

Inhaltsverzeichnis

Geleitwort zur Schriftenreihe	7
Vorwort des Herausgebers	9
CORD EBERSPÄCHER	
Deutsche Kanonenbootpolitik in Ostasien	13
GERHARD WIECHMANN	
Ein deutscher Krieg in Nicaragua? Die kaiserliche Marine in der Eisenstuck-Affäre 1876-78	31
WOLFGANG PETTER	
S.M.S. BUSSARD 1905 und die Verteidigung Deutsch-Ostafrikas gegen Schwarz und Weiß	61
INGO SOMMER	
Tsingtau, eine deutsche Marinestadt in China 1897-1914	71
HARTMUT NÖLDEKE	
Die Ausbildungsreise der deutschen Flotte im Frühjahr 1927 unter medizinischen Aspekten	125
BIRGIT ASCHMANN	
„Die beste Visitenkarte Deutschlands“ – Die ersten Fahrten der Bundesmarine nach Spanien	135
JÖRG HILLMANN	
Ausbildung und Erziehung an Bord von Schulschiffen der Bundesmarine im Rahmen der Offizierausbildung von 1956 bis 1989	147
ROBERT ROSENTRER	
Auslandseinsätze von Schiffen der DDR-Volksmarine	193
FRIEDRICH JACOBI	
10 Jahre danach. Minenabwehrverband „Südflanke“ im Persischen Golf – ein sehr persönlicher Erfahrungsbericht –	205
HANS-JOACHIM RUTZ	
Der Beitrag der Deutschen Marine zur Embargo-Operation in der Adria von 1992 bis 1996	217

STEPHAN APEL

Joint-Einsätze der Marine. Erfahrungen während >SOUTHERN CROSS 1994< in Somalia	225
--	-----

JÖRG OWEN

Die Deutsche Flotte im neuen Aufgabenspektrum	235
---	-----

Autorenverzeichnis	243
--------------------------	-----

Vorwort des Herausgebers

Das seit November 1999 von der Regionalgruppe Wilhelmshaven der Deutschen Gesellschaft für Schiffsahrts- und Marinegeschichte e.V. jährlich veranstaltete „Forum Wilhelmshaven zur Marine- und Schiffsahrtsgeschichte“ hat sich in wenigen Jahren zu einem festen Bestandteil der Wilhelmshavener Kulturszene wie auch der maritim-historisch ausgerichteten „*wissenschaftlichen Community*“ entwickelt. Die Tagungsreihe ergänzt wirkungsvoll andere Tagungen unserer Gesellschaft, die wir in Hamburg, Rostock und Dortmund/Düsseldorf durchführen.

Bewußt haben wir uns im größten deutschen Marinestützpunkt Wilhelmshaven auch für eine Veranstaltungsreihe mit dem Untertitel „Stationen deutscher Marinegeschichte“ entschieden. Kaum eine Hafenstadt in Deutschland ist so eng mit der deutschen Marinegeschichte verbunden wie Wilhelmshaven, und das große Interesse der Öffentlichkeit und die Teilnehmerzahlen unserer Veranstaltungen zeigen, dass diese Ausrichtung richtig ist. Dies schließt natürlich nicht aus, künftig wieder auch mehr zivile Schiffsahrtsfragen zu behandeln.

Nach den ersten Veranstaltungen „Stationen deutscher Marinegeschichte“ (1999) und „Deutsche Marinen 1945-1956“ (2000) widmete sich das Forum Wilhelmshaven des Jahres 2001 dem Thema „Auslandseinsätze deutscher Kriegsschiffe im Frieden“. Dieses Thema bekam vor dem Hintergrund der Auslandseinsätze der Bundeswehr eine geradezu beklemmende Aktualität, die durch die zeitlich parallel laufenden Debatten im Deutschen Bundestag und die Vorbereitungen im Marinestützpunkt für den Einsatz am Horn von Afrika auch in der Veranstaltung spürbar war.

Auslandseinsätze in Friedenszeiten sind ein fester Bestandteil des „*täglichen Marinelebens*“, seit es deutsche Marinen gibt. Die Anlässe für solche Reisen, die oftmals um die halbe Erde führen, waren und sind vielfältig, und die Reise endet(e) nicht immer glücklich und mit dem erstrebten Ergebnis. Entsprechend spannt sich der Bogen der vorgetragenen Fahrten und Ereignisse über fast zwei Jahrhunderte von der Gründungs- und Kolonialphase des deutschen Kaiserreiches bis hin zur Marine des wiedervereinigten Deutschlands der Gegenwart.

Cord Eberspächer berichtet aus bislang weitgehend unbearbeiteten Akten über die „Deutsche Kanonenbootpolitik in Ostasien“, die erst nach der Einrichtung der ostasiatischen Station 1869, und lange nach der aller anderen seefahrenden (Kolonial-) Nationen, begann. Sein Beitrag zeigt deutlich auf, daß dieser Politik – auch mangels Schiffen und Durchsetzungsvermögens – zunächst die klare Linie fehlte und sie mehr im kleinlichen Interesse der Kaufleute und Kapitäne als zum Nutzen des Reiches betrieben wurde.

Ähnliche Probleme schildert Gerhard Wiechmann für Südamerika in seinem Beitrag „Ein deutscher Krieg in Nicaragua?“, der sich mit den Vorgängen der Eisenstuck-Affäre 1876-78 befaßt. Diese, aus einer Familienangelegenheit zu einer internationalen Affäre mutierten Streitigkeiten waren Anlaß zum ersten großen Einsatz der kaiserlich-deutschen Marine in Übersee und in Südamerika. Von einigen Teilnehmern schon als Krieg apostrophiert, zeigte dieser Großeinsatz der Marine aber auch die Grenzen ihrer personellen und vor allem materiellen Möglichkeiten auf.

Den Ereignissen auf dem schwarzen Kontinent widmet sich Wolfgang Petter mit seinem Beitrag über „S.M.S. BUSSARD 1905 und die Verteidigung Deutsch-Ostafrikas gegen Schwarz und Weiß“. Er schildert mit der Niederschlagung des Maji-Maji-Aufstandes ein Stück Kolonialgeschichte, wie es typisch für jene Zeit war.

Ingo Sommer schließt den Reigen über weltweite deutsche Marine-Aktivitäten vor dem Ersten Weltkrieg mit seinem Beitrag über „Tsingtau, eine deutsche Marinestadt in China 1897 bis 1914“. Hier geht es einmal nicht um kriegerische Aspekte, er schildert vielmehr die technischen und baulichen Aktivitäten der Marine und ihre Aufgeschlossenheit für Neuerungen beim Ausbau ihres Stützpunktes zu einer als vorbildlich empfundenen Stadt.

Auslandsreisen in Friedenszeiten dienen überwiegend der Ausbildung, seltener den zuvor geschilderten militärischen und wirtschaftlichen Interessen. Mit den dabei entstehenden Fragen befassen sich mehrere Autoren aus unterschiedlicher Sicht.

Hartmut Nöldeke schildert in seinem Beitrag „Die Ausbildungsreise der deutschen Flotte im Frühjahr 1927“ die dabei entstehenden Probleme aus der Sicht des Marinearztes, dem an Bord eines Schiffes während einer Auslandsreise immer besondere Bedeutung zukommt.

Birgit Aschmann befaßt sich mit den ersten Fahrten der jungen Bundesmarine nach Spanien. Damit wurde eine Tradition fortgesetzt, die unter gänzlich anderen politischen Bedingungen und vor allem internationaler Beobachtung stattfand.

Jörg Hillmann untersucht die Offizierausbildung und -erziehung an Bord von Schulschiffen der Bundesmarine. Der Autor macht deutlich, dass sie ein im steten Wandel begriffener Prozess ist, aber trotz unterschiedlicher Ansätze und Versuche der Begriff in der praktischen Umsetzung eher nebulöser als klarer wird.

Für „*die andere deutsche Marine*“ beschreibt Robert Rosentreter die „Auslandseinsätze von Schiffen der DDR-Volksmarine“. Obwohl die Volksmarine nur über relativ wenige und deutlich kleinere Schiffe als die Bundesmarine verfügte, gelang ihr die Durchführung nicht weniger Fahrten in die Bruderländer des Mittelmeerraumes und der Ostsee. In diesem Beitrag werden schwerpunktmäßig die Schulschiffreisen und Navigationsbelehrungsfahrten vorgestellt, aber auch die Einsatzfahrten im Rahmen des Gemeinsamen Geschwaders der sozialistischen Ostseeflotte. An militärischen Operationen außerhalb der eigenen Operationszone war die Volksmarine nur einmal – 1981 im Rahmen der Aktion *Sojus 81* vor Polen – beteiligt.

Der letzte Block der Vorträge befaßt sich mit den aktuellen Einsätzen der Deutschen Marine. Friedrich Jacobi berichtet sehr persönlich von seinen Erfahrungen als ehemaliger Kommandeur über den Einsatz des *Minenabwehrverbandes Südflanke* im Persischen Golf und zeigt Stärken und Schwächen dieser Operation auf. Den Beitrag der Deutschen Marine zur Embargo-Operation in der Adria 1992-96 beschreibt Hans-Joachim Rutz. Stephan Apel beleuchtet aus der Sicht des Flottenarztes die Joint-Einsätze der Marine und stellt seine Erfahrungen aus der Operation *Southern Cross 1994* in Somalia vor.

Den Reigen der Darstellungen beschließt ein Beitrag von Jörg Owen über „Die deutsche Flotte im neuen Aufgabenspektrum“. Kern des Beitrages ist die Darstellung der neuen Aufgaben und Einsätze der Deutschen Flotte und die Frage nach der Rolle

von Marinestreitkräften in der Gegenwart und nahen Zukunft sowie nach ihren Fähigkeiten und Defiziten auf der Grundlage der bisherigen praktischen Erfahrungen.

Insgesamt schlagen die in diesem Tagungsband abgedruckten Vorträge einen weiten Bogen von den ersten Auslandseinsätzen deutscher Marinen der Vergangenheit bis hin zu den spannenden Ereignissen der Gegenwart.

Zum Schluß habe ich noch die angenehme Pflicht, meinem Mitstreiter und -Organisator, Herrn Kapitän zur See a.D. Hans-Georg Nippe, für die jahrelange enge Zusammenarbeit und den Autoren und Vortragenden für ihre Arbeit und ihren Einsatz zu danken. Dank schulden wir aber auch den folgenden Personen und Institutionen, ohne deren Mitarbeit dieser Band nie fertig geworden wäre:

- Frau Kirsten Neumann, Universität der Bundeswehr Hamburg, für die Bearbeitung der Manuskripte;
- Frau Ulrike Schröder, Universität der Bundeswehr Hamburg, für die Bearbeitung der Bilder;
- Frau Ingeborg Eggert Sander für die umfangreiche Arbeit des Korrekturlesens;
- dem Verlag Dr. Dieter Winkler, Bochum, für seine sorgfältige Arbeit sowie der Stiftung Deutsches Marinemuseum Wilhelmshaven und dem Freundeskreis der Marineschule Mürwik e.V. (Wehrgeschichtliches Ausbildungszentrum), insbesondere Herrn Dr. Jens Graul und Herrn Dr. Jörg Hillmann, für die Aufnahme dieses Bandes in die Schriftenreihe sowie die gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit.

