

**Zeitschrift:** Pionier : Zeitschrift für die Übermittlungstruppen  
**Herausgeber:** Eidg. Verband der Übermittlungstruppen; Vereinigung Schweiz. Feld-Telegraphen-Offiziere und -Unteroffiziere  
**Band:** 50 (1977)  
**Heft:** 1

**Artikel:** Eindrücke von Operationen amerikanische Kriegsschiffe im Mittelmeer  
**Autor:** Kürsener, J.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-559954>

### **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:** 16.04.2026

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

## Eindrücke von Operationen amerikanischer Kriegsschiffe im Mittelmeer

Hptm J. Kürsener, Solothurn

Kriegsmarinern sind dem Schweizer von Natur aus fremd und trotzdem üben sie eine sonderbare Anziehungskraft auf ihn aus. Dies kann man etwa feststellen, wenn er als Ferienreisender an den Küsten des Mittelmeers Kriegsschiffe sieht.

Stichwort Mittelmeer. Gerade als Tourist sieht man hin und wieder die grauen Kolosse irgendwo an der Riviera vor Anker liegen. Sie tauchen irgendwann am Horizont auf, ankern vor der Küste, während einigen Tagen fallen uns die Seeleute in Zivil oder in Uniform in den Gassen der Hafenzentren auf, man hat manchmal Gelegenheit in dichtgedrängten Kolonnen anzustehen, um für einen kurzen Besuch mit einer Barkasse zu einem Kriegsschiff gefahren zu werden, am nächsten Morgen ist am Strand nichts mehr auszumachen. Lautlos wie sie gekommen sind, haben sie sich entfernt. Was steckt hinter diesen vereinzelt Schiffe, wohin gehören sie, was ist ihre Aufgabe?

Zahlreiche Nationen unterhalten Kriegsschiffe im Mittelmeer. Eine davon sind die USA, die in diesem Raum ihre 6. Flotte unterhalten. Diesen Verband, den der Verfasser bereits verschiedene Male besuchen konnte, wollen wir uns im folgenden etwas näher ansehen.

### Geschichte der 6. US-Flotte

Kriegsschiffe der amerikanischen Marine sind schon zu Beginn des 19. Jahrhunderts im Mittelmeer aufgetaucht, seit 1886 weilen sie nahezu ununterbrochen in dieser über 2,6 Mio km<sup>2</sup> grossen See.

Bekannt sind vor allem ihre entscheidenden Einsätze 1942 in Nordafrika sowie 1943/44 an den Küsten Italiens und Frankreichs. Nach dem Weltkrieg blieb eine bescheidene Präsenz im Mittelmeer zurück, deren Kommandant Vizeadmiral Bieri, ein gebürtiger Schweizer, war.

Mit der Zunahme des kalten Krieges wurde der Verband verstärkt, der 1950 die offizielle Bezeichnung «6. US-Flotte» erhielt.

Die 6. Flotte hat auch nach dem 2. Weltkrieg bedeutende Funktionen ausgeübt. Erwähnt seien beispielsweise die Intervention 1956 während der Suezkrise, 1958 die Intervention in Libanon, die zahlreichen Bereitschaften 1967, 1970 und 1973 während den kritischen Wochen im Nahen Osten sowie die diversen Evakuierungen amerikanischer und anderer Staatsbürger aus Kriegsgebieten (z. B. Libanon 1976).

### Die Organisation der 6. Flotte

Die 6. US-Flotte ist einerseits Teil der amerikanischen Marinestreitkräfte Europa mit Hauptquartier in London (Admiral Bagley).

Ihren Verpflichtungen zum Schutze der Südflanke der NATO kommt sie als «Naval Striking and Support Forces Southern Europe» während den Unterstellungsperioden unter das Kommando der alliierten Streitkräfte Südeuropa nach. Zu diesem Zweck hat der Flottenkommandant einen zweiten Stab in Neapel stationiert.

Im November 1976 wies die 6. US-Flotte einen Bestand von 43 Schiffen, ca. 20 000 Mann und 200 Flugzeuge auf. Dazu kommt eine ständig schwankende Zahl von Jagd- und Raketen-U-Booten zwischen 6 und 10. Von den 43 Ueberwasserschiffen sind deren 28 Kampfeinheiten, der Rest sind Hilfs- und Versorgungsschiffe.

Die Schiffe und Flugzeuge sind in sogenannte Task Forces (Kampfgruppen) gegliedert.

#### Task Force 60

Dies ist die Flugzeugträger-Kampfgruppe. In der Regel setzt sie sich aus 2 Trägerschiffen samt Begleitschiffen zusammen.

#### Task Force 61

Diese Kampfgruppe umfasst sämtliche amphibischen Schiffe (Helikopterträger, Panzer-, Mannschafts- und Materiallandungsschiffe).

#### Task Force 62

Sie ist das zur TF 61 zugehörige mit Panzern und Artillerie verstärkte Ma-



Vizeadmiral Harry D. Train, II, ist seit dem Spätsommer 1976 Kommandant der 6. amerikanischen Flotte im Mittelmeer. Er ist knapp 50jährig und ehemaliger Absolvent der Marineakademie von Annapolis. Seine Erfahrungen liegen vor allem bei U-Booten und Zerstörern.

rinefüsilier-Bataillon (sog. Marine Amphibious Unit, MAU).

#### Task Force 63

Die Versorgungsschiffe (Tanker, Lebensmittel- und Munitionsversorger) und Reparatureinheiten gehören dazu.

#### Task Force 64

Diese Kampfgruppe wird durch die mit strategischen Lenkwaffen Polaris/Poseidon ausgerüsteten Atom-U-Booten gebildet.

