicksal dieser Männer. Aeußerlich hart stehen sie diesem Schicksal machtlos gegenüber. Sie haben wieder Freunde verloren, die sie sich doch alle kennen. In Vietnam gehörten Verluste beinahe zur Tagesordnung, die Männer zügeln ihre Gefühle, und dennoch sind sie genau so weichherzig wie wir. Die Selbstbeherrschung und die Disziplin gebieten ihnen aber, dies nicht zu zeigen. Diese Leute besitzen eine unerhörte Kraft in dieser Beziehung, die wir nur bewundern können.
Am letzten Abend feierten wir die 400. Landung eines Piloten der 41. Staffel. Zugleich sollte dies der letzte Abend für Lt. Tramblin sein. Er wurde in eine Versuchsstaffel nach Kalifornien umgeteilt. Auch hier zeigt sich, welche Organisation hinter dieser Waffengattung stecken muß. Einzelne Leute werden um tausende von Kilometern inkl. Familie verlegt, ja selbst in andere Kontinente. Da der Captain nicht kommen konnte, vertrat ihn ein gleichrangiger Kollege aus Washington aus dem Marinedepartement, der ein Freund des Kommandanten der 41. war, Lt. Tramblin wurde eine Urkunde überreicht, und traditionsgemäß, wie bei jeder hundertsten Landung, wurde ein großer Cake angeschnitten. Eine anschließende Filmvorführung beschloß den letzten Abend zur See.

Am Morgen, als ich erwachte, hörte ich eben das lärmige Geräusch von herunterfallenden Ankerketten. Die USS INDEPENDENCE war verankert. Schnell eilte ich auf Deck. Wir lagen weit in der Buch von Neapel. Eine einmalige Kulisse. Der Vesuv lag im Dunst, und rings um uns glitten langsam Zerstörer und Transporter der 6. US-Flotte in den Hafen, manche blieben draußen verankert. Im ganzen lagen 18 Schiffe der 6. Flotte in der Bucht, um der italienischen Stadt einen Höflichkeitsbesuch abzustatten. Seit die USS INDEPENDENCE Barcelona verlassen hatte, waren 10 Tage vergangen. Nun durften sich die Leute 10 Tage an Land erholen.

Lt. Hardy A. Carl begleitet mich zum Bootssteg, von wo ich hinunter zum Offiziersboot stieg. Dann stießen wir ab, und noch ein letztes Mal sah ich die mächtige USS INDEPENDENCE in ihrer vollen Größe. Schön ausgerichtet waren die Jets auf dem Flugdeck geparkt. Nach kurzer Fahrt stieg ich an der Stazione Marittima an Land. Ringsherum wurde nur italienisch gesprochen. Von einer Minute zur anderen war ich in eine andere Lage versetzt. Etwas wehmütig gedenke ich heute der wunderbaren Tage, die ich mit der 6. US-Flotte verbringen durfte, wobei auch das Wetter sich von der besten Seite gezeigt hatte. Bevor ich um die letzte Ecke bog, schaute ich nochmals zurück, um mir diesen Anblick im Geiste nochmals einzuprägen Majestätisch lag dieser Gigant, umringt von seinen Jagdhunden, in der Bucht von Neapel Das war mein Heim für fast eine Woche gewesen! Manchmal sind solche Ereignisse schwer zu realisieren

Hoffen wir, daß die Völker in unserem Süden und auch wir Schweizer die Wichtigkeit des Vorhandenseins dieser Flotte erkennen und begreifen. Im Ernstfall dürfen wir uns getrost auf die 6. Flotte verlassen. Genau wie ihre Kollegen in Italien, Deutschland und im Norden werden auch die Offiziere und Matrosen der 6. Flotte mit ihren modernsten Mitteln im Mittelmeer eine sehr wichtigen Teilabschnitt der NATO-Front beschützen.



Von der Insel blickt man aus einer riesigen Höhe des Flugzeugträgers auf das Mittschiff des Tankers. In der Bildmitte ist eine Brennstoffleitung deutlich sichtbar, während auf dem Tanker ein geschäftiges Treiben herrscht.

Ich möchte nochmals an dieser Stelle allen Kreisen für ihre Mühe, für das Verständnis, die Zuvorkommenheit und die Gastfreundschaft bestens danken. Speziell möchte ich dem Informationsoffizier der 6. US-Flotte, Lieutenant R. R. Dubois; Captain J. Kennedy, Kommandant der USS INDEPENDENCE; Commander Kaufman, Kommandant der USS LAFFEY; Lieutenant H. A. Carl, Pilot der 41. und mein stetiger Begleiter, und allen anderen Matrosen und Offizieren, die meine vielen Fragen willig beantworteten, herzlich danken.