Amöneburg, im Sommer 2003

Hartmut Klüver

Deutsche Kanonenbootpolitik in Ostasien

von

Cord Eberspächer

„Mitten auf der breiten Fläche des Jangtse dampften die beiden deutschen Kanonenboote heran und nahmen [...] die Chinesenstadt unter ein sehr wirksames Feuer. Unter dem Eindruck der nahenden Hilfe machten jetzt alle Europäer aus dem Yamen einen Ausfall und es gelang ihnen, da die Chinesen in wilder Flucht davonjagten, die Gefangenen zu befreien. Ergreifende Szenen spielten sich dann am Uferkai ab, als eine kleine Abteilung deutscher Matrosen an Land stieg und in das Yamen einrückte.“¹

Diese Szenerie ist Fiktion. Aber die Faktoren dieser Szene waren sowohl dem Autor als auch seinen Lesern wohlbekannt. Als Ferdinand Grauthoff seinen utopischen Roman „1906“ schrieb, lagen die blutigen Ereignisse um den sogenannten Boxeraufstand noch nicht lange zurück und die Anwesenheit deutscher Kanonenboote auf dem Yangtse wie auch in anderen chinesischen Gewässern war eine Selbstverständlichkeit. Mußten deutscher Handel und deutsches Leben in China nicht auch durch deutsche Waffen geschützt werden? Auf diese Frage konnte es im Zeitalter der Kanonenbootpolitik nur eine Antwort geben: *Send a gunboat!*

Deutsche Kriegsschiffe erschienen in Ostasien erst nach dem zweiten Opiumkrieg – von einer deutschen Kanonenbootpolitik kann nicht vor der Einrichtung der Ostasiatischen Station 1869 gesprochen werden. Die deutschen Handelsverbindungen nach Ostasien hatten nach sporadischen Anfängen während des 18. Jahrhunderts in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts einen deutlichen Aufschwung genommen. Auch wenn der Chinahandel im Rahmen des deutschen Handelsvolumens weiterhin nur geringe Bedeutung hatte, sorgten die steigenden Erträge im Überseehandel sowie die immer wieder am Leben gehaltene Hoffnung auf den geradezu märchenhaft erscheinenden Markt China für ein wachsendes Interesse an der Absicherung des Handels. Bis zum Abschluß von Verträgen mit Japan, China und Siam durch die Eulenburg-Expedition 1860-62 blieb es bei der Einrichtung von Konsulaten durch deutsche Einzelstaaten wie die Hansestädte, Preußen und Oldenburg. Umgekehrt verlangten die deutschen Chinakaufleute nach offizieller Vertretung. In einem Appell in der hamburgischen ‚Börsen-Halle‘, der von 19 Deutschen aus Kanton und Hongkong unterzeichnet war, wurde 1846 konstatiert, daß die anderen Nationen bereits offizielle Vertretungen unterhielten, dagegen *„sind die Deutschen noch bisher allen Schutzes, durch ein von den Chinesen anerkanntes Organ, beraubt gewesen, und sind ganz auf sich selbst angewiesen“*, durch die *„dem großen Haufen der Chinesischen Bevölkerung so zu sagen eingepflichtete Abneigung gegen alles Fremde“* bestünde Gefahr für Leib und Leben, bei Strandung oder Piraterie gäbe es erhebliche Schwierigkeiten, Entschädigung zu erlangen.²

In Deutschland war man sich durchaus der Problematik bewußt. Bereits die Bildung der Bundesflotte von 1848 war in verschiedenen Denkschriften auch auf den

Einsatz deutscher Kriegsschiffe in Übersee ausgerichtet gewesen. Die Hamburger Marinekommission sah in ihrem Bericht die „*Stationirung von Kriegsfahrzeugen in solchen Gegenden*“ vor, „*wo deutscher Handel oder deutsche Einwohner des Schutzes bedürfen, oder wo neue Handelsbeziehungen zu begründen sind.*“³ Auch Prinz Adalbert äußerte sich in einer Denkschrift über die Bildung einer deutschen Kriegsflotte zu der Bedeutung der Marinepräsenz im Ausland: „*Ebenso würden wir unserer jungen Flagge in den chinesischen Gewässern diejenige Achtung nöthigenfalls erzwingen können, deren dort die anderen seefahrenden Nationen bereits genießen.*“⁴ Aber erst Ende der 1850er Jahre kam die Frage der Entsendung von Kriegsschiffen nach Ostasien in Gang. Die österreichisch-ungarische Fregatte NOVARA hatte auf ihrer Weltumseglung 1857-59 auch in China Station gemacht und war von den deutschen Residenten begeistert empfangen worden. Karl v. Scherzer, wissenschaftlicher Begleiter der NOVARA-Expedition, betonte in seinem Expeditionsbericht, wie wichtig die Stationierung eines Kriegsschiffes sei:

*„Viele schreiende Ungerechtigkeiten, welche dermalen ungestraft an hilflosen deutschen Kaufleuten und Capitäns in den chinesischen Häfen begangen werden, würden nicht geschehen noch geschehen können, wenn auch nur Ein deutsches Kriegsschiff in den chinesischen Gewässern stationirt wäre.“*⁵

Preußen sah sich durch das Unternehmen unter Zugzwang gesetzt und ergriff gleichzeitig die Gelegenheit, sich mit der Entsendung einer eigenen Expedition als deutsche Alleinvertretung in Übersee zu präsentieren. Außerdem schien der Zeitpunkt günstig, sich den erfolgreichen Vertragsabschlüssen der Briten und Franzosen anzuschließen und ohne größere Schwierigkeiten einen Vertrag mit China zu erreichen. Dabei spielte auch eine Rolle, daß nach dem ersten Opiumkrieg und der Öffnung Japans die Qualität einer Großmacht nicht mehr nur an europäischen Maßstäben gemessen wurde, sondern auch an der Fähigkeit, „*sich im Fernen Osten zur Geltung zu bringen.*“⁶ Preußen faßte 1859 nach langem Zögern den Entschluß, selbst in Ostasien aktiv zu werden, und entsandte eine Expedition unter der Leitung von Friedrich zu Eulenburg.⁷ Der Entschluß fand bei den Staaten des Zollvereins allgemeine Zustimmung, und nachdem auch die Hansestädte und Mecklenburg darum ersucht hatten, an dem Unternehmen beteiligt zu sein, konnte Preußen zum ersten Mal alle deutschen Staaten außer Österreich außenpolitisch vertreten⁸ – die Eulenburg-Expedition war gewissermaßen eine erste Vorwegnahme der kleindeutschen Reichsgründung von 1871.

Mit der Kabinettsorder vom 15. August 1859 wurde der Abschluß von Handels- und Schiffahrtsverträgen mit China, Japan und Siam zum Hauptzweck des Unternehmens bestimmt, aber der offizielle Expeditionsbericht führte unter den Zielen neben der Einrichtung einer diplomatischen Vertretung auch ausdrücklich das Zeigen der Flagge auf.⁹ Preußen sollte eben als Großmacht vertreten werden, Eulenburgs Instruktionen sahen bei Widerständen die Anwendung von Waffengewalt vor.¹⁰ Die Möglichkeiten waren gleichwohl begrenzt, das Geschwader bestand aus vier Schiffen, von denen nur das Flaggschiff, die Dampfkorvette S.M.S. ARCONA, und die Segelfregatte THETIS als Kriegsschiffe anzusehen sind, der Schoner FRAUENLOB und das Segel-

Ein deutscher Krieg in Nicaragua? Die kaiserliche Marine in der Eisenstuck-Affäre 1876-78

von

Gerhard Wiechmann

Am 17. März 1878 erschien vor dem kleinen nicaraguanischen Hafen San Juan del Norte (Greytown) an der karibischen Küste zur völligen Überraschung der Hafenbehörden das deutsche Schulschiff S.M.S. MEDUSA, eine Glatdeckskorvette von gut 1.200 t und 190 Mann Besatzung. Umgehend setzte Korvettenkapitän Friedrich Hollmann (1842-1913) ein Landungskommando von 150 Mann aus, ließ Stellungen ausheben und die strategisch wichtigen Punkte der Kleinstadt besetzen. Hollmann wußte, warum: Angeblich waren 800 Mann nicaraguanische Regierungstruppen auf dem Rio San Juan im Anmarsch, um die deutschen Eindringlinge zu vertreiben.

Die MEDUSA war nicht das einzige Schiff der Kaiserlichen Marine vor Nicaragua. Auf der anderen Seite des Isthmus, gut 300 km westlich, tauchte am nächsten Tag, dem 18. März 1878, das sogenannte *Centralamerikanische Geschwader* vor dem Hauptausfuhrhafen Corinto auf. Kommandos von S.M.S. LEIPZIG, ARIADNE und ELISABETH besetzten den Hafen und gingen in Stellung. Geschwaderkommodore Kapitän z.S. Wilhelm v. Wickede und seine gut 1.100 Offiziere und Mannschaften waren auf dem Kriegspfad. Seine Order aus Berlin, abgezeichnet von Reichskanzler Otto v. Bismarck, war eindeutig. Entweder die nicaraguanische Regierung unter Präsident Joaquín Chamorro akzeptiert ein deutsches Ultimatum, oder es wird einen Krieg geben – den ersten tropischen Krieg, den das Deutsche Reich führen würde. Nicaragua war abgeriegelt. Denn Corinto und San Juan del Norte waren die einzigen Ausfuhrhäfen des Landes und der Grenzverkehr zu Lande mit den nördlichen Nachbarn Honduras und El Salvador und dem südlichen Costa Rica war völlig marginal.

Was wie für einen Plot eines Karl-May-Romans à la „Am Rio de la Plata“ (Freiburg i.Br. 1894) klingt, ist historische Realität: Die sogenannte Eisenstuck-Affäre in Nicaragua 1876-78 ist wohl das bizarrste Stück deutscher Überseepolitik und bestens in deutschen und nicaraguanischen Akten dokumentiert. Um aber die Hintergründe dieser Opera buffa zu verstehen, ist es notwendig, zunächst einen Blick auf die exotisch scheinenden Umstände des zentralamerikanischen Staates Nicaragua in der Mitte des 19. Jahrhunderts zu werfen.

Über die Verhältnisse in Nicaragua um 1870 gibt das Werk des französischen Geographen Paul (Pablo) Levy¹ einen ausgezeichneten Überblick.² Levy hatte seine Studie zwar für die nicaraguanische Regierung erstellt, war aber auch von einem französischen Konsortium unterstützt worden, das Pläne zum Bau eines Nicaragua-Kanals verfolgte. Diese Pläne tauchten periodisch ab den 1840er Jahren auf, da die

Nicaraguaroute aufgrund der schmalen Landenge von nur 30km gegenüber der Panamaroute von 80km bautechnisch attraktiver erschien.

Schon die Bevölkerungstatistik zeigt, daß es sich bei diesem „Freistaat“ nicht um ein Staatswesen im damaligen europäischen Sinn handelte: Es wurde noch zwischen einem „zivilisierten“ und einem „unzivilisierten“ Landesteil unterschieden, der mit 24.000 Quadratmeilen³ die 16.000 der besiedelten Zone weit übertraf.⁴ Die Bevölkerungszahl insgesamt lag bei 236.000 Einwohnern. Über die Mosquitia (Moskitoküste), die ab 1860 als Reservat zu Nicaragua gehörte, übte die Regierung in Managua bis 1894 keinerlei Regierungsgewalt aus.



Abbildung 8:

Admiral Wilhelm v. Wickede, 1830-1895

(Marineschule Mürwik, Wehrgeschichtliches Ausbildungszentrum, Archiv)

Das ökonomische und politische Leben spielte sich in den beiden 1524 gegründeten Städten Leon und Granada ab, obwohl Managua 1854 als Regierungssitz eingerichtet worden war, um allein geographisch einen Streitpunkt zwischen den Parteien der Liberalen in Leon und den Konservativen in Granada zu entschärfen. In den zahlreichen Bürgerkriegen seit dem Zerfall der spanischen Kolonialherrschaft zwischen 1821 und 1854 befand sich die Hauptstadt jeweils dort, wo die militärisch erfolgreiche Partei die Oberhand gewann.