#### Task Force 66

Sämtliche U-Bootabwehrmittel der 6. Flotte werden unter diesem Kommando koordiniert.

#### Task Force 67

Dies ist die Patrouillen-Kampfgruppe, deren landgestützte Langstrecken U-Bootabwehr Flugzeuge u. a. die Ueberwachung des Mittelmeers gewährleisten (z. B. über die Bewegungen der sowjetischen Kriegsschiffe orientieren).

#### Task Force 69

Sie umfasst die Angriffs-U-Boote (durchwegs atomgetrieben).

### Die Aufgaben der 6. Flotte

Laut offiziellen Angaben setzen sich diese wie folgt zusammen:

- Schutz amerikanischer Bürger, amerikanischer Schifffahrt und Interessen in der Mittelmeer-Region.
- Abschreckung, um jegliche Aggression gegen Westeuropa zu vermeiden, durch Aufrechterhaltung eines schlagkräftigen konventionell und nuklear ausgerüsteten Verbandes.
- Förderung von Frieden und Stabilität durch ständige Bereitschaft, in irgendeiner Konfliktsituation sofort eingreifen zu können.
- Demonstration des Potentials der USA.
- Ausübung von Goodwill-Aktionen im Mittelmeerraum.
- Ueberwachung der Schiffsbewegungen im Mittelmeer.

### Die Stärken der 6. US-Flotte

#### Beweglichkeit

Kernstück sind zweifellos die Flugzeugträger, diese schwimmenden taktischen Luftstützpunkte, die von einem Ring von Kreuzern und Zerstörern umgeben sind. Jeder Träger führt ein Geschwader von gegen 100 Flugzeugen mit. Die zwei Trägerverbände operieren unabhängig, normalerweise über 300 km getrennt voneinander. Die Trägerflugzeuge des einen können die Maschinen des anderen Schiffes luftbetanken und dabei die Reichweite wesentlich vergrössern. Die Trägerkampfgruppen selbst sind in der Lage innert 24 Stunden 1300 km zurückzulegen.

Die Möglichkeit die Schiffe unterwegs zu betanken, verleiht der Flotte ein weiteres Moment der Mobilität. Es laufen ferner nie

sämtliche wichtigen Einheiten der 6. Flotte gleichzeitig Häfen zu Freundschaftsbesuchen an. Einerseits ist damit gewährleistet, dass jederzeit ein Verband rasch reagieren und in Krisengebieten vorfahren kann, andererseits besteht nicht die Gefahr, bei einem totalen Ueberraschungsangriff die gesamte Flotte zu verlieren.

Ein grosser Vorteil der Flotte besteht darin, dass sie überall vorfahren kann, ohne fremde Territorien zu verletzen. Die Bewegungen des Verbandes bedürfen nicht der Genehmigung fremder Regierungen. Während des Yom-Kippur Krieges (1973) zeigte sich, wie wertvoll und gewichtig dieses Argument ist. Damals erhielten die für Israel bestimmten Flugzeuge von «alliierten» Staaten keine Erlaubnis zu Zwischenlandungen (Ausnahme Azoren), worauf die Träger benützt wurden.

#### Ueberlebensfähigkeit

Immer wieder hört man die Aeusserung, Flugzeugträger seien angesichts ihrer Verletzlichkeit und des Preises Luxus und von wenig Nutzen. Diese Meinung bedarf einer Korrektur, wobei nicht von vornherein absolut auszuschliessen ist, dass ein solches Schiff tatsächlich auch einmal untergehen könnte. Aber folgende Feststellungen drängen sich dazu auf:

- Wer den Luftraum über eigenen Flottenverbänden beherrscht ist im Vorteil (Langstreckenmaschinen von verletzlichen landgebundenen Stützpunkten eignen sich kaum für diese Aufgabe).
- Wer Luftunterstützung ausgehend von Trägern bieten kann, ist ebenfalls im Vorteil (die Flugstützpunkte können in die Nähe der Geschehnisse «gefahren» werden).
- Flugzeugträger haben im Durchschnitt je 28 Abfangjäger. Sie haben zudem eigene Luftabwehrraketen und äusserst gute weitreichende elektronische Luftraum- und U-Boot-Ortungsanlagen.
- Die Radarreichweite kann durch fliegende Radaraufklärungsmaschinen entscheidend ausgedehnt werden, so dass gegnerische anfliegende Objekte noch ausserhalb der Einsatzdistanz ihrer Raketen ausgemacht und durch Heranführen von eigenen Jägern (oder Raketen) bekämpft werden können.
- Trägerverbände sind unterwegs und verschieben sich stündlich um 50 bis 60 km. Sie können unerwartet Kurskorrekturen vornehmen.
- Träger sind von je 5 bis 8 Kreuzern, Zerstörern oder Fregatten begleitet, die einen weiteren Luft- und U-Bootabwehrschirm um das Schiff bilden.
- Solche Kampfgruppen operieren nicht mehr in traditioneller Sichtweite und in Kiellinie. Sie sind so weit auseinandergezogen, dass sich ein konzentrierter Schlag auf den ganzen Verband mit Fernlenk Waffen nicht lohnt (siehe auch Kurskorrekturen).



Hier führt die USS ALBANY (CG-10), Flaggschiff der 6. US-Flotte, einen grösseren Verband der Mittelmeerflotte und alliierter Einheiten während den Oktobermanövern 1976 an. Im Kielwasser des Flaggschiffs folgt der neue Atomkreuzer USS SOUTH CAROLINA (CGN-37).



