

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 49 (1974)
Heft: 5

Artikel: Als Gast bei der 6. US Flotte im Mittelmeer
Autor: Kürsener, Jürg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-705666>

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 13.12.2025

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

Als Gast bei der 6. US Flotte im Mittelmeer

Oblt Jürg Kürsener, Solothurn

1. Allgemeines

Ein Besuch bei Seestreitkräften ist für einen Schweizer in zweierlei Hinsicht interessant. Einmal stellen Kriegsschiffe an sich für einen Binnenländer militärisch völlig Neuland dar. Auf der anderen Seite sind für die Dimensionen, das Bordleben und für das Gefühl der Verbundenheit mit der grossen weiten Welt keine Parallelen zu finden.

Für die Amerikaner und ihre Politik hat die Flotte seit jeher eine wesentliche Rolle gespielt, ihre Bedeutung wird — wenn sich auch gewisse Schwerpunktverlagerungen abzeichnen — nicht bestritten. Im Gegenteil, die Navy ist wohl noch immer jene Waffengattung innerhalb der US-Streitkräfte, die die Tradition am meisten pflegt. Admiral Zumwalt — mit 49 Jahren der zum höchsten Posten des Admiralstabschefs berufen — hat allerdings in seiner kurzen Tätigkeit eine Reihe von Weisungen erlassen, die die strengen Vorschriften der Navy etwas lockern, Backenbart und Tragen von Zivilkleidern im Urlaub sind jetzt z. B. toleriert. Trotzdem ist Zumwalt einer wichtigen Sorge noch nicht entoben. Seit dem 1. Juli 1973 wird kein Amerikaner mehr zum Dienst einberufen. Heer, Marine, Luftwaffe, Marinecorps und Küstenwache sind auf Freiwillige angewiesen, die nur noch mit entsprechend erhöhten Gehältern zu kriegen sind. Das wirkt sich entscheidend auf die Rekrutierungsquoten aus, u. a. auch auf jene der Marine, die trotz ihrem Slogan «Join Navy and see the world» den Bedarf nur knapp decken kann, während die Luftwaffe auf 101 Prozent kommt (das Heer gar nur auf 70 Prozent!).

Die stark erhöhten Gehälter haben das ohnehin unter dem Zwang der Konjunkturlage dahinvegetierende Verteidigungsbudget erheblich zuungunsten der Materialbeschaffung beeinflusst. Allein 60 Prozent des Navy-Budgets sind Gehälter und Löhne.

Die Schwierigkeiten sind nicht ohne Spuren an der US Navy vorbeigegangen. In den letzten sechs Jahren ist der Schiffsbestand um 44 Prozent von 932 auf 518 Einheiten zurückgegangen (Juni 1974), während die Zahl der Flugzeuge von 8491 auf 6603 ab-

nahm (22 Prozent). Der personelle Bestand betrug am 30. September 1969 764 867 Mann, am 1. Juni 1973 nur noch 563 431 Mann. Obschon viele Schiffe infolge ihres Alters ausser Dienst gestellt werden mussten und die in gleicher Zahl die Lücke füllenden Neubauten ausblieben, hat die US-Seekriegsleitung das Beste herauszuholen versucht (und zurzeit laufen einige sehr imposante Bauprogramme an). Um vorübergehende Einschränkungen gewisser Flottenoperationen ist sie allerdings nicht herumgekommen. Das hat auch die 6. Flotte zu spüren.