Die politischen Bedingungen in Nicaragua zu diesem Zeitpunkt können nicht isoliert von der Gesamtlage in Zentralamerika gesehen werden: Die fünf Staaten Gua-

S.M.S. BUSSARD 1905 und die Verteidigung Deutsch-Ostafrikas gegen Schwarz und Weiß

von

Wolfgang Petter

Acht Jahre nach der Kaiserproklamation am 18. Januar 1871 befand sich das Deutsche Reich in der Krise: nicht im Zuge „moralischer Eroberungen“, wie beim Regierungsantritt Wilhelms I. angekündigt, sondern mit „Blut und Eisen“ zu Stande gebracht, im bewussten Gegensatz zu den als „Reichsfeinde“ verteufelten Liberalen, Katholiken und Sozialdemokraten konzipiert, vom „Gründerkrach“ und der langanhaltenden „Großen Depression“ erschüttert, wurde es von gerade einem Drittel seiner Bevölkerung uneingeschränkt bejaht. Reichskanzler Bismarck erkannte die Notwendigkeit einer „zweiten, inneren Reichsgründung“ und vollzog sie 1879 in Form einer außen-, innen-, gesellschafts- und wirtschaftspolitischen Kehrtwendung. Im „Zweibund“ mit Österreich-Ungarn vom Oktober 1879 wurde die kontinentale Situation Deutschlands mit seinen neuen Freund- und Feindschaften schicksalhaft festgeschrieben. Auslöser für diese Festlegung war der Übergang vom Freihandel zum Schutzzoll im Mai 1879 – an sich eine wirtschafts- und gesellschaftspolitische Maßnahme, die aber gravierende Konsequenzen nach sich zog: zum einen die Entfremdung von Russland und Großbritannien, und zum andern die Notwendigkeit, mit Hilfe von Handelsverträgen, Schifffahrtssubventionen und Kolonialerwerb auch überseeische Komponenten in den abgeschotteten Wirtschaftsraum zu integrieren. Tatsächlich fanden sich noch Nischen in Übersee, deren Besetzung die bereits etablierten Mächte zuließen, und so erfolgte, nach der „ersten“ Reichsgründung von 1871 und der „zweiten“ von 1879, um 1884/85 die „dritte, äußere, globale Reichsgründung“: der Gewinn von Kolonien und von Einflussräumen, in denen Deutschland die *Terms of Trade* zu seinem Vorteil beeinflussen konnte. Diese Entwicklung hat dem Reich endlich die innere Akzeptanz gewährt, die existenznotwendig war, hat zugleich aber neben den neuen äußeren Fronten auch neue innere geschaffen. Für die inneren soll hier der Seeoffizier Hans Paasche, für die äußeren der Kleine Kreuzer BUSSARD stehen. Denn Deutschlands globale Situation manifestierte sich naturgemäß in Form maritimer Präsenz. Gelegentlich kam es zu größeren Aufmärschen, den Alltag bestritten jedoch zunächst Kanonenboote, und dann bis kurz vor dem Weltkrieg die acht in den 1880er Jahren gebauten speziellen „Kolonialkreuzer“.

Ende Juni 1904 wurde Korvettenkapitän Otto Back als Kommandant des Typschiffs der „Kolonialkreuzer“, S.M.S. BUSSARD, Ältester Offizier der Ostafrikanischen Station mit Liegehafen Daressalam in Deutsch-Ostafrika. Die unruhigen Jahre der Auflehnung gegen die deutsche Inbesitznahme – 1888/89 seitens der Küstenaraber im

„Buschiri-Aufstand“ und 1891-98 seitens der im Binnenland dominierenden Wahähä im „Mkwawa-Aufstand“ – schienen zu diesem Zeitpunkt Geschichte zu sein. Der Kleine Kreuzer BUSSARD hat denn auch nicht viel Geschichte gemacht. Er hat im April 1892 gegen Mörder und Menschenfresser in Deutsch-Neuguinea, im Juni 1893 und 1894 gegen fremdenfeindliche Samoaner gekämpft, hat im März 1899 in Marokko interveniert, und hat 1900/01 während des Boxeraufstands vor der chinesischen Küste patrouilliert. 1904-10 hat er mit seinen stolzen 82 m Länge und acht 10,5-cm-Ringkanonen die deutsche Seemacht im Indischen Ozean repräsentiert, und 1905 hat sich dann ein Teil seiner 165 Mann Besatzung bei der Verteidigung der deutschen Herrschaft im dritten ostafrikanischen Krieg, dem „Maji-Maji-Aufstand“, nützlich gemacht. BUSSARD hat in der deutschen Kolonialgeschichte eine Statistenrolle gespielt, aber das geschah genau an der Nahtstelle, an der sie eine neue Qualität gewonnen hat: an der Nahtstelle zwischen der Kolonialspekulation des „Systems Scharlach“ und der Kolonialpolitik der „Ära Dernburg“, zwischen Raubbau und Inwertsetzung, zwischen militärisch-strategischem Desinteresse und Engagement. Diese Qualitätsveränderung macht die bescheidene Rolle von BUSSARD an der Grenze der zwei Jahrzehnte, die das deutsche Kolonialreich im Jahr 1905 hinter sich hatte, zu dem dritten und letzten, das noch bevorstehen sollte, doch einer gewissen Betrachtung wert. Die Grenze wird von der großen gemeinsamen Aufstandswelle im deutschen Kolonialreich markiert, die 1904/05 Südwestafrika, Ostafrika, Kamerun, Neuguinea und Samoa erfasste.



Abbildung 14:
Hans Paasche mit seiner Frau Ellen im Jahr 1909
(Aus: Reise in die Kaiserzeit, s. Literaturverzeichnis)

Tsingtau, eine deutsche Marinestadt in China 1897-1914

von

Ingo Sommer

Als Otto von Bismarck (1815-1898) starb, vererbte er, der 1870/71 das Reich zusammengefügt hatte, Deutschland keine politische Kontinuität, aber er rief zu Maß und Mitte auf. Im November 1918 ging sein Reich in der Revolution unter. Gleichwohl wurde Bismarck für deutsche imperialistische Politik benutzt. In dem jungen Wilhelm II. (1859-1941) sah er den Verderber des Reiches.

Kurz vor seinem Tode 1898 noch kritisierte Bismarck heftig die neue Mode der Eroberungs- und Renommierpolitik. Die Einnahme von Tsingtau 1897 war für ihn wilhelminische Großmannssucht. Er wußte wohl, daß ein neues, von ihm verachtetes koloniales Zeitalter nahte, angeführt durch Alfred Tirpitz (1849-1930) und dessen Flottenpolitik.

30 Jahre vorher, als Bismarck 1869 noch freudig zusammen mit Wilhelm I. (1797-1888) und Marinegründer Prinz Adalbert von Preußen (1811-1873) Wilhelmshaven einweihte, wurden erstmals deutsche Marineschiffe in Ostasien stationiert. In deren Folge etablierten sich deutsche Kirchenmissionen in der Provinz Schantung und in der Gegend von Tsingtau.

Der auf außenpolitisches Gleichgewicht bedachte greise Bismarck mißbilligte 1896 die Pläne des fernostsüchtigen Tirpitz zur militärischen Besetzung von Tsingtau und der Kiautschou-Bucht: vergeblich.

*

1898, Mao Tse-tung war gerade fünf Jahre alt, ertrotzte das Deutsche Reich durch einen 99jährigen Pachtvertrag mit China das kaiserliche Kolonialgebiet Tsingtau. Im gleichen Jahr schlossen auch die Engländer einen 99jährigen Vertrag zur Anpachtung ihrer Kronkolonie Hongkong. 1997 hätte Deutschland Tsingtau ebenso wie die Engländer Hongkong an China zurückgeben müssen. Tsingtau, so nannten die deutschen Marinesoldaten die heutige 2,3-Millionen-Stadt Qingdao, und so soll sie der Einfachheit halber auch hier, in der damals gebräuchlichen Umschrift, genannt bleiben.

Kaiser Wilhelm II., sein Bruder Prinz Heinrich von Preußen (1862-1929) und Tirpitz wollten ihr deutsches Hongkong gründen und ihr interkontinentales Machtgebiet endlich erweitern. Deutsche Gouverneure residierten bereits in Afrika und in der Südsee. Ostasien fehlte noch.

Admiral Otto von Diederichs hatte 1897 leichtes Spiel, das Fischerdorf Tsingtau am Gelben Meer mit seinem Ostasiengeschwader kampflos zu okkupieren. Zufälligerweise hatten die Chinesen bereits 1891, hier an der Kiautschou-Bucht, eine kleine

Marinegarnison etabliert. Das 1898 vertraglich vereinbarte Pachtgebiet umfaßte 553 qkm Landfläche und ging weit über Tsingtau hinaus, sowie eine gleich große Wasserfläche. Es hatte 1898 70.000 chinesische Bewohner in 311 Dörfern. 1914, gegen Ende der Okkupationszeit, waren es 200.000 Chinesen, davon 56.000 in Tsingtau. Im Pachtgebiet lebten 1914 aber nur 2.400 deutsche Soldaten und 2.000 deutsche Zivilisten.



Abbildung 18:
Deutsche Landungstruppen in der Tsingtau-Bucht am 14. November 1897
(Foto: WZ-Bilddienst, Wilhelmshaven)



Abbildung 19:
Chinesenstadt Tsingtau/Tapautau um 1900
(Foto: Archiv Sommer)

Ungewöhnlicherweise wurde die neue deutsche Kolonie der kaiserlichen Marine unterstellt. Ihre Verwaltung kaufte den Bauern Land und Häuser ab, machte Gebäude dem Erdboden gleich und baute eine vollkommen neue, exterritoriale deutsche Musterstadt: Ein Hafen- und Marinestandort mit damals hochmoderner Infrastruktur. Die Gouvernementsbauten machten Tsingtau zur teuersten Kolonie des Deutschen Reiches. Die Marine war es nicht gewohnt an Bauten und Ausstattung ihrer Landstützpunkte zu sparen. Schließlich repräsentierte die deutsche Flotte Macht und Einfluß, Modernität und Zukunft, Weltgeltung und Industrialisierung, Wirtschaftskraft und Kulturnation.

*

Noch heute belegt das Äußere der tsingtauer Hafenanlagen, Industriebauten, Eisenbahnanlagen, Brücken, Kirchen, Krankenhäuser, Schulen, Verwaltungsbauten, Werftanlagen, Wohnungsbauten und Kasernen Einflüsse technikfreundlicher deutscher Marinesoldaten und Zivilisten: Admiral Eduard von Knorr (1840-1920) plante 1896 detailliert die Besitzübernahme der Kiautschou-Bucht, Marinehafenbaudirektor Georg Franzius (1842-1914) begutachtete den Standort, Marinehafenbaudirektor Balduin Emil Rechtern gab die Ziele für den Stadtgrundriß vor, Marinehafenbaudirektor George Gromsch leitete Tsingtaus Kaiserliche Bauverwaltung 1897-1902, danach 1902-1907 Julius Rollmann (1866-1955), Marineoberbaurat Ernst Troschel (1868-1915) stand 1903-1906 der Abteilung Hafenbau vor, Marinehafenbaudirektor Fritz Riekert war um 1910 Chef der Abteilung Hafen- und Tiefbau, Dr. Gerecke war Marinebaumeister bei Riekert, Dr. Bruno Meyermann leitete das Marineobservatorium, Otto Kibat (1880-1956) war Jurist bei Carlowitz & Co., der junge Willi von Nordeck (1888-1956) war über zwei Jahre Kompanieoffizier in Kiautschou.

Zwei Welten stießen 1897 in dem neuen Marinestützpunkt aufeinander: Die 4.000-jährige chinesische Tradition und der fremde Kulturnationalismus des erst 26 Jahre alten, emporkommenden Deutschen Reiches mit seiner wilhelminischen Neugründungspolitik. 17 Jahre nur wurden die deutschen Muster von deutschen Marine-dienststellen, Bauverwaltungen, Architekten und Bauunternehmen zitiert und kopiert, allenfalls geringfügig verändert, dem Klima und den Materialressourcen angepaßt. Die beginnende europäische Moderne wurde mit Bodenpolitik, Hygiene, Baukonstruktion und Stadttechnik nachhaltig wirksam. Die Umhüllung der Bauten war allerdings konservativ wilhelminisch.