Ein Blick aus dem Helikopter auf die über 300 Meter lange JOHN F. KENNEDY, die bis zu 100 Flugzeuge mitführen kann. Deutlich ist die schräg zur Schiffslinie verlaufende Landebahn zu erkennen. Zwei Katapulte befinden sich im vorderen Teil des Flugdecks, zwei weitere sind in der Landebahn ersichtlich. Der Kommandoturm ist seitlich nach Steuerbord verschoben. Die vier Fünfblattschrauben der KENNEDY verleihen dem Koloss eine Maximalgeschwindigkeit von über 60 km/h.

- Träger haben U-Boot-Ortungs- und U-Bootabwehrflugzeuge bzw. -helikopter. Schliesslich dürften auch eigene atomgetriebene Jagd-U-Boote in Bereitschaft lauern.
- Träger und andere Schiffe haben ausgeklügelte elektronische Störmittel.
- Träger haben auch Kurzstreckenraketen zur Bekämpfung von durchgedrungenen Flugkörpern.
- Träger sind schliesslich so gross, dass sie einzelne konventionelle Treffer verkraften könnten.
- Ein Trägerverband ist auf gegnerischen Radarschirmen inmitten von täglich rund 600 sich unterwegs befindenden Han-

kommandiert. Dieses lange Wegbleiben stellt hohe Anforderungen und Entbehrungen an die Mannschaft, die meistens die Navy zu ihrem Beruf gewählt haben und derartige Trennungen von der Familie in Kauf nehmen müssen. Die Schiffe der 6. US-Flotte sind zum Auftanken und Aufmunitionieren nicht auf feste Hafenanlagen angewiesen. Wohl sind in Neapel, in Gaeta (Flaggschiff) und bei der Insel La Maddalena (U-Boottender) einige Schiffe fest stationiert, der Rest versorgt sich aber selbständig auf hoher See während der Fahrt von den diversen Hilfsschiffstypen. Diese bringen die Versorgungsgüter teils direkt aus den USA, teils aus südeuropäischen Häfen. Die von den Ame-

See sehr heikel. Vertical Replenishment (VERTREP) gleich Versorgungsmanöver, bei dem Lebensmittel und Munition per Tragnetz mittels Helikopter von Schiff zu Schiff geflogen werden. Diese Art von Versorgung kann gleichzeitig zum UNREP-Manöver erfolgen. Es wird vielfach für die Verproviantierung von kleineren Schiffen angewendet. Nicht brauchbar ist das Manöver für die Uebernahme von Oel. Viele der modernen Versorgungsschiffe der US Navy führen mehrere Helikopter mit. Das VERTREP bedeutet einen erheblichen Zeitgewinn, fallen doch zeitraubende Manöver zum Auflaufen und Längseitsgehen weg, nicht selten verstreichen immerhin 3 bis 4 Stunden, bis beispielsweise ein Flugzeugträger mit Lebensmitteln eingedeckt ist.

Ein Flottenverband ist während Versorgungsmanövern infolge der beschränkten Manövrierfähigkeit, der Konzentration von Schiffen und der reduzierten Geschwindigkeit gefährdet. Ueblicherweise werden solche Aktionen nicht «an vorderster Front» vorgenommen, sondern im «rückwärtigen Raum» und bei Nacht. Nicht selten werden während der Versorgungsmanövern Fälle von «Feindkontakt» geübt. Leinen werden dabei sofort gelöst, die Schiffe trennen sich erstaunlich rasch, dezentralisieren und nehmen ihre Verteidigungspositionen ein, die ihnen auch wieder vermehrte Bewegungsfreiheit erlauben.

#### Erholung und Image

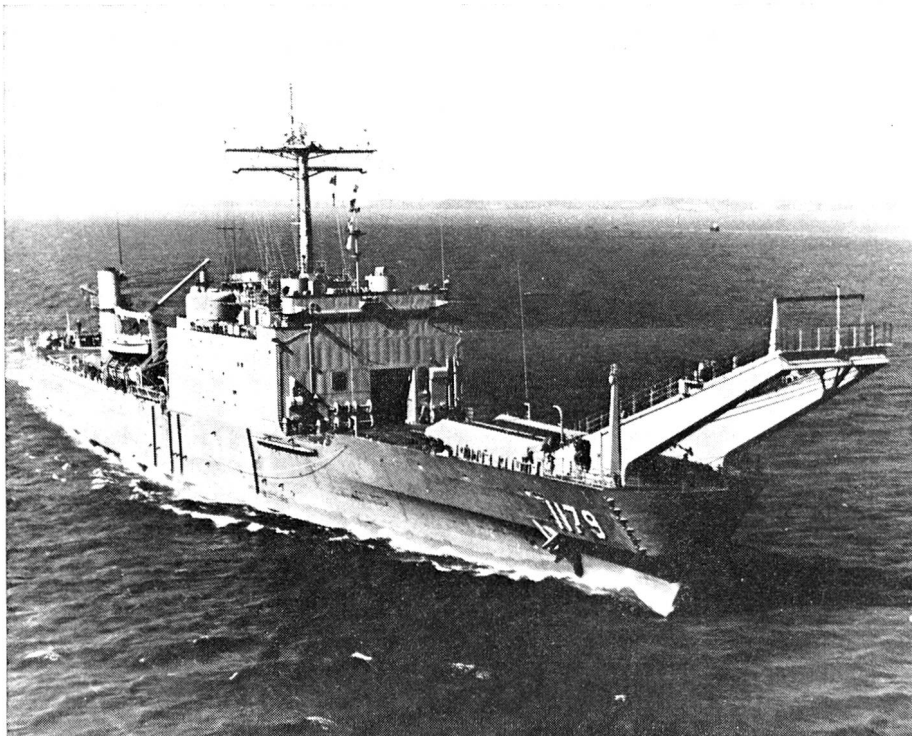
Die 6. US-Flotte bemüht sich, nicht nur waffenstarreres Gebilde zu sein. Nebst den notwendigen Uebungen werden häufig die verschiedensten Städte entlang den Mittelmeerküsten besucht. Diese Besuche dienen meistens mehreren Zwecken. Einmal können die Seeleute die tagelange Abkapselung auf offener See bei ihrem Landurlaub etwas vergessen, vielfach treffen sie dorthin angereiste Angehörige aus den USA, dann aber wird die Präsenz auch dazu benutzt, den lokalen Behörden und der Bevölkerung das Material zu zeigen.