2. Die 6. US-Flotte

2.1 Die Organisation der Flotte

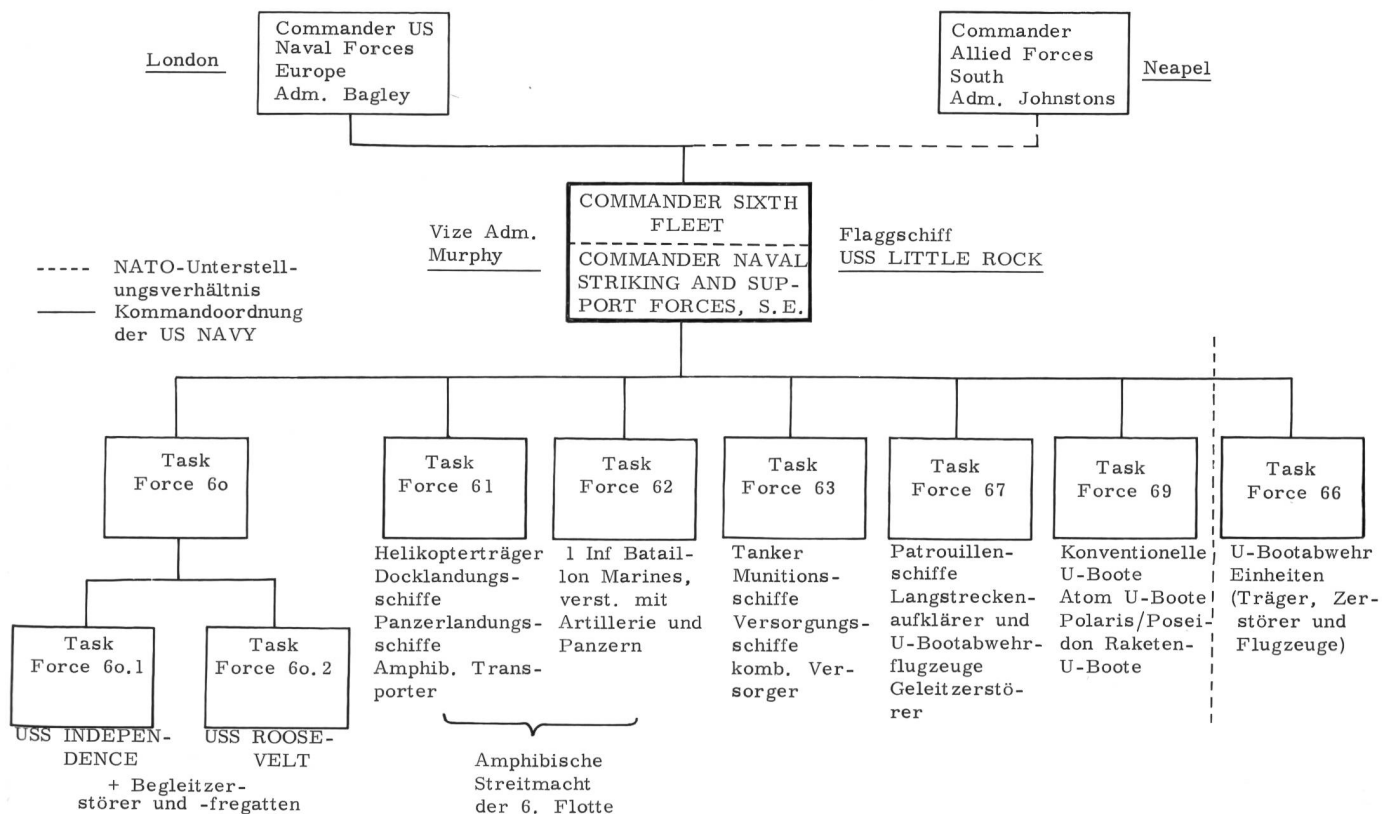
Den Kern der gesamten amerikanischen Flottenorganisation bilden die vier Flotten, deren Operationsgebiete wie folgt abgegrenzt sind:

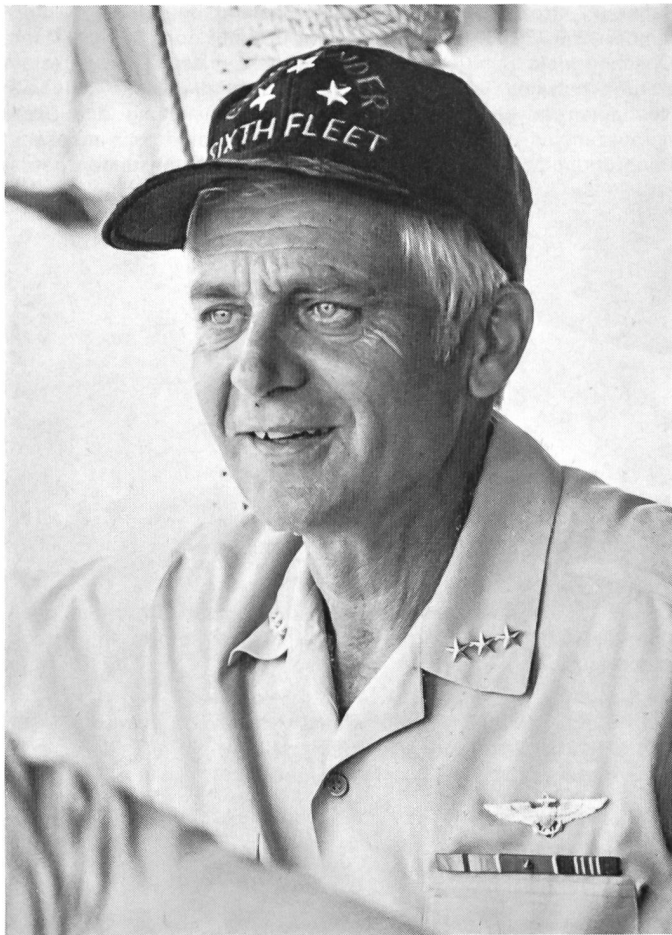
- 2. Flotte Ostküste USA, Atlantik, Nordsee
- 6. Flotte Mittelmeer, manchmal Schwarzes Meer
- 3. Flotte Westküste USA bis Hawaii
- 7. Flotte Pazifik, Südostasien, Indischer Ozean