*

Wilhelm II. erteilte 1896 dem ehemaligen Wilhelmshavener Oberwerftdirektor Admiral Eduard von Knorr den Auftrag, Pläne zur Übernahme des Kiautschougebietes zu entwickeln. Tirpitz gab dem Kieler Marinehafenbaudirektor Georg Franzius 1897 den Befehl, die chinesischen Küsten zu befahren und die Bucht von Kiautschou zu vermessen. Franzius dürfte die Grundlagen des ersten Fluchtlinienplanes für Tsingtau gelegt haben. Balduin Emil Rechtern bestimmte als Vortragender Rat im Reichsmarineamt die Leitlinien der Planung. Vorbild waren die auf der Pariser Stadtplanung be-

Die Ausbildungsreise der deutschen Flotte im Frühjahr 1927 unter medizinischen Aspekten

von

Hartmut Nöldeke

Berichte über zurückliegende Ereignisse und Entwicklungen, die der Geschichtsschreibung dienen wollen, bekommen ihren Wert und Reiz erst durch den Hinweis auf die Personen, die in der beschriebenen Zeit gelebt haben und die diese Zeit mitgestaltet oder auch durchlitten haben.¹

Einzelheiten über die Ausbildungsreise der deutschen Flotte im Frühjahr 1927 sind in Aufzeichnungen des damaligen Oberleutnants zur See Heinz-Dietrich v. Conrady (geb. 05.07.1898, Crew IV/17), der als Torpedooffizier auf dem Kleinen Kreuzer NYPHE eingeschifft war, erhalten.²



Abbildung 66:

Torpedooffizier auf dem Kleinen Kreuzer NYPHE war der damalige Oberleutnant zur See Heinz-Dietrich v. Conrady. Das Foto zeigt ihn als Kapitän zur See. Seine letzte Verwendung in der Kriegsmarine war die als Marineverbindungs-offizier zum Generalstab des Heeres.

(Sammlung Hildebrand)



Abbildung 67:

Marinestabsarzt Dr. Heinrich Nöldeke war Schiffsarzt des Kleinen Kreuzers AMAZONE vom 31.07.1926 bis 25.09.1927. Die letzte Verwendung in der Kriegsmarine: Admiralarzt, Chef des Sanitätsamtes beim Marineoberkommando Ostsee vom 29.01.1944 bis 14.07.1945.

(Privatbesitz)

Viel später, im Zweiten Weltkrieg, war v. Conrady als Kapitän zur See noch in mehreren verantwortungsvollen Verwendungen tätig, so als Chef des Stabes beim Kommandierenden Admiral Schwarzes Meer und anschließend bis zum Kriegsende als Marineverbindungs-offizier im Generalstab des Heeres. Er ist am 27. Januar 1966 verstorben. Seine Aufzeichnungen bewahrte der inzwischen, am 25. Januar 2001, ebenfalls verstorbene bekannte Kieler Arzt und ehemalige Sanitätsoffizier der Kriegsmarine, Dr. Heinz Gillner.³ Alle Unterlagen sind mittlerweile in das Wehrgeschichtliche Ausbildungszentrum der Marineschule Mürwik übernommen worden.

Der Schiffsbestand der Deutschen Reichsmarine war im Jahre 1927 noch bestimmt durch den Versailler Vertrag, der die Bedingungen für den Frieden nach dem Ersten Weltkrieg diktierte. Er war am 28. Juni 1919 in Versailles unterzeichnet worden, am 10. Januar 1920 in Kraft getreten, und er beschränkte die Deutsche Flotte im Wesentlichen auf sechs Linienschiffe zu 10.000 t, sechs Kleine Kreuzer zu 6.000 t, zwölf Zerstörer zu 800 t und zwölf Torpedoboote zu 200 t. Schon nach wenigen Jahren konnten mit diesen Schiffen wieder Auslands- und Ausbildungsreisen unternommen werden, deren Ziel neben der Ausbildung der Besatzungen nach dem verlorenen Krieg *„auch eine gute Wirkung für das deutsche Ansehen im Auslande und eine Stützung der Auslandsdeutschen“* war (v. Conrady).

„Die beste Visitenkarte Deutschlands“ – Die ersten Fahrten der Bundesmarine nach Spanien

von

Birgit Aschmann

„Der Primat der Politik“, so schrieb 1983 der damalige Befehlshaber der Flotte, Vizeadmiral Fromm, „ist ein in der Flotte fest verankerter, voll verstandener und uneingeschränkt vertretener Grundsatz.“ Daraus folgte er, „daß die politische Führung sich des Mittels ‚Seestreitkräfte‘ im politischen Sinne bedienen sollte und muß.“ Allerdings sei der „Einsatz von Seestreitkräften im Frieden mit der Zielrichtung, die auswärtige Politik zu unterstützen, (...) uns Deutschen als einem kontinentalen Volk nachweislich nicht sehr geläufig.“¹

Wenn aber zur sogenannten „Marinediplomatie“², wie der Einsatz von Seestreitkräften unmittelbar im Dienst der Außenpolitik genannt wird, neben humanitärer Hilfe und technischer Unterstützung auch freundschaftliche Hafenbesuche zählen, dann hat diese Form von „Einflußpolitik“³ in Deutschland schon eine lange Tradition. So warben nicht nur im Kaiserreich „Blaue Jungs“ für Deutschland, auch und insbesondere in der Weimarer Republik schätzte man die Möglichkeit, über Schulschiffbesuche das angeschlagene staatliche Image aufzupolieren.⁴ Die erste Reise eines Segelschulschiffs in der Weimarer Republik ging 1924 nach Spanien – und war ein voller Erfolg. Nach den Berichten des rundum begeisterten deutschen Konsuls in Santander hatte das vorbildliche Verhalten der Besatzung ein hervorragendes „Beispiel deutscher Ordnung und Disziplin“⁵ gegeben und dazu beigetragen, Vorbehalte und Fehltritte der Spanier abzubauen. So hatten sowohl amtliche Stellen als auch die Bevölkerung befürchtet, Überreste von Soldatenräten an Bord zu treffen, und waren nunmehr beruhigt, daß nach wie vor auf deutschen Schiffen eine „straffe militärische Disziplin“⁶ herrschte. Der Hafenbesuch habe sich folglich als vorzügliches „Gegenmittel gegen die lügnerische Feindpropaganda der Kriegs- und Nachkriegszeit“ bewährt und dazu beigetragen, „das Ansehen Deutschlands und seiner Marine zu stärken“⁷. Eine Wiederholung solcher Besuche, so der Konsul in Santander, liege im größten Interesse Deutschlands. Tatsächlich stand bis 1929 so gut wie jedes Jahr eine Spanienfahrt auf dem Programm. Im Nachbarland Portugal reüssierten die „blauen Botschafter“ auf gleiche Weise: Nach einem Flottenbesuch in Lissabon 1927 bekräftigte der dortige Gesandte, die Marine sei „ein ausgezeichnetes Mittel deutscher Propaganda“⁸.

An diese Tradition wollte der deutsche Militärattaché Oster in Spanien auch in den 1950er Jahren anknüpfen. Achim Oster, der Sohn des kurz vor Kriegsende hingerichteten Abwehr-Generals Hans Oster, war 1958 als erster Militärattaché der Bundesrepublik nach Madrid geschickt worden.⁹ Dort setzte er alles daran, die seit dem Zweiten Weltkrieg unterbrochene deutsch-spanische Zusammenarbeit auf militäri-

schem Gebiet zu reaktivieren. Dies galt auch für Schulschiffbesuche. Als er davon erfuhr, daß für das Schulgeschwader der Bundesmarine zu Beginn des Jahres 1959 eine Reise ins Mittelmeer geplant war, riet er eindringlich, den geplanten Stop im Hafen von Gibraltar zu überdenken. Er wies darauf hin, „daß Gibraltar immer noch ein heißes Eisen für jeden Spanier ist“, und gab zu bedenken: „Dieses sich wiederholende Anlaufen durch Schiffe der Bundesmarine ohne gleichzeitige Höflichkeitsbesuche in spanischen Häfen kann die Spanier ernstlich verschmücken.“¹⁰ Derartigen Prestigefragen wurde im Auswärtigen Amt durchaus Bedeutung beigemessen, schließlich hatte auch der deutsche Botschafter prinzipiell gemahnt, „angesichts des spanischen Nationalstolzes“ besondere Rücksicht „auf die Empfindlichkeit der Spanier“ zu nehmen.¹¹

In Angelegenheiten der deutsch-spanischen Militärkooperationen galt es jedoch, auch auf noch ganz andere Empfindlichkeiten Rücksicht zu nehmen. Dies verweist auf die Verflechtungen der Besuche der Bundesmarine in den Gesamtzusammenhang der deutsch-spanischen Nachkriegsbeziehungen, und diese sind wiederum nur verständlich, wenn auch die Belastungen durch die Vergangenheit einbezogen werden. Erst dann gewinnen die vordergründig so harmlosen Besuche der Bundesmarine in Spanien ihre eigentliche Relevanz. Für wie brisant das Auswärtige Amt militärische Kooperationen mit Spanien erachtete, geht aus den Empfehlungen des Referats ‚Verteidigung und Abrüstung‘ hervor, das derartige Verbindungen 1958 weder für nützlich noch für opportun hielt. Allenfalls eine „lockere militärische Zusammenarbeit“ in Form der Delegation eines Militärattachés, dessen Stab bewußt klein gehalten wurde, sei zuzugestehen. Gegen eine engere Zusammenarbeit stünden „gewisse politische Bedenken“, schließlich gebe es „immer noch vorhandene politische Vorbehalte seitens einiger Mitgliedstaaten der NATO gegenüber der Bundesrepublik“, die ein Zusammengehen mit Spanien, „insbesondere angesichts der spanischen Staatsform“ nicht ratsam scheinen ließen.¹²

Im Klartext: Das NATO-Mitglied Bundesrepublik fürchtete an Kredit zu verlieren, indem es durch Kooperation mit dem „faschistischen“¹³ Spanien die Glaubwürdigkeit der demokratischen Nachkriegsgesinnung aufs Spiel setzte. Schließlich hatte es zwischen Spanien und Deutschland eine unheilvolle, aber einst hochgelobte Waffenbrüderschaft gegeben, die unter anderem dazu beigetragen hatte, das franquistische Regime in Spanien zu installieren.