Man wirbt für Verständnis und gleichzeitig erhofft man sich natürlich einen gewissen positiven Eindruck zu hinterlassen.

Die uneigennützigte Hilfe, die die 6. Flotte beispielsweise bei Katastrophen, bei Evakuierungen, bei der Aufbauhilfe eines Altersheimes in Griechenland, bei der Rettung von Matrosen in Seenot, durch Helikopterflüge bei einem dringenden Krankheitsfall in einem abgelegenen Dorf in der Türkei, bei der Uebernahme von Patenschaften sizilianischer Kinder oder bei anderen Diensten leistet, wird dankbar entgegengenommen und ist den Beziehungen der südländischen Bewohner zu den Seeleuten der 6. Flotte nur förderlich.

#### Der Kommandant der 6. Flotte

Normalerweise amtiert der Kommandant der 6. US-Flotte für 1 bis 2 Jahre. Zurzeit ist



Zur 6. US-Flotte gehören auch amphibische Einheiten. Diese sind in der Kampfgruppe 63 zusammengefasst und in der Lage, jederzeit ein verstärktes Bataillon Marinefüsilieri mit Artillerie und Panzern an Land zu werfen. Hier sehen wir ein relativ neues Schiff, die USS NEWPORT (LST-1179), das in der Lage ist, eine Anzahl Panzer zu landen.

delsschiffen im Mittelmeer nicht leicht zu unterscheiden.

#### Bereitschaft und Ausdauer

Es ist wichtig, dass die Einheiten der 6. US-Flotte jederzeit jahraus, jahrein bei Auftreten von Krisensituationen irgendwo im Mittelmeer reagieren können.

Die Schiffe, deren Besatzung übrigens vor Antritt einer Dienstzeit im Mittelmeer den Beweis der Einsatzfähigkeit erbringen müssen (meist in der Karibik), operieren in der Regel verteilt in der ganzen See. Damit ist die Anmarschzeit zu einem Konflikt her reduziert.

Die Schiffe werden normalerweise 4 bis 7 Monat aus den USA zur 6. US-Flotte ab-

gerikanern auf einen modernsten Stand gebrachten Versorgungsmethoden geben der Flotte eine grosse Selbständigkeit und Unabhängigkeit, die die Ausdauer ganz wesentlich steigern. Folgende Arten der Versorgung werden praktiziert:

Underway Replenishment (UNREP) gleich normales Versorgungsmanöver, bei dem Versorgungsschiffe und Kampfschiff parallel zueinander in einem Abstand von 60 bis 80 m laufen (bei einer Geschwindigkeit von 12 bis 18 Knoten). Dabei werden Tragseile und Leinen gewechselt, an denen Oelschläuche zu hängen kommen bzw. an denen Waren und Munition hinübergezogen werden. Diese Manöver sind insbesondere bei Nacht oder schwerer



es Vizeadmiral Harry D. Train, II, 50jährig und Absolvent der Marineakademie in Annapolis. Er hat sein Hauptquartier in Gaete, nördlich Neapel, auf dem dort «beheimateten» Raketenkreuzer USS ALBANY (CG-10). Der Dreisternoffizier hat eine reichhaltige Kommando- und Stabs Erfahrung. So leistete er Zerstörerdienst, kommandierte ein U-Boot und einen Raketenzerstörer, bevor er vor seiner jetzigen Tätigkeit den verantwortungsvollen Posten eines Direktors der Vereinigten Generalstäbe innehatte. Er löste im Spätsommer 1976 den Vizeadmiral und Fliegeroffizier Frederick C. Turner ab.

### Operationen

Besonders faszinierend bei einem Flottenbesuch sind zweifellos die Aktionen auf den Flugzeugträgern. Am Beispiel des Trägers USS JOHN F. KENNEDY sollen diese Operationen etwas näher erläutert werden. Die KENNEDY ist der zweitneueste Träger der US Navy. Er lief 1967 von Stapel, ist 320 m lang, 77 m breit, verdrängt max. 87 000 t, hat 11,3 m Tiefgang, fährt etwa 60 km/h, seine Maschinen leisten 280 000 PS. Die Besatzung beträgt etwa 5 000 Mann, die 80 bis 100 Flugzeuge können mit 4 Dampfturbinen gestartet werden.

Zur Selbstverteidigung sind umfassende Radaranlagen und 3 Mehrfachraketenstarter zur Fliegerabwehr vorhanden. Für gemütliche Stunden an Bord gibt es ein TV-Studio, eine Radiostation, eine Bibliothek, Fitness-Center usw. Aber auch die lebensnotwendigen Einrichtungen wie Wäscherei, Coiffeur, Schuhmacher, Werkstatt, Einkaufsläden usw. sind vorhanden.