Die 6. Flotte umfasst im einzelnen folgende Verbände:

- 2.2 Die Kampfgruppen (Task Forces)
- 2.2.1 Allgemeines

Die Organisation der amerikanischen 6. Flotte im Mittelmeer





Vizeadmiral Daniel J. Murphy auf der Brücke seines Flaggschiffes, dem Raketenkreuzer «USS Little Rock» (CLG-4). Der Kommandant der 6. US-Flotte trägt die typische Baseballmütze und über den Auszeichnungen die «Goldenen Flügel» des Marinepiloten.

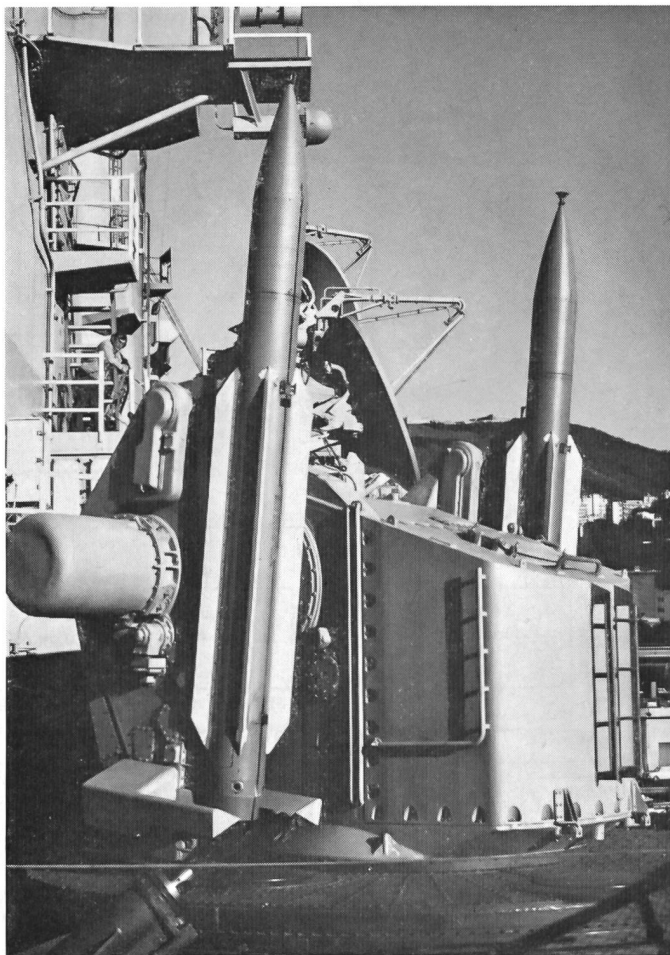
Das Bild zeigt die «USS Mount Whitney». Es ist eines der zwei modernen amphibischen Kommandoschiffe der US Navy. Von der «Mount Whitney» aus führt Konteradmiral Ellis sämtliche amphibischen Streitkräfte östlich der USA. Das Schiff ist reichlich mit Elektronik und Führungsmitteln ausgestattet (siehe Antennen), kann achtern auch Helikopter aufnehmen und weist viele Unterkunftsmöglichkeiten für Stäbe auf.



Hier überfliegt eine Lockheed Orion P-3 der Task Force 67 den sowjetischen Helikopterträger «Moskva». Es gehört zu den Aufgaben der amerikanischen Patrol Squadrons im Mittelmeer, ständig über die Standorte der sowjetischen Flotteneinheiten zu orientieren. Daneben kommen sie aber auch ihrer zweiten Aufgabe, der Ortung und Abwehr von getauchten U-Booten, nach.

(Fotos: Official US Navy und Verfasser)

Kleinere Raketenzerstörer und einige Kreuzer (wie hier auf der «USS Albany») verfügen über Doppelwerfer für Flabraketen mittlerer Reichweite. Die hier ausgefahrenen Tartar-Raketen sind je 680 kg schwer, fliegen mit Mach 2 einen über 16 km entfernten Gegner mit halbaktiver Radarführung an.