In aller Kürze sei die deutsch-spanische Militärkooperation in Erinnerung gerufen:¹⁴ Nachdem Franco über zwei Mittelsmänner Hitler am 25. Juli 1936 um Hilfe gebeten hatte, wurden zunächst Transportflugzeuge zur Verfügung gestellt, die den Transfer der zentralen spanischen Truppenteile von Nordafrika zum spanischen Festland gewährleisteten. Bald schon ging jedoch die deutsche Beteiligung über Materiallieferungen hinaus, nachdem Hitler im August 1936 das Verbot zurücknahm, sich an Kampfhandlungen zu beteiligen. Von zweifelhafter Berühmtheit wurde die deutsche Legion Condor, die im spanischen Norden den Luftkrieg probte, im Zuge dessen sie – wie hinlänglich bekannt ist – die baskische Stadt Guernica in Schutt und Asche legte. Die militärische Partizipation bot den Deutschen darüber hinaus Gelegenheit, zentrale spanische Wirtschaftszweige an sich zu binden, woraus in den kommenden Jahren eine enge Wirtschaftsverflechtung erfolgte, die insbesondere der Aufgabe nachkam,

Ausbildung und Erziehung an Bord von Schulschiffen der Bundesmarine im Rahmen der Offizierausbildung von 1956 bis 1989

von

Jörg Hillmann

Prolog

Die Ausbildung und Erziehung an Bord von Schulschiffeinheiten oder auf Einheiten der Flotte ist bisher in allen deutschen Marinen integraler Bestandteil der Gesamtausbildung zum Offizier gewesen. Die Erkenntnis, daß theoretisch erlernte Fähigkeiten auch ihre praktische Umsetzung erfahren müssen und ein „*schwimmendes Klassenzimmer*“ hierfür das beste und unmittelbarste Medium darstellt, ist ebensowenig neu wie die, daß sich Schulschiffe und ihre Besatzungen als „*Botschafter in Blau*“ besonders gut eignen, das Heimatland im Ausland zu vertreten. Damit sind zwei wesentliche Aufgabenbereiche von Schulschiffen benannt, die zunächst scheinbar verbindungslos nebeneinander stehen. Werden allerdings diejenigen Anforderungen, die an den Beruf des Marineoffiziers gestellt werden, näher betrachtet, nahmen die Offizieranwärter vielfältige Repräsentationsaufgaben an Bord der Schulschiffe in Auslandshäfen wahr, die zum einen mittelbar der „*Botschafterfunktion*“ dienten, zum anderen aber mittel- und langfristig zum Erziehungsprozeß eines jeden Einzelnen in seinem Berufsleben beitrugen.

Die Schulschiffreisen, die ein Offizieranwärter während seiner Ausbildungszeit zu durchlaufen hatte, stellten sich insgesamt in zwei aufeinander abgestimmten Ausbildungsabschnitten dar, die jeweils durch theoretische Lehrgänge an Land unterbrochen wurden.

Das seit der Kaiserzeit bestehende Ausbildungskonzept für die Offiziere in den deutschen Marinen läßt sich bis in die heutige Zeit grob in folgende Abschnitte unterteilen:

Militärische Grundausbildung – seemännische Grundausbildung – technische Grundausbildung – Schulschiffreise und Offizierlehrgang – weiterführende Ausbildung an Land – Einsatz in der Flotte.¹

Haben die Ausbildungsorte an Land für die militärische Grundausbildung und die weiterführenden Lehrgänge häufig gewechselt, haben sich auch Schiffstypen und Ausbildungseinheiten aufgrund des technologischen Wandels verändert und wurden bestimmte Ausbildungsabschnitte zeitlich verschoben oder sind gar bei einzelnen Crewen weggefallen. So kann die Marineschule Mürwik seit 1910 als Halte- oder Ankerpunkt der Marineoffizierausbildung und deswegen berechtigterweise auch als *alma mater* bezeichnet werden. Die Marineschule Mürwik stellt sowohl rein äußerlich wie

auch durch ihre Ausbildungsnutzung einen Kontinuitätsstrang in der oft wechselhaften Marinegeschichte dar. Eine gleiche Kontinuität weisen die Ausbildungsreisen der Offizieranwärter an Bord von Schulschiffen sowie der zeitliche Zusammenhang dieser Reisen im Rahmen der Gesamtausbildung auf.

Im folgenden sollen die Zielsetzungen des Schulschiffkonzepts von 1956 bis 1989 dargestellt werden, um sich auf diese Weise dem Wandlungsprozeß zu nähern, dem das Begriffspaar „*Ausbildung und Erziehung*“ seit 1956 inhaltlich unterworfen war.

Ausbildung an Bord von Schulschiffen war nie ausschließlich den Offizieranwärtern vorbehalten. Die Schulschiffe boten zugleich die Plattform für die Ausbildung einiger Verwendungsbereiche des Unteroffizier Nachwuchses; eine Vielzahl von Schulbooten fanden (und finden) im fachlichen Ausbildungsdienst der Marine Verwendung.² Diese Teilaspekte werden in dem vorliegenden Aufsatz allerdings nicht weiter betrachtet werden.

Maritime Konsolidierung in der Bundesrepublik Deutschland und in der NATO (1956 bis Mitte 1959)

Mit der Gründung der Bundeswehr und der Aufstellung von Seestreitkräften 1955/1956³ wurde das in vergangenen Marineepochen bewährte Prinzip der Ausbildung an Bord im Rahmen der Offizierausbildung beibehalten. Sollte die Ausbildung an Bord eines Segelschulschiffes dem jungen Offizieranwärter zunächst das ihn künftig beruflich umgebende Medium „Wasser“ vermitteln, und ihn mit Wind, Wellen und Wetter bekannt machen, so stand die nach der theoretischen Ausbildung folgende Schulschiffreise unter den Aspekten, theoretisch Erlerntes in die Praxis umzusetzen zu lernen und das erweiterte Berufsspektrum eines Marineoffiziers im internationalen Konnex zu erfahren.

Nachdem die Marineschule in Mürwik Anfang November 1956 den Ausbildungsdienst wieder aufgenommen hatte, sah Friedrich Ruge, Abteilungsleiter VII (Marine) im Amt Blank, in dem scheinbar neuen, aber am ehemaligen und bewährten orientierten Ausbildungskonzept sein häufig zitiertes ‚*Studium Generale Navale*‘ realisiert, welches er zu einem späteren Zeitpunkt allerdings einschränkender definierte.⁴

Ruge weist in seinen Erinnerungen auf den Neuanfang 1956 hin: „*Aus den Erfahrungen in den früheren Marinen heraus war der Grundgedanke, jedem Offizieranwärter die gleichen Grundlagen militärischer, seemännischer und technischer Art zu geben. Deshalb begannen die Kadetten mit drei Monaten militärischer Ausbildung, gefolgt von drei Monaten Segelschulschiff und drei Monaten einfacher Technik, wie Schmieden, Schweißen, Bedienen einfacher Maschinen usw. Es folgten neun Monate an Bord eines maschinell angetriebenen Schulschiffs und ein Jahr Theorie auf der Marineschule.*“⁵ Bereits am 12. November 1956 liefen die Tender EIDER und TRAVE zur ersten offiziellen Auslandsausbildungsreise (= AAR) nach Den Helder und Portsmouth aus. Am 8. Dezember 1956 erreichten beide Schiffe mit insgesamt 96 Mann Stammbesatzung und 40 Offizieranwärtern wieder ihren Heimathafen Kiel.

Auslandseinsätze von Schiffen der DDR-Volksmarine

von

Robert Rosentreter

Vorbemerkungen

Auslandseinsätze der Volksmarine fanden in den vier Jahrzehnten ihrer Geschichte relativ selten statt. Für Fernreisen bzw. Unternehmungen außerhalb der Ostsee gab es weder die dafür geeigneten Schiffe noch andere notwendige Voraussetzungen. Die hohen Kosten weitreichender Törns, bei den permanent knappen Devisenkassen des Staates, die Hürden der durch die Hallstein-Doktrin der Bundesrepublik gegen die DDR – jedenfalls bis 1972, dem Aufnahmejahr beider deutscher Staaten in die UNO – verhängten diplomatischen Blockade, die immerwährende Furcht vor Desertationen und schließlich auch fehlender politischer Wille bewirkten eine starke Zurückhaltung in Bezug auf Auslandseinsätze der Flotte. Die SED- und DDR-Führung, vor allem die Spitzen des Ministeriums für Nationale Verteidigung, hatten kaum Sinn für die Möglichkeiten einer Flotte durch „Flagge zeigen“, durch die Demonstration eigener Interessen, aber auch nicht für quasi politische „Werbewirkungen“, für das Knüpfen von Beziehungen, sogar bis hin zu wirtschaftlichen Kontakten, oder für den kulturellen Austausch, etwa bei Aufenthalten in Häfen anderer Länder.

Zu den Auslandseinsätzen der Volksmarine kann man zählen:

- Schulschiffreisen und Navigationsbelehrungsfahrten;
- Flottenbesuche – offizielle wie inoffizielle;
- Teilnahme an den Einsätzen des Geschwaders der sozialistischen Ostseeflotten;
- andere militärische Aktionen außerhalb der eigenen Operationszone.

Militärische Aktionen außerhalb der eignen Operationszone

An militärischen Aktionen außerhalb der eigenen Operationszone – abgesehen von gemeinsamen Flottenmanövern und anderen Übungen mit der Baltischen Rotbannerflotte und der Polnischen Seekriegsflotte in deren Gewässern und abgesehen auch von den hier gesondert darzustellenden Geschwaderfahrten sowie von Aufklärungsfahrten einzelner Schiffe – hat die Volksmarine nur ein einziges Mal teilgenommen, nämlich an der als geplante gemeinsame Übung deklarierten mehrwöchigen Aktion „Sojus 81“, bei der es sich der Sache nach um nichts anderes als um eine bewaffnete Machtdemonstration zur Einschüchterung und Zurückdrängung der Solidarnosz-Bewegung in Polen handelte. Freilich hat das damals politisch nichts bewirkt und die schweren ökonomischen Probleme in Volkspolen nicht mildern und schon gar nicht beheben

können. Klar wurde nur eines, nämlich daß ein Eingreifen wie in der CSSR 1968 nicht möglich sein würde, weil es in diesem Falle ganz zweifellos zu unabsehbarem Blutvergießen, einem regelrechten Krieg in Polen gegen die Mehrheit der Bevölkerung käme.



Abbildung 85:
Angelandeter Schützenpanzer der NVA zu Beginn der Aktion „Sojus 81“ in Polen
(Foto: Privatbesitz Rosentreter)

Ich habe damals an diesem seltsamen wie ungewöhnlichen Manöver teilgenommen, bis hin zum so bezeichneten Freundschaftsmarsch eines zuvor bei Dziwnow (Dievenow) angelandeten gemischten Panzer- und Schützenpanzer-Verbandes, bestehend aus je einem polnischen und sowjetischen Marineinfanterie-Bataillon sowie einer Kompanie des 29. Motorisierten Schützenregiments der Nationalen Volksarmee aus Hagenow. Dieser Marsch führte mehrere Tage lang durch insgesamt an die zehn Städte und zahlreiche Dörfer von Hinterpommern. Das war sozusagen der Versuch, die offensichtliche Drohung als vertrauensbildende Maßnahme zu tarnen, aber unbedingt auch, unterstützt durch polnische Kommunalbehörden und die Armee in den angefahrenen Orten, durch Begrüßungszeremoniells, Meetings, Begegnungen mit Jugendlichen, Kranzniederlegungen an Ehrenmalen und auf polnischen und sowjetischen Soldatenfriedhöfen, eine Art Freundschaftswerbung zu betreiben. Natürlich konnte auch diese Art Quadratur des Kreises nicht gelingen.

In meinem Buch „Im Seegang der Zeit“ habe ich dieses Manöver und unsere sowie die polnischen Befindlichkeiten, Beobachtungen, Hintergründe und Folgerungen zu beschreiben versucht. Mit Verweis darauf verzichte ich deshalb hier auf weitere Ausführungen dazu.

Schulschiffreisen und Navigationsbelehrungsfahrten

Schulschiffreisen und Navigationsbelehrungsfahrten mit Offiziersschülern, teilweise mit Maatenschülern und Ende der siebziger und achtziger Jahre auch mit Fähnrich-

10 Jahre danach. Minenabwehrverband „Südflanke“ im Persischen Golf – ein sehr persönlicher Erfahrungsbericht –

von

Friedrich Jacobi

Einleitung

Wenn ich mir das Generalthema betrachte und wir uns noch einmal das politische Gezerre und Gezänke oder auch das Gejammer um den Einsatz der Bundeswehr im Umfeld des Golfkrieges in Erinnerung rufen, dann sollte man nicht meinen, daß ich über einen Friedenseinsatz sprechen will. Zunächst zur Erinnerung einige Daten :

- Der Überfall auf Kuwait durch irakische Truppen am 2. August 1990 und die Solidarisierung der Welt unter Führung der USA mit dem UN-Mandat zur Befreiung von Kuwait.
- Die Entscheidung der Bundesregierung für einen Beitrag, bescheiden und zurückhaltend „im Auftreten“ (nur innerhalb des NATO-Vertragsgebietes, d. h. die Luftwaffe blieb in Erhac und die Marine, ein Zerstörer-Verband und der Minenabwehrverband „Südflanke“ [MAV SF], im Mittelmeer), aber materiell doch beträchtlich und finanziell erheblich.
- Das Auslaufen des MAV SF ins Mittelmeer Mitte August.
- Der Beginn der Luftoffensive der Alliierten gegen den Irak am 16. Januar 1991.
- Der Beginn der Bodenoffensive am 7. Februar 1991.
- Am 28. Februar 1991 das Ende der Kampfhandlungen.