Die verschiedenen Staffeln an Bord bilden ein sogenanntes Trägergeschwader. Eine solche Carrier Air Group setzt sich wie folgt zusammen:

- 2 Staffeln à 14 Abfangjäger vom Typ F4J Phantom, neuerdings F-14 Tomcat
- 2 Staffeln à 12 Leichtbomber des Typs A7 Corsair
- 1 Staffel à 16 Allwetter-Bomber des Typs A6 Intruder, die auch Luftbetankungsmissionen übernehmen
- 1 Staffel à 4 RA 5C Vigilante Aufklärer
- 1 Staffel à 4 Radarfrühwarnmaschinen vom Typ E2C Hawkeye
- 1 Staffel à 4 Seaking Helikopter
- 1 Kurierflugzeug des Typs C1A Trader

Flugoperationen sind zur Routine geworden. Sie wiederholen sich tags und nachts, bis zu 18 Stunden pro Tag. Dennoch ist es ein immer wieder fesselndes Schauspiel von nahezu perfektem Zusammenspiel von Mensch und Technik.

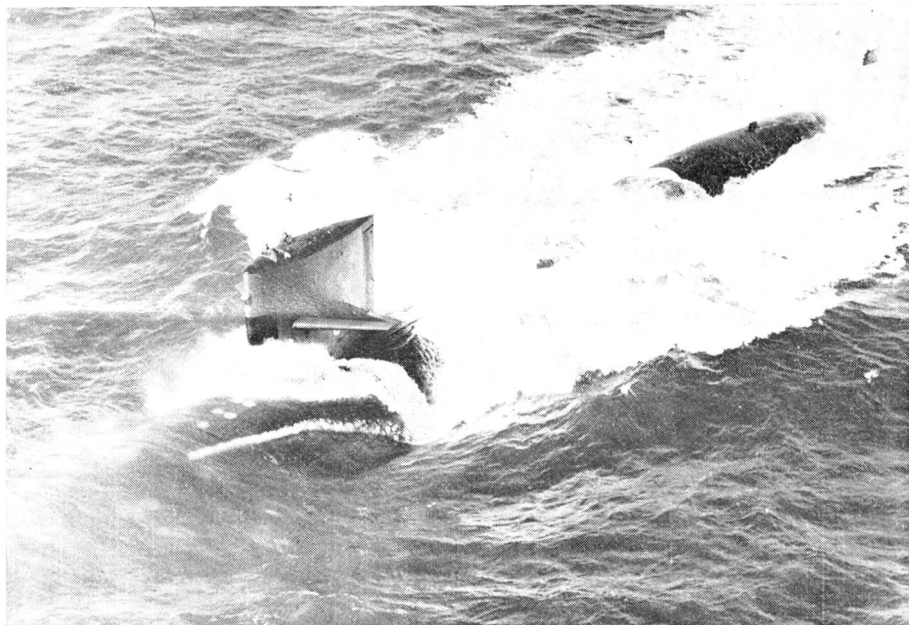
Während die Maschinen gewartet, aus den mächtigen unter dem Flugdeck liegenden Hangarhallen mit 4 grossen Lifts auf das Flugdeck gehoben und vorbereitet werden, melden sich die Piloten etwa 1 1/2 Stunden vor ihrer Mission im staffeleigenen Bereit-

schaftsraum (Ready-room). Meistens sind es für jede Mission 2 Besatzungen und eine Reservebesatzung, die sich pro Staffel einzufinden haben. Der verantwortliche Offizier gibt in einem 30- bis 45minütigen Briefing die notwendigen Informationen für den bevorstehenden Flug.

Anschliessend kleiden sich die Flieger in die Druckanzüge ein und sehen die Bordpapiere ihrer Maschine durch, die Bericht über die ausgeführten Arbeiten geben.

Auf Geheiss durch das mächtig dröhnende Bordlautsprechersystem begeben sich die Piloten auf das Flugdeck. Der Träger dreht nun direkt in den Wind. Gegebenenfalls muss er dazu um 180° von seinem normalen Kurs abweichen. 20 Minuten dauert es

siven Stahlseilen am Katapultschuh befestigt. Ein weiteres Stahlseil hält jeden Abfangjäger zurück (ansonst würden die jetzt mit Volleistung laufenden Triebwerke das Flugzeug «in Fahrt» bringen). Die letzten Matrosen eilen unter dem Rumpf hervor und deuten mit gehobenen Daumen alles i. O. an. Der Katapult-Offizier kreist die erhobene rechte Hand und führt sie dann im Halbkreis zu Boden. Dies ist das Zeichen für den Katapultauslöser, der am Flugdeckrand im catwalk («Katzensteg» rund um das Flugdeck) steht. Dessen Knopfdruck reisst den mit Dampf beschleunigten Katapultschuh und damit das Flugzeug mit 80 m lange Bahn entlang (das Rückhalteseil ist an der Sollbruch-



Atom-U-Boote, wie hier die USS FINBACK, gehören zur Kampfgruppe 69 der 6. US-Flotte. Ihre Aufgabe besteht vor allem im Aufspüren und Jagen gegnerischer U-Boote.