Die 6. Flotte ist zwei verschiedenen vorgesetzten Stellen verantwortlich.

- In der internen Kommandostruktur der US Navy untersteht der Kommandant der 6. Flotte dem Oberbefehlshaber der US-Marinestreitkräfte in Europa, Admiral W. H. Bagley (HQ in London).
- Im Rahmen ihrer NATO-Verpflichtungen untersteht die 6. Flotte der alliierten Kommandostruktur, nämlich dem Oberbefehlshaber

der alliierten Streitkräfte Südeuropas (US-Admiral Means Johnstons) mit HQ in Neapel. In dieser Funktion nimmt die 6. Flotte die Bezeichnung «Naval Striking and Support Forces, Southern Europe» an.

- Demzufolge stehen Vizeadmiral Daniel Murphy, Kommandant der 6. Flotte, zwei Stäbe zur Verfügung, der eine auf seinem Flaggschiff, dem Raketenkreuzer «USS Little Rock», und der andere in Neapel als NATO-Stab.

Die Offiziersgrade in der US Navy (Ärmelabzeichen)

1) Ensign	Lieutenant Junior Grade	Lieutenant	Lieutenant Commander	Commander	Captain	Rear Admiral	Vice Admiral	Admiral
2) Fähnrich zur See	Leutnant z S	Kapitänleutnant z S	Korvettenkapitän z S	Fregattenkapitän z S	Kapitän z S	Konteradmiral	Vizeadmiral	Admiral
3) Lt	Oblt	Hptm	Maj	Oberstlt	Oberst	Div	Korpskdt	(General)

- Offiziersränge der US Navy (Original)
- Entspr Ränge in deutscher Bezeichnung
- Die den Of rängen der Marine entsprechenden Of ränge unserer Armee

Wir bleiben im weiteren beim Begriff «6. Flotte».

2.22 Task Force 60

Die 6. Flotte stützt sich im wesentlichen auf ihre Trägerwaffe, die sogenannte Task Force 60. Meistens zählen hiezu zwei Flugzeugträger mit zugehörigen Begleitschiffen. Zur Zeit meines Besuches waren es die Flugzeugträger «Kennedy» und «Independence». Da die Task Force 60 selten geschlossen operiert, ist sie in zwei Subverbände unterteilt worden (Task Forces 60.1 und 60.2), die je von einem Konteradmiral befehligt werden. Der eine Verband hält sich im westlichen, der andere im östlichen Mittelmeer auf, dies aus Gründen der eigenen Sicherheit und raschmöglicher Reaktion.

2.23 Task Force 61

Die amphibischen Streitkräfte der US Navy sind in sogenannte Amphibious Groups aufgeteilt, von denen die zweite im atlantischen Raum stationiert ist und zurzeit von Konteradmiral William H. Ellis kommandiert wird. Der Verband teilt sich in diverse amphibische Geschwader auf. Von diesen trägt das sechste die Bezeichnung «Amphibische Bereitschaftsgruppe Mittelmeer», es wird von Captain Mason Wells im Ehrenrang eines Commodore (einem Grad, den es offiziell in der US Navy nicht gibt) befehligt. Diese Task Force verfügt über eine Vielfalt von Schiffen, die die tragenden Elemente der 6. Flotte bei amphibischen Landungsoperationen bilden. Sehr eng wird vor allem mit der Task Force 62 zusammengearbeitet.

In der amphibischen Seekriegsführung ist die US Navy wenn auch nicht mit übertrieben vielen, so doch mit sehr modernen Einheiten ausgerüstet. Im wesentlichen zählen dazu:

- Amphibische Kommandoschiffe (US-Navy-Bezeichnung LCC) Schwimmende Kommando- und Führungsschiffe, reichlich mit Elektronik ausgerüstet. Die modernsten Einheiten gehören der «Blue Ridge»-Klasse an. Eigenbewaffnung, Helikopterdeck, Unterkünfte für grosse Stäbe. Maximale Verdrängung 19 000 t. Konteradmiral Ellis führt seine Flagge auf einem Schiff dieser Klasse, «USS Mount Whitney».
- Amphibische Sturmschiffe (Helikopterträger LPH) Schiffe der «Iwo Jima»-Klasse. An Bord ist eine verstärkte Helikopterstaffel mit bewaffneten Sea Cobras, mit Transporthelos Sea Knight, mit schweren Transporthelos Sea Stallions und mit einer kleinen Zahl Führungshelos vom Typ Huey (insgesamt 30 Helos). Unterkünfte für etwa 1800 Marinefusiliere. Grosses Lazarett. Maximal 18 300 t Verdrängung.
- Amphibische Transport-Dockschiffe (LPD) Schiffe der «Austin»-Klasse, mit kleinerem Helikopterdeck (6 Helos). 930 Marines, Ladung 3900 t. Maximal 17 100 t Verdrängung. Kann kleinere Landungsboote mitführen, die beim Fluten des Hecks aus dem Dock herauschwimmen können.
- Docklandungsschiffe (LSD) Schiffe der «Thomaston»-Klasse, sehr ähnlich den LPD, aber älter. Keine spezielle Helikopterkapazität. 100 Marines. Kann