Die Minensperren lagen aber immer noch vor Kuwait. Auf Bitten/Drängen der USA sah sich die Bundesregierung schließlich zu einem mehr materiellen Beitrag gezwungen. Am 6. März 1991 entschied sie, daß der MAV SF vom Mittelmeer in den Persischen Golf zum Minenabwehreininsatz verlegen soll. Dabei half innenpolitisch und verfassungspolitisch ein „Etikettenschwindel“. Aus einem meines Erachtens eindeutig militärischen wurde ein humanitärer Einsatz – damit war die Verfassungsdiskussion zumindest vorübergehend beruhigt:

Am 11. März 1991 lief die erste Gruppe des MAV SF aus Souda, Kreta, in Richtung NAG zum „Reinschiff“ – so die nationale Bezeichnung des Einsatzes – aus.

Ich werde als seinerzeit Beteiligter mit etwas Abstand den ersten „echten“ Einsatz der Bundeswehr und einige aus meiner Sicht für Folge-Einsätze wichtige Aspekte behandeln. Dabei denke ich auch an das Bundespräsident Heinemann zugesprochene Zitat, welches lange Jahre die Marineangehörigen in Wilhelmshaven zum und vom

Weg zur 4. Einfahrt am Bunker am Mühlenweg mahnte: „Der Friede ist der Ernstfall, bei dem wir uns bewähren müssen ...“

Inwieweit dies der Marine mit ihrem Beitrag am Golf gelungen ist, soll mein Beitrag klären helfen.

Verbandsführung/Verband

Von Mitte Februar bis Mitte Juni 1991 hatte ich die Führung dieses Verbandes. Dies war nicht nur eine spannende, sondern auch die entscheidende Phase. In diese Zeit fielen der Beginn des Landkrieges, die Entscheidung der Bundesregierung für den *out of area*-Minenabwehreininsatz vor Kuwait, die Verlegung und Vorbereitung zum „Rein-schiff“ und schließlich dreiviertel des eigentlichen Räumereinsatzes. Die Verbandsführer vor mir, Fregattenkapitän Nolting und Fregattenkapitän Unbehau, und nach mir, Kapitän zur See Leder und Fregattenkapitän Hirtz, werden dies möglicherweise etwas anders beurteilen. Ihr Augenmerk war nach meiner Einschätzung auf andere Herausforderungen gerichtet, die aber ebenso entscheidend für die Einsatzbereitschaft des Verbandes waren.

Fregattenkapitän Nolting war als erster insofern besonders gefordert, weil Medien und Öffentlichkeit neugierig darauf lauerten, wie sich dieser Marineverband vor allem personell, aber auch materiell im Einsatz – wenn es überhaupt dazu käme – bewähren würde. Er schuf wichtige Einstiegs-Voraussetzungen für das Funktionieren des Verbandes.

Der nächste Verbandsführer, Fregattenkapitän Unbehau, setzte alles daran, um den Verband sowohl materiell als auch intern operationell auf den möglichen „scharfen“ Einsatz vorzubereiten. Unter seiner Führung wurden die notwendigen Regeln und Verfahren erarbeitet, um aus den aus vier Geschwadern zusammengewürfelten Einheiten eine Einheit werden zu lassen.

Nach mir mußte Kapitän zur See Leder unter zunehmend unangenehmeren klimatischen Bedingungen mit ihren Auswirkungen auf Personal und Material den Minenabwehr-Einsatz weiterführen. Darüber hinaus war er es, der mit Geschick und Erfahrung als WEU – Koordinator die Operation im Sinne der UN-Resolution zum Abschluß brachte.

Fregattenkapitän Hirtz hatte dann die Aufgabe, den Minenabwehrverband zurückzuführen, der sich sowohl personell als auch materiell erheblich von dem unterschied, der ein Jahr vorher in Deutschland ausgelaufen war.

Die Einheiten

Vierzehn Tage nach dem Einmarsch der Iraker in Kuwait liefen folgende Einheiten aus:

- 3 Minenjagd-Boote Kl. 331 (LINDAU) des 4. Minensuchgeschwaders aus Wilhelmshaven
- 2 schnelle Minenleger/-sucher Kl. 343 des 5. Minensuchgeschwaders aus Olpenitz als modernste Einheiten der Flottille der Minenstreitkräfte (MSFltl)

Der Beitrag der Deutschen Marine zur Embargo-Operation in der Adria von 1992 bis 1996

von

Hans-Joachim Rutz

Als der unter dem kommunistischen Regime zusammengehaltene Vielvölkerstaat Jugoslawien im Zuge der weltpolitischen Umwälzungen 1991 auseinander brach, hat das sicher niemanden überrascht. Die damit verbundenen kriegerischen Auseinandersetzungen, die blutige Gewalt und die Grausamkeiten gegen ethnische Minderheiten, das Flüchtlingselend als Folge von Vertreibungen, all das konnte jedoch nicht ohne Reaktion der Internationalen Gemeinschaft bleiben.

Als alle Appelle ohne Reaktion verhallten, gelang es der Organisation der VN mit der Resolution 713 vom 25. September 1991, ein Waffenembargo gegen Jugoslawien, und mit der Resolution 757 vom 30. Mai 1992 ein allgemeines Wirtschaftsembargo gegen Restjugoslawien, sprich Serbien/Montenegro, zu verhängen.

Diese Resolutionen bildeten die Grundlage für eine vier Jahre dauernde Embargooperation in der Adria, die, von der NATO unter Beteiligung der WEU geführt, am 16. Juli 1992, also nur sechs Wochen nach dem Beschluss, begann und deren aktive Phase am 19. Juni 1996 beendet wurde. Das offizielle Ende fand die Operation am 2. Oktober 1996 mit der Aufhebung aller Embargoresolutionen durch den UN-Sicherheitsrat, zwei Wochen nach Abschluss der ersten freien Wahlen in Bosnien-Herzegowina, so wie es in den *Vereinbarungen von Dayton* beschlossen worden war.

Für die Organisation der Vereinten Nationen, die sich zum ersten Mal in die Lage versetzt sah, ihre Resolutionen auch durchsetzen zu können, für die NATO und die WEU, die zum ersten Mal an der Durchsetzung von friedenschaffenden Maßnahmen beteiligt waren, und natürlich auch für die Deutsche Marine, die in ihren ersten Einsatz geschickt wurde, war diese Embargooperation Ausdruck und Beleg für die neuen Handlungsmöglichkeiten in der Sicherheitspolitik, die sich aus dem Ende des Kalten Krieges und der sich abzeichnenden neuen Weltordnung ergaben.

Am 16. Juli 1992 bezogen die acht Schiffe des erst im Frühjahr des gleichen Jahres von der NATO aufgestellten Ständigen Maritimen Einsatzverbandes Mittelmeer, oder STANDING NAVAL FORCE MEDITERRANEAN (= SNFM), ihre Positionen in der Adria. Die Embargooperation unter Führung der NATO hatte begonnen.

Noch hatten die Schiffe nur die Aufgabe, den einlaufenden Handelsschiffsverkehr hinsichtlich Zielhafen und Ladung zu registrieren, was vor allem durch Befragen erfolgte. Seefernaufklärer unter Führung der WEU unterstützten durch Seeraumüberwachung aus der Luft. Diese Anfangsoperation mit dem folgerichtigen Namen >MARITIME MONITOR< wurde in ihrem Charakter aber schon am 16. November

1992 deutlich verändert, als mit der UN-Resolution 787 Zwangsmaßnahmen nach Kapitel 7 der UN-Charta autorisiert wurden. Fortan durften verdächtige Schiffe angehalten und durchsucht werden. Auch die dazu eventuell notwendigen Durchsetzungsmaßnahmen bis hin zum Waffeneinsatz wurden in Kraft gesetzt. Die jetzt unter dem Namen >MARITIME GUARD< laufende NATO-Operation wurde nun auch von schwimmenden Einheiten der WEU, hierbei handelte es sich vor allem um französische Aviso, unterstützt.

Am 27. April erfolgte dann eine weitere Verschärfung mit der Resolution 820, die eine Blockade der Häfen Serbien/Montenegros zum Ziel hatte. Daraufhin vereinten NATO und WEU ihre bis dahin getrennt laufenden Operationen >MARITIME GUARD< und >SHARP VIGILANCE< zu einer gemeinsamen Operation >SHARP GUARD<.

Die Operation >SHARP GUARD< wurde unter dem Oberbefehl des NATO-Oberbefehlshabers Europa und der operativen Führung des NATO-Seebefehlshabers Südeuropa unter Einbeziehung einer Planungszelle der WEU geplant und geführt.

Das Operationskonzept ging von folgenden Annahmen aus:

- Im Durchschnitt laufen täglich ca. 50 Handelsschiffe in die Adria ein,
- etwa 10% davon sind zu durchsuchen und
- es wird Versuche geben, das Embargo zu durchbrechen.

Auf diese Annahmen aufbauende Berechnungen ergaben für eine durchgehende, lückenlose und tiefgestaffelte Überwachung sowie teilweise Abriegelung einen Bedarf von 18 Schiffen und zwölf Seefernaufklärern.

Es wurden zwei große Überwachungsgebiete eingerichtet, die wiederum in kleinere Teilgebiete aufgeteilt waren.

Im Überwachungsgebiet *OTRANTO*, also in der Straße von Otranto, dem Eingangsbereich der Adria, patrouillierten gleichzeitig vier Einheiten mit der Aufgabe, den gesamten einlaufenden Handelsschiffsverkehr abzufragen nach Eigner, Flagge, Ladung, Woher und Wohin und daraus ein lückenloses Lagebild für das Gebiet zu erstellen. Alle Schiffe mit Zielhäfen in Kroatien oder Slowenien, sowie Schiffe, die aus anderen Gründen verdächtig waren, mussten angehalten und durchsucht werden.

Im zweiten Überwachungsgebiet, das den Namen *MONTENEGRO* bekam, waren fünf Einheiten so stationiert, daß sie einen Ring um die Hoheitsgewässer Serbien/Montenegros bildeten. Ein überraschendes Durchbrechen von Handelsschiffen in die Hoheitsgewässer Serbien/Montenegros sollte damit verhindert werden.

Seefernaufklärer unterstützten aus der Luft vor allem das Gebiet *OTRANTO*, überwachten aber auch den Track der Handelsschiffe im weiteren Verlauf der Adria hinsichtlich der angegebenen Route.