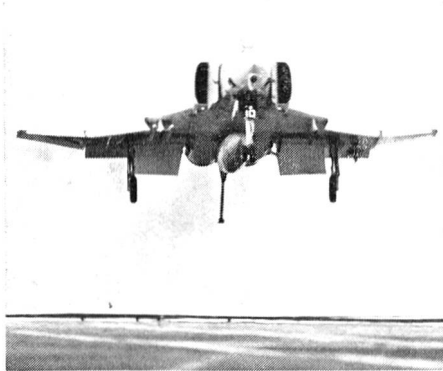
noch bis zum Start. Die Flieger werden vom Chef der Flugzeugmannschaft empfangen und absolvieren zusammen mit diesem die äussere Ueberprüfung der Maschine, dann klettern sie ins Cockpit und werden angeschnallt. Der hoch über dem Flugdeck im Kontrollturm sitzende «Air Boss» ordnet nun die Räumung des Flugdecks von allen Unbefugten an. Mächtig hallen seine Appelle über das Schiff, so dass auch die mit mickey-mouse-ähnlichen Lärmschutzgarnituren versehenen Flugdeckmannschaften die Warnung vor Propellern und Düsentriebswerken nicht überhören können. Und dann beginnt die Szenerie «zu leben». Triebwerk um Triebwerk heult auf. 20 Maschinen sind für diese Startserie bereit. Wie Marionetten dirigieren die je nach Funktion mit farbigen Jerseys gekleideten Matrosen mit geheimnisvollen Handzeichen die beiden ersten Phantoms zu den Bugkatapulten. Flink werden die schweren Maschinen mit mas-

stelle entzweigebrochen). Am Ende der Bahn hebt nach nur 2 Sekunden die Phantom mit etwa 240 km/h ab! Diese Manöver wiederholen sich auf allen 4 Katapulten mit präzise eingeübten Handgriffen. Nach wenigen Minuten entschwindet die letzte Maschine am Himmel, gespenstische Ruhe kehrt ein, einzig der kräftige Gegenwind bleibt.

Meistens kehrt eine solche Welle 1 1/2 bis 2 Stunden später zum Flugzeugträger zurück. Sie landet nachdem kurz vorher die 2. Welle gestartet wird. Damit braucht die KENNEDY nur einmal den Kurs zu ändern. Von der Navigationsbrücke aus, sechs Decks hoch über dem Flugdeck, verfolgen wir zusammen mit dem «Skipper» (Kommandant des Trägers) Kapitän zur See John C. Dixon Jr. die nun eingeleiteten Landeoperationen. Der Fliegeroffizier und ehemalige Staffelkommandant in Vietnam scheint den Operationen auch mit seinen 25 Navy-Jahren mindestens so gespannt

entgegenzusehen wie wir. Trotz der Spannung, er ist bei sämtlichen Flugoperationen und auch bei der Uebernahme von Oel und Lebensmitteln immer persönlich auf der Brücke, sieht er den Manövern mit Vertrauen entgegen. Er ist um seine gut trainierten Flieger besorgt.

Bereits überfliegen die ersten Phantoms die KENNEDY, die erste Maschine kippt ab und kommt in die Anflugrunde. Mit ausgefahrenem Fahrgestell, Landeklappen und Fanghaken schwebt sie wie eine Mücke von achtern her mit über 200 km/h heran. Sie überfliegt das Heck, der Pilot setzt den Jet genau in die 4 quer zur Landebahn gespannten, auf dem Deck liegenden Seile, er erwischt das zweite, die Triebwerke heulen kurz auf und die Maschine steht 80 Meter entfernt still. Der Fanghaken hebt sich, das Seil fällt herunter, wird wieder gespannt und der Flieger rollt sofort aus der Landezone weg, während gleichzeitig die Flügel aufgeklappt werden. Diese imposante «Darbietung» wickelt sich in se-



Eine F-48-Phantom der 14. Fighter Squadron kehrt mit ausgefahrenem Fahrgestell und Fanghaken auf die KENNEDY zurück. Landegeschwindigkeit zirka 220 km/h, die Bremsstrecke beträgt zirka 80—120 Meter.

kundenschnelle ab, denn 60 Sekunden später folgt die nächste Maschine. Piloten, die die Fangseile verpassen oder aus anderen Gründen durchzustarten haben, steuern ihre Maschine sicher in eine neue Anflugrunde. Aber es geschieht eigentlich selten, vielleicht etwas mehr bei Nacht, sonst aber zeigen die Navy-Piloten fliegerische Meisterstücke. Sie haben keine andere Wahl, als ihre Jets auf einem nur 30 m langen Streifen aufzusetzen, damit der Haken ein Seil erwischt. Die Landungen sind deshalb oft sehr unsanft, aber die Maschinen werden auch entsprechend robust gebaut. Nach der Landung der letzten Maschine, auch sie wird auf dem Vorderdeck geparkt, lobt der «Air Boss» die speditive Arbeit der Flugdeckbesatzung über die Lautsprecher. In den mit Kunstlicht erhellten Staffelnräumen machen sich bereits die Besatzungen der nächsten Ablösung bereit ...

### Harte Arbeit und Abwechslung

Während den eigentlichen Flugoperationen ist das Leben an Bord sehr hart. Die jungen meist 18- bis 20jährigen Matrosen haben nicht selten bis zu 16 Stunden zu arbeiten. Sie haben vielfach kaum Zeit sich zu langweilen. Und wenn einmal nicht geflogen wird, sind (fast) alle Hände erforderlich, um die grosse Arbeit während tags und nachts stattfindenden Versorgungsmanövern zu erledigen. Oel- oder Lebensmittelübernahmen können bis zu 4 Stunden dauern. Die an den Tragseilen von den Versorgungsschiffen herübergehievten Tonnen von Lebensmitteln müssen speditiv in den nicht immer leicht zugänglichen Magazinen verstaut werden.

Am fünften Tage unseres Besuches, nachdem wir in Barcelona an Bord gegangen waren und zwischenhinein per Helikopter das riesige Versorgungsschiff SEATTLE und einen Zerstörer besucht hatten, liess Captain Dixon in der Nähe von Malta Anker werfen. Auch der uns ständig begleitende sowjetische Begleiter blieb in der Ferne im Dunst in Kontakt.