21 kleine oder 4 grössere Landungsboote im flutbaren Heck mitführen. Maximal 11 270 t Verdrängung.

- Amphibische Frachtschiffe (LKA)
Moderne Schiffe dieser Art gehören zur «Charleston»-Klasse. Kein Schwimmdock. Landungsboote werden mittels Kranen zu Wasser gesenkt. Einfaches Helodeck. Maximal 20 700 t.
 - Amphibische Transporter (LPA)
Sehr ähnlich wie LKA, aber älter. 1500 Marines. «Paul Revere»-Klasse. Einfaches Helodeck. Maximal 16 840 t. Kann kleine Landungsboote mitführen.
 - Panzerladungsschiff (LST)
Verschiedene Typen vorhanden. Die modernsten gehören der «Newport»-Klasse an. 500 t Ladung, 430 Marines, eine Anzahl Panzer. Maximal 8340 t Verdrängung.
- Von Zeit zu Zeit operieren auch Minenleger und -sucher mit dieser Kampfgruppe.

2.24 Task Force 62

Dieser Kampfverband stellt die Kampftruppen und das Material, die auf die Schiffe der Task Force 61 verladen werden. Jene Task Force ist ein Bestandteil der US Navy, diese hier besteht aus Leuten des US-Marine-Corps. Beide Kampfgruppen sind aber auf sehr enge Zusammenarbeit angewiesen, die eine ist ohne das Mitwirken der anderen wertlos.

Die Task Force 62 umfasst in normalen Zeiten etwa 2000 Marinefüsilierere oder, wie sie auch genannt werden, «Ledernacken». Sie stellen ein verstärktes Bataillon (Infanterie), zu dem Panzer des Typs M-48 (demnächst M-60) und Artillerie mit M-109-Haubitzen gehören.

2.25 Task Force 63

Dieser Verband ist für die 6. Flotte absolut lebenswichtig und vorab in der heutigen Lage nicht wegzudenken. Er umfasst eine Anzahl Versorgungsschiffe, die die Kriegsschiffe auf hoher See, während der Fahrt, mit eigens aus den USA herbeigebrachten Gütern eindecken. Dazu gehören Brennstoffe aller Art, Munition, Lenk Waffen und Raketen, Lebensmittel, Ersatzteile, Post usw. Dieser Kampfgruppe ist es zuzuschreiben, dass die Einheiten der 6. Flotte immer einen erstaunlich hohen Grad an Einsatzbereitschaft, Mobilität und Selbständigkeit aufweisen können.

Die im Mittelmeer gewöhnlich anzutreffenden Schiffstypen sind die folgenden:

- Vorrats- und Materialschiffe (AFS)
Sie versorgen die Kampfschiffe mit Lebensmitteln, oft auch mit Ersatzteilen. Weisen grosse Gefrierräume auf. Modernste Einheiten gehören der «Mars»-Klasse an. 2 Helikopter. Maximal 17 000 t Verdrängung.
- Munitionstransporter (AE)
Sie geben Artilleriemunition, Bomben, Raketen aller Art an die Kampfschiffe ab. Modernste Schiffe stammen aus der «Kilauea»-Klasse. 2 Helikopter. Maximale Verdrängung 20 500 t.
- Tanker (AO) und kombinierte Versorger (AOE)
 - Modernste Schiffe sind die 4 Einheiten der «Sacramento»-Klasse, die gleichzeitig Munition, Brennstoff und Lebensmittel mitführen. 3 Helikopter. Ladung: 1600 t Munition, 500 t Lebensmittel und Tausende von Tonnen Öl. Maximal 53 600 t Verdrängung.
 - Weitere Tanker, die auch Lebensmittel mitführen, gehören der «Wichita»-Klasse an. 2 Helikopter. Maximale Verdrängung 37 360 t.
 - Ordentliche Tanker. Die grössten gehören zur «Neosho