Die 18 Schiffe des Embargoverbandes setzten sich aus den Einheiten der SNFM und der *STANDING NAVAL FORCES ATLANTIC* (= SNFL) – in beiden Verbänden war ständig eine deutsche Einheit – sowie der *MARITIME FORCE WEU* (= WEU-MARFOR) zusammen. Sie wurden gemischt in drei Einsatzgruppen eingesetzt, wobei eine Einsatzgruppe im Gebiet *OTRANTO* und eine im Gebiet *MONTENEGRO* ope-

Joint-Einsätze der Marine. Erfahrungen während >SOUTHERN CROSS 1994< in Somalia

von

Stephan Apel

Einleitung

Seit Januar 1992 trat durch permanente Fernsehberichterstattung mit den schrecklichen Bildern verhungender Menschen die Apokalypse eines Massensterbens in Somalia in der gesamten westlichen Welt in das Bewußtsein der Bevölkerung. In Folge des Sicherheitsrat-Beschlusses zur humanitären Hilfeleistung nahm das Interesse der Weltöffentlichkeit und ganz besonders auch in Deutschland an den Vorgängen in Somalia stetig zu. Hieraus entwickelte sich die UN-Mission >UNOSOM I<, deren offizieller Beginn auf den 24. April 1992 festzulegen ist. Diese UN-geführte Operation sollte mit 50 UN-Beobachtern den Waffenstillstand zwischen den verfeindeten Clans überwachen und die humanitäre Hilfe für rund 1,5 Millionen Flüchtlinge und Hungernde sicherstellen. Zu ihrer Sicherung waren zunächst ca. 4.000 Mann Sicherungskräfte, in erster Linie pakistanische Soldaten, vorgesehen. Nachdem es am 13.11.1992 zu einem Gefecht zwischen UN-Sicherungsgruppen und Aidid-Milizen am Flughafen in Mogadischu/Somalia gekommen war und schon vorher Schiffe im Hafen sowie der Flughafen beschossen worden waren, boten die USA die Entsendung eines kampfkraftigen Truppenkontingentes an. Die Operation >RESTORE HOPE< der USA begann am 9. Dezember 1992 mit der Landung der ersten US-Marines in Mogadischu. Als Zielstärke der Operation waren 28.000 US-Soldaten und 17.000 UN-Soldaten geplant. Am 26. März 1993 wurde die Nachfolgeoperation >UNOSOM II< mit dem Auftrag der Errichtung einer sicheren Umgebung in ganz Somalia etabliert. Nach erheblichen Erfolgen in der Bekämpfung der Hungerkatastrophe kam es nach einem Überfall auf UN-Truppen und der Tötung von 25 pakistanischen UNOSOM-Soldaten Anfang Juni 1993 zu strengen Maßnahmen und Revancheaktionen der UN-Truppen, die letztlich in der Jagd auf den Clanführer General Aidid mündeten. Die Anfang Oktober 1993 gestartete Großrazzia gegen Aidid durch US-Truppen endete in eintägigen Gefechten in Mogadischu mit 18 toten und 75 verwundeten US-Soldaten. Die Fotos der Leichen gingen damals um die Welt und lösten in den USA den Ruf nach Rückzug der GIs aus. Daraufhin kündigte Präsident Clinton den Rückzug der US-Truppen zum 31. März 1994 an.

Der Entscheidungsdruck auf die Deutsche Bundesregierung durch die öffentliche/veröffentlichte Meinung für eine Beteiligung an den Hilfsmaßnahmen für Somalia nahm ab Januar 1992 zu und verstärkte sich, als die internationalen Hilfsorganisationen aus Sicherheitsgründen das Land verlassen mußten. Die Erkenntnis, daß damit

die „gewissenserleichternde Möglichkeit“ einer Umsetzung von Spendengeldern in unmittelbare humanitäre Hilfe nicht mehr gegeben war, führte zu dem allgemeinen Ruf nach militärischen Mitteln in einer völkerrechtlich abgesicherten humanitären Hilfsaktion. Vom 25. August 1992 bis zum 21. März 1993 flog zunächst die Bundesluftwaffe mit vier gleichzeitig eingesetzten Transall in 655 Einsätzen ca. 6.000 Tonnen Hilfsgüter aus Mombasa/Kenia in den Süden Somalias. Im Rahmen dieser Einsätze wurde ein Verfahren zum Abwurf der Hilfsgüter aus dem Tiefflug eingesetzt, das abgewandelt später auch über Bosnien angewandt wurde und erneut im Bereich der humanitären Hilfe für Afghanistan diskutiert wird.

Bereits am 17. Dezember 1992 beschloß das Bundeskabinetts zur Unterstützung von >UNOSOM I< und >RESTORE HOPE< den UN den Einsatz eines verstärkten Nachschub-/Transportbataillons (bis zu 1.500 Mann) in einem gesicherten Gebiet anzubieten. Am 21. April 1993 beschloß die Bundesregierung die Entsendung des deutschen Unterstützungsverbandes im Raum Belet Weyne mit dem Auftrag, die logistische Unterstützung der >UNOSOM II< Truppenteile, hier insbesondere eine noch zu verlegende indische Brigade mit ca. 4.000 Mann, sicherzustellen. Nachdem sich die Verlegung der indischen Brigade im Verlaufe des Jahres immer weiter verzögerte und im Oktober 1993 der Einsatzplan >UNOSOM II< geändert wurde, entstanden erste Überlegungen der Bundesregierung, die Stärke des deutschen Unterstützungsverbandes zu reduzieren. Im Dezember 1993 konkretisierten sich die Pläne auch anderer europäischer truppenstellenden Nationen, den Großteil ihrer Soldaten aus Somalia bis Ende März 1994 abzuziehen. Der Flughafen Mogadischu mit der einzigen für größere Flächenflugzeuge nutzbaren Landebahn Somalias war zwischenzeitlich als unsicher eingestuft worden, da nicht auszuschließen war, daß er Ziel von Angriffen mit Boden-Luft-Flugkörpern (Fliegerfaust) durch clan-angehörige Milizen werden könnte. Das Risiko für den Transport von Truppen auf diesem Wege wurde somit als unakzeptabel hoch angesehen. Somit entfiel auch für die deutschen Soldaten die Möglichkeit eines Abtransportes mit Luftfahrzeugen der Luftwaffe aus Mogadischu. Ein Ausfliegen aus Belet Weyne war ebenfalls nicht möglich, da das gesamte Großgerät des Unterstützungsverbandes in Mogadischu auf Handelsschiffe verladen werden mußte.

Am 21. Dezember 1993 erhielt die Bundesmarine den Planungsauftrag, eine Evakuierung des deutschen Unterstützungsverbandes über See vorzubereiten. Dieser Auftrag wurde zunächst am 31. Dezember 1993 zurückgezogen, bevor dann am 21. Januar 1994 der Bundesminister der Verteidigung der Bundesmarine den Auftrag erteilte, für einen Seetransport der Soldaten des deutschen Unterstützungsverbandes von Mogadischu nach Mombasa einen Marineverband aufzustellen. Dieser sollte am 12. Februar 1994 vor Mogadischu zur Einschiffung des ersten Heereskontingentes bereit stehen. Dies war die Geburtsstunde des Marineverbandes Somalia, den ich Ihnen darstellen möchte. Bei diesem Einsatz handelte es sich um den ersten Einsatz der Bundeswehr außerhalb von begrenzten Übungen, der *joint* durchgeführt wurde. *Joint* – gemeinsam – bedeutet in diesem Umfeld den Einsatz von Einheiten mindestens zweier Teilstreitkräfte. Zwar hat es immer schon Vorhaben gegeben, bei denen die Teilstreitkräfte zusammengearbeitet haben – die Besonderheit liegt aber hier darin, daß nur durch das Einbringen der speziellen teilstreitkraftspezifischen Fähigkeiten ein

Die Deutsche Flotte im neuen Aufgabenspektrum

von

Jörg Owen

Berichterstattung vom 4. Mai 2000: Eine Momentaufnahme

Am 2. Mai 2000 steht ein Schiffsverband mit den Fregatten BRANDENBURG und EMDEN, Zerstörer LÜTJENS und drei Versorgern vor Südafrika. 70 hochrangige südafrikanische Vertreter sind auf dem Flaggschiff BRANDENBURG eingeschifft. Der Verband wird von drei südafrikanischen STRIKE CRAFT mit Seezielflugkörpern angegriffen. Der Flugkörperschlag wird erfolgreich abgewehrt. Eine Übung mit der neuen Partnermarine Südafrikas im Dienste deutscher Afrikapolitik, mit dem Bemühen Südafrika als demokratischen Staat zu stärken, mehr Eigenverantwortung für Sicherheit und Stabilität auf diesem Krisenkontinent zu übernehmen.

Das Fähigkeitsprofil der Flotte

Bei dem Ersten Forum Wilhelmshaven zur Marine- und Schifffahrtsgeschichte im November 1999 wurde der Weg der Deutschen Flotte in die Zukunft skizziert. Der Vortrag behandelte im Schwerpunkt die Außen- und Sicherheitspolitik und die Frage, welchen Beitrag Marinestreitkräfte leisten können. Es wurde deutlich, daß sich ohne Marine die außen- und sicherheitspolitischen Ziele Deutschlands, der NATO und EU nicht erreichen lassen. Defizite im Fähigkeitsprofil deutscher Marinestreitkräfte, insbesondere in der Führungsfähigkeit, bei Nachrichtengewinnung und Aufklärung, in der Mobilität, Unterstützung, Durchhaltefähigkeit wie auch in der Überlebensfähigkeit waren erkennbar.

Das Thema „Die Deutsche Flotte im neuen Aufgabenspektrum“ geht im Schwerpunkt mit ausgewählten Einsätzen der Flotte auf neue Aufgaben ein und behandelt die Frage nach der Rolle von Marinestreitkräften, deren Fähigkeitsprofil und Defiziten aus der Sicht praktischer Erfahrungen.

Afghanistan

Im internationalen Bereich werden vermehrt auch Einsätze im Grenzbereich zu polizeilichen Aufgaben betrachtet, zu denen unter anderem die Bekämpfung des Drogenhandels und der Piraterie sowie Maßnahmen gegen Terrorangriffe zählen. Entführte Passagiermaschinen als Waffe für Kamikazeangriffe gegen Amerika – der internationale Terrorismus hat eine neue, nicht für möglich gehaltene Dimension erhalten. Der 11. September 2001 markiert eine neue Form des Krieges. Selbst sogenannte „Schur-

kenstaaten“ dürften kaum bereit sein, ihre Potentiale an Massenvernichtungswaffen terroristischen Organisationen zu überantworten. Dennoch geht eine große Gefährdung vom Einsatz chemischer und biologischer Mittel aus. Der internationale Terrorismus hat viele Facetten, mit denen die Deutsche Flotte keine Erfahrungen hat. Die NATO hat am 2. Oktober 2001 den Bündnisfall verkündet. Die USA sehen eine kompromißlose Bekämpfungspolitik als besten Weg zur Eindämmung, ggf. auch die Zwangsanwendung gegenüber Staaten wie Afghanistan, die Terroristen unterstützen. Vom Mittelmeer über den Persischen Golf bis in das Arabische Meer wurde die amerikanische Militärpräsenz verstärkt. Die Operation >ENDURING FREEDOM< ist eine Mischung aus Seestreitkräften, Luftmacht, Spezialeinheiten und Sonderkommandos.

Die maritime Dimension des Einsatzes ist überdeutlich und obwohl die USA vorerst bei der Antwort auf die Terroranschläge nicht auf die NATO zurückgreifen, müssen wir uns, d.h. auch die Deutsche Flotte, auf ein weiteres Aufgabenpaket einstellen.

Die NATO hat sich zehn Jahre nach dem Ende des Kalten Krieges auf ihrem Jubiläumsgipfel mit einem neuen strategischen Konzept die Strategie für den Wechsel in das 21. Jahrhundert gegeben und damit endgültig den Übergang vom reinen Verteidigungsbündnis zu einer Ordnungs- und Stabilisierungsinstitution weit über das eigentliche Vertragsgebiet hinaus dokumentiert.

Auftrag

Aus der neuen NATO-Strategie ergeben sich neue Prioritäten. Auf der Grundlage gesicherter kollektiver Bündnisverteidigung, die für die politische Handlungsfreiheit unabdingbar ist, haben Aktivitäten zur Förderung von Partnerschaft und Kooperation als Vorbeugung gegen die Entstehung von Konflikten Priorität.