Der Skipper proklamierte einen sogenannten «Fun in the sun day» (Vergnügen-ander Sonne-Tag). Einerseits sollte der Besatzung damit Entspannung gegönnt werden, andererseits konnte dadurch den auch an den Amerikanern nicht spurlos vorübergegangenen Sparmassnahmen Rechnung getragen werden. Was nun geschah, stand im krassen Gegensatz zum sonst auf dem Flugdeck herrschenden gefährlichen Betrieb. Die nicht in Bereitschaft stehenden Flugzeuge wurden samt und sonders ins Hangardeck oder an den Flugdeckrand beordert. Damit war nun viel Raum frei für diverse sportliche Anlässe. Ein Boxing wurde aufgestellt, auf dem sich während Stunden die Meisterschaft der KENNEDY-Faustfechter abspielte, unter dem Hallo von vielen hundert Zuschauern. Andere Besatzungsangehörige massen sich auf einer 110 Yard Bahn, wiederum andere spielten Volleyball. All dies geschah auf dem 180 Aren grossen Deck. Sogar eine Rock-Band versammelte zahlreiche Zuhörer um ihre gewaltige Elektronik und sorgte für Unterhaltung.

Zu hinterst am Flugdeck aber, dort wo sonst die 20 t schweren «Vögel» auf die Landebahn hinunter donnerten, hatten die Köche der KENNEDY unzählige Grills aufgestellt. Mehrere lange Kolonnen von Seeleuten (und Gästen!) standen nun für feine, echt amerikanische Steaks à discrétion an. Wirklich ein Vergnügen für viele. Man sah aber auch andere, solche die den Rummel fern blieben, ihren Liegestuhl aus der Kabine hervorschleppten und sich hinter einer Phantom-Jagdmaschine zu einigen ruhigen Stunden beim Lesen oder Briefschreiben zurückzogen.

Trotz dem ganzen Treiben mit seinem sehr gemütlichen Anstrich war man nicht etwa sorglos oder unvorsichtig. Zwei Katapult-

bahnen blieben ständig frei und eine Anzahl bewaffneter Jagdmaschinen stand in der Nähe. Die entsprechenden Besatzungen befanden sich auf Pikett. Unverdrossen drehten auf dem Kommandoturm die gewaltigen Radarantennen, darunter der Luftraumüberwachungsschirm, ihre Runden.

Am nächsten Morgen sah das Flugdeck wieder «kriegerischer» aus. Für uns unmerklich hatte die KENNEDY in der Nacht die Anker gelichtet und fuhr nun ostwärts. Während wir in den vergangenen Tagen stets nur von wenigen Schiffen, meistens sogar nur von einem Zerstörer begleitet gewesen waren, änderte sich das Bild an diesem Morgen. Aus verschiedenen Richtungen waren am Horizont die Silhouetten zahlreicher weiterer Einheiten der 6. Flotte auszumachen. Es mutete fast ein wenig unheimlich an, wie sich diese lautlose Konzentration zu einer Armada von Schiffen vollzog. Unter den 14 Schiffen machten wir eine stattliche Zahl von Versorgungsschiffen aus.

Später erfuhren wir, dass dieser peinlich genau eingehaltene Aufmarsch an einer zeitlich und örtlich präzise festgelegten Stelle im Mittelmeer zu bedeuten hatte. Ein grosser Verband von Kampfschiffen sollte sich in möglichst kurzer Zeit mit Oel, Munition und Lebensmitteln verproviantieren. Da meistens nicht alle 3 Versorgungskategorien von demselben Versorgungsschiff übernommen werden können, müssen die zeitraubenden Parallelmanöver, das Wechseln von Leinen und Schläuchen mehrmals erfolgen. Immerhin bewirkt die relativ enge Verbandsfahrt, dass die Schiffe bei solchen Wechseln nicht allzu grosse Distanzen zum nächsten Versorger zurücklegen haben. Die Versorgungsoperationen werden noch dadurch etwas beschleunigt, dass beispielsweise Tanker den Treibstoff gleichzeitig an zwei Schiffe abgeben können. Zudem werden Lebensmittel und Munition teilweise auch mit Helikoptern auf die kleineren im Verband fahrenden (und damit nahe gelegenen) Kampfschiffe geflogen.

Die imposante Versorgungsoperation, die von kreisenden Zerstörern gesichert wurde, beanspruchte einen Grossteil des Tages. Besten Anschauungsunterricht des Manövers hatten wir an Bord des 52 000 t (max.) grossen Versorgungsschiffes SEATTLE. Diese Einheit gehört zu einer neuen Generation von Schiffen, die nicht nur eine Kategorie von Gütern, sondern gleich deren 3 an Bord mitführen, nämlich Oel, Munition (1600 t) und Lebensmittel (500 t). Damit braucht ein «Konsument» nur einmal längsseits zu einem Versorger zu gehen. Wir wurden Zeuge, wie sich die SEATTLE sachte neben die KENNEDY schob und wie in bester professioneller Manier innert kurzer Zeit die Leinen hinüber auf die als Deck dienenden Flugzeugaufzüge der KENNEDY schnellten. Dann wurde während Stunden Oel in die 6000 t

grossen Bunker des Trägers gepumpt, während an den Stahlseilen Netz um Netz mit Lebensmitteln hinüberfuhr. Die ganze Zeit konzentrierten sich die Kapitäne und Steuerleute auf der SEATTLE wie auf der KENNEDY auf eine fehlerfreie Einhaltung des Abstandes. Es wäre nicht das erste Mal, dass sich bei solchen heiklen Manövern die recht träge reagierenden Schiffe gegenseitig rammen. Unermüdlich flogen während der gleichen Zeit die beiden Sea Knight Helikopter der SEATTLE ihre gefüllten Warennetze hinüber zu den Zerstörern. Unser Ausflug auf das nach einem Indianer benannte, stolze Versorgungsschiff endete mit dem Rückflug auf die KENNEDY.

Am darauffolgenden Morgen war die Umgebung der KENNEDY mit Ausnahme des sie treu begleitenden Zerstörers (und des weit achtern abliegenden sowjetischen Geleiters) leer und verlassen. Lautlos, wie sie gekommen waren, hatten die zahlreichen grauen Schiffe der 6. Flotte sich wieder entfernt.

Auch für uns nahte nun der Moment des Abschiedes.

Nach einem herzlichen «Good bye» des 1. Offiziers stiegen wir in eine Kuriermaschine des Typs C2A Greyhound, die zu einer Navy-Staffel in Neapel gehörte, und konnten kurz darauf am eigenen Leib erfahren, was ein Katapultstart ist . . .

Wenige Sekunden nach dem «Launch» nahm sich die KENNEDY, die für fast eine Woche unsere Basis gewesen war, wie ein Spielzeug aus. Bald entschwand sie im Dunst und wir landeten 2 Stunden später in Napoli.



Ein Uberschall-Fotoaufklärer des Typs RA-5C Vigilante ist auf einem Katapult startbereit. Der Matrose im Vordergrund verständigt sich mit Handzeichen mit dem hier nicht sichtbaren Katapultoffizier. Sobald ihm dieser das Auslösesignal gibt, wird er am Schalter einen Knopf drücken. Dadurch wird die Vigilante auf der nur 80 m langen Dampfkatapultbahn innert zwei Sekunden von 0 auf über 200 km/h beschleunigt und in die Luft befördert.

Wenn Sie, lieber Leser, diese Zeilen überfliegen, kreuzen die Einheiten der 6. US-Flotte im Mittelmeer immer noch unermüdlich auf und ab. Es sind jetzt sicher einige andere Schiffe dabei, die Besatzungen sind teilweise ausgewechselt worden,

einige Schiffe liegen irgendwo vor Anker und ihre Matrosen geniessen den wohlverdienten Urlaub, einige sind aber auch auf Station. Und dies ist doch eigentlich beruhigend zu wissen . . .

## Aus andern Verbänden

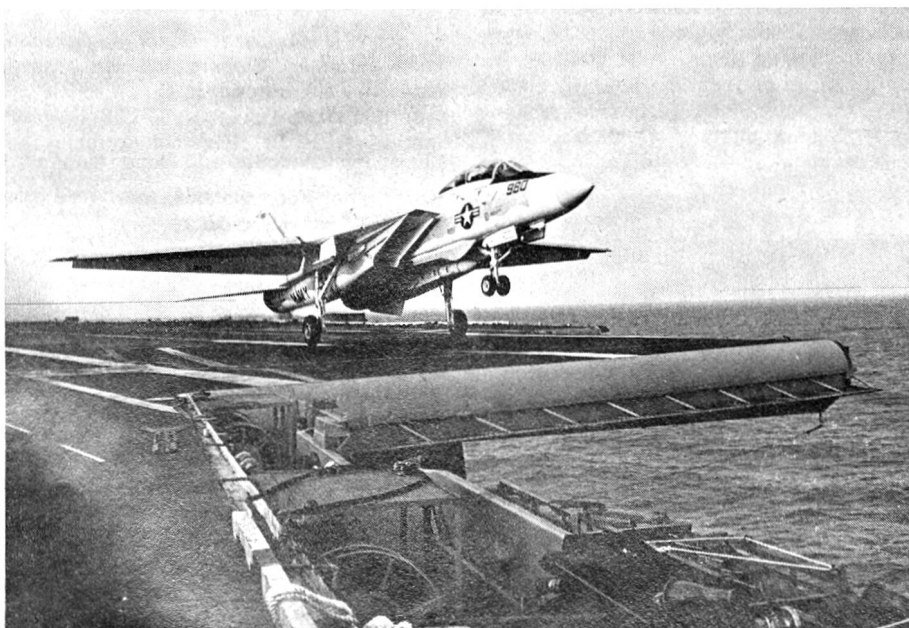
### Sternmarsch der blauen Truppen nach Langenthal

Der Regionalverband 2 des Schweiz. Militär-Sanitäts-Vereins führt in der Nacht vom 12. auf den 13. März 1977 zum 14. Male den Sternmarsch der blauen Truppen durch. Diese Leistungsprüfung dient der Förderung der Marschtüchtigkeit und der Weiterverbreitung der Grundkenntnisse in Kameradenhilfe.

Ausschreibungen und Anmeldeformulare für diese originelle Marschprüfung können beim Präsidenten des OK Werner Saurer, Tscharandistrasse 9, 4500 Solothurn, bezogen werden.

### 9. Marsch um den Zugersee des UOV Zug

Der 9. Marsch um den Zugersee des Unteroftiziersvereins Zug wird am 27. April 1977 durchgeführt. Interessenten zur Teilnahme mögen sich dieses Datum vormerken.



Die Mittelmeerflotte führt zurzeit erstmals Staffeln mit den neuen Hochleistungsflugzeugen vom Typ F-14A Tomcat auf ihren Flugzeugträgern. Diese mit Schwenkflügeln ausgestatteten Maschinen zeichnen sich besonders durch ihre Wendigkeit und durch ihr äusserst modernes Waffensystem aus, das erlaubt gleichzeitig die sechs Phoenix Luft-Lenk-waffen auf sechs verschiedene Ziele abzufeuern.