Falls präventive Kooperationsansätze nicht erfolgreich sind, müssen Konflikte eingedämmt und Krisen bewältigt und so Frieden erhalten und nötigenfalls erzwungen werden. Krisen und Konflikte lassen sich heute weder inhaltlich noch geographisch eingrenzen.

Vor diesem Hintergrund hält die Deutsche Flotte jederzeit zwei Einsatzgruppen bereit. Ihre operativen Aufgaben leiten sich direkt aus dem Auftrag der Konfliktverhütung und der Bewältigung von Krisen ab. Dies ist zugleich auch Vorsorge für die Landes- und Bündnisverteidigung. Hilfe bei Not- und Katastrophenfällen nimmt die Flotte subsidiär wahr. Die Einsätze der Deutschen Flotte können nur glaubwürdig sein, wenn sie sich auch unter Bedrohung schützen und durchsetzen kann. Die Fähigkeiten zur verbundenen Seekriegführung auf, unter und über dem Wasser, wie Führungsfähigkeit und Durchhaltefähigkeit im Verbund der unterschiedlichen Seekriegsmittel sind deshalb Voraussetzung für jeden Einsatz.

Partnerschaft und Kooperation

Partnerschaft und Kooperation waren die Zielsetzungen der nachfolgenden Einsätze von Einsatzgruppen der Deutschen Flotte.

Autorenverzeichnis

Stephan Apel, Dr. med., Flottenarzt, trat 1976 in die Bundeswehr ein und studierte als Sanitätsoffizieranwärter von 1976 bis 1981 an der Westfälischen Friedrich-Wilhelm-Universität in Münster. 1982 legte er sein drittes Staatsexamen ab und wurde approbiert. Nach verschiedenen Bord- und Landverwendungen wurde er im Oktober 2000 Kommandeur des Marinesanitätsabschnitts Ost.

Birgit Aschmann, Dr. phil., Wissenschaftliche Assistentent in an der Christian-Albrecht-Universität zu Kiel, studierte Medizin, Geschichte, Deutsch und Spanisch in Kiel und promovierte am Lehrstuhl von Michael Salewski 1998 mit einer Arbeit zu den Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Spanien von 1945 bis 1963. Seit 1998 ist sie Assistentin am Lehrstuhl Salewski und arbeitet an ihrer Habilitation zum Thema: „Ehre der Nation“.

Veröffentlichungen: „Treue Freunde ...“? Westdeutschland und Spanien 1945-1963 (= Historische Mitteilungen, Beiheft 34), Stuttgart 1999. – Das Bild „des Anderen“: politische Wahrnehmung im 19. und 20. Jahrhundert (= Historische Mitteilungen, Beiheft 40), Stuttgart 2000 (als Herausgeberin). – 1789 und 1989. Die Französische und die deutsche Revolution, in: Jörg Hillmann und Eckardt Opitz (Hgg.): 1789-1989. 200 Jahre Revolutionen in Europa. Ein Beispiel für die historisch-politische Bildung in den Streitkräften (= Kleine Schriftenreihe zur Militär- und Marinegeschichte, Bd. 5), Bochum 2003, S. 17-41.

Cord Eberspächer, Dr. phil., studierte Geschichte, Sinologie und Politikwissenschaften in Oldenburg, Hamburg, Leiden und Peking. Er promovierte am Lehrstuhl von Prof. Saul über „Die deutsche Yangtse-Patrouille. Ein Beispiel deutscher Kanonenbootpolitik in Ostasien“. E. ist bei der Oldenburgischen Landschaft beschäftigt.

Forschungsschwerpunkte: Film und Geschichte, Deutsche Politik in Übersee im 19. und 20. Jahrhundert, Oldenburgische Kulturgeschichte.

Jörg Hillmann, Dr. phil., Fregattenkapitän, trat 1982 in die Marine ein und studierte nach mehreren Land- und Bordverwendungen von 1992-1995 Geschichte und Sozialwissenschaften an der Universität der Bundeswehr Hamburg. Dort wurde er 1998 mit einer Arbeit zur Rechts- und Landesgeschichte in der Frühen Neuzeit promoviert. Von 1998-2001 war H. Lehrer für Militärgeschichte an der Marineschule Mürwik und ist seit Oktober 2001 erneut in Hamburg, um an seinem Habilitationsprojekt zu arbeiten.

Veröffentlichungen zur norddeutschen Landesgeschichte und zur Militärgeschichte.

Friedrich Jacobi, Kapitän zur See a.D., trat 1959 in die Marine ein. Er durchlief verschiedene Führungsverwendungen in der Minensuchflottille sowie in internationalen und nationalen militärischen Stäben, u. a. war er Commander Standing Naval Forces Channel, Direktor Minenkriegführung im Stab des Oberbefehlshabers Atlantik in Norfolk, Virginia, und führte zeitweilig den Minenabwehrverband „Südflanke“ im Golfkrieg. Nach einer Verwendung als Kommandeur der Marineunteroffizierschule in

Plön wurde J. Marineattaché in Washington, bevor er 1999 pensioniert wurde. Seitdem ist J. Schiffsführer und Ausbilder bei der Hanseatischen Yachtschule in Glücksburg und Berater der Werft Abeking & Rasmussen.

Hartmut Nöldeke, Dr. med., Flottenarzt a.D., Crew X/43, arbeitete nach dem Studium in Straßburg, Würzburg und Hamburg. Als Sanitätsoffizier diente er 25 Jahre in der Bundesmarine, zuletzt als Kommandoarzt des Marineunterstützungskommandos in Wilhelmshaven. Seit seiner Pensionierung im Jahr 1986 widmet sich N. Teilgebieten der maritimen Medizingeschichte. N. ist Mitglied des Vorstandes der DGSM e.V.

Jörg Owen, Kapitän zur See, trat 1967 in die Bundesmarine ein und durchlief verschiedene Land- und Bordverwendungen in der Schnellboot- und der Zerstörerflottille. Nach der Admiralstabsausbildung an der Führungsakademie der Bundeswehr wurde er wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Friedensforschung und Sicherheitspolitik an der Universität Hamburg. Nach seiner Kommandantenzeit auf Zerstörer LÜTJENS wurde er Chef des Stabes in der Standing Naval Force Atlantic, anschließend Kommandeur des 1. Zerstörergeschwaders. Nach weiteren Führungsverwendungen wurde O. 2002 Kommandeur der Marineoperationsschule in Bremerhaven.

Wolfgang Petter, Dr. phil., Wissenschaftlicher Oberrat, studierte Deutsch und Geschichte in Marburg und Freiburg i. Br. und promovierte 1975 bei Andreas Hillgruber (Köln) mit einer Arbeit zur „überseeischen Stützpunktpolitik der preußisch-deutschen Kriegsmarine 1859-1883“. Seit 1970 ist P. Historiker am Militärgeschichtlichen Forschungsamt. Zusammen mit Gerhard Papke hat er die Projektleitung und Gesamtdirektion des Handbuches zur deutschen Militärgeschichte 1648-1939 innegehabt, welches in sechs Bänden zwischen 1979 und 1981 erschienen ist. Seit 1999 ist P. Projektleiter und Hauptbearbeiter des Militärgeschichtlichen Handbuches Brandenburg/Berlin.

Forschungsgebiet: Deutsche Militärgeschichte 1648-1945. Veröffentlichungen u.a. zur Marinegeschichte: Programmierter Untergang. Die Fehlrüstung der deutschen Flotte von 1848, in: Michael Salewski (Hg.): Die Deutschen und die Revolution, Göttingen 1985, S. 228-255. – Die Dardanellen in der deutschen Weltkriegsstrategie, in: Canakkale Savaşları = Die Kämpfe um Gallipoli, hrsg. von der Türkischen Historischen Gesellschaft, Ankara 1993, S. 125-136. – Der Kampf um die deutschen Kolonien, in: Der Erste Weltkrieg. Wirkung, Wahrnehmung, Analyse, herausgegeben im Auftrag des Militärgeschichtlichen Forschungsamtes von Wolfgang Michalka, München 1994, S. 392-411.

Robert Rosentreter, Dr. phil., Fregattenkapitän a.D. (NVA/Volksmarine), studierte Journalistik in Leipzig und schloß 1954 als Diplomjournalist ab. R. trat 1955 zunächst in die Volkspolizei-See ein und qualifizierte sich anschließend an der Offizierschule der Seestreitkräfte in Stralsund und der Militärakademie „Friedrich Engels“, Sektion Seestreitkräfte, Dresden. 1983 promovierte R. an der Universität Rostock, Sektion Geschichte. Er verfaßte zahlreiche Beiträge für die Presse, für diverse Periodika, den Rundfunk und das Fernsehen und veröffentlichte Bücher zu allgemein maritimen, marinegeschichtlichen und militärpolitischen Themen. Seine Dienstzeit in der

NVA/Volksmarine endete am 2. Oktober 1990. Bis 1995 war er Pressesprecher beim FC Hansa Rostock.

Hans-Joachim Rutz, Fregattenkapitän, trat 1969 in die Marine ein und durchlief bis 1982 verschiedene Verwendungen in der U-Boot-Flottille, zuletzt als Kommandant des Unterseebootes „U9“. Neben Landverwendungen und zwei weiteren Kommandantenverwendungen über den Zerstörer HAMBURG und die Fregatte KÖLN war er u. a. Chef des Stabes des NATO-Einsatzverbandes im Mittelmeer und wurde 2001 Kommandeur des Troßgeschwaders der Deutschen Marine.

Ingo Sommer, Privatdozent Dr. phil., studierte Architektur und Stadtbau u.a. an der Technischen Universität Berlin und arbeitete anschließend in Berliner Architektenbüros und Baubehörden bis 1973, bevor er nach Wilhelmshaven als Leiter des Hochbauamtes berufen wurde. 1990 wurde S. zum Dr. phil. promoviert und habilitierte sich 1995 an der Universität Oldenburg im Fachbereich Kommunikation/Ästhetik. Schwerpunkte der Lehre: Deutsche Baugeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts. Zahlreiche Publikationen zur Theorie und Geschichte der Architektur.

Gerhard Wiechmann, Dr. phil., studierte an der Carl-von-Ossietzky-Universität in Oldenburg und an der Universidad Nacional de Costa Rica UNA in Heredia Geschichte und Politikwissenschaften. Im Jahr 2000 wurde er in Oldenburg mit einer Arbeit zur deutschen Kanonenbootpolitik in Lateinamerika promoviert. W. ist Lehrbeauftragter an der Universität in Oldenburg und Mitarbeiter in dem Projekt: „Oldenburger im Ersten Weltkrieg“. Er arbeitet zur Zeit an seiner Habilitation über militärische Operationen in den deutschen Kolonien bis 1914.

Veröffentlichungen: Das Preußenbild in den DDR-Medien. DEFA-Spielfilm „Lützower“, in: Bundeszentrale für politische Bildung (Hg.): Der Wandel des Preußenbildes in den DDR-Medien, Bonn 1996, S. 49-70. – Leit- und Feindbilder im Science-fiction-Film. Die DDR-Produktion „Der schweigende Stern“, in: Bundeszentrale für politische Bildung (Hg.): Leit- und Feindbilder in DDR-Medien, Bonn 1997, S. 9-27. – Zwischen Karl May und Karl Marx. Der DEFA-Indianerfilm „Tecumseh“, in: Bundeszentrale für politische Bildung (Hg.): Jugendbilder in den DDR-Medien, Bonn 1998, S. 45-58. – „Käuzchenkuhle“, in: Ingelore König u. a. (Hgg.): Alltagsgeschichten. Arbeiten mit DEFA-Kinderfilmen, München 1998, S. 43-46. – Die preußisch-deutsche Marine in Lateinamerika 1866-1914. Eine Studie deutscher Kanonenbootpolitik, Bremen 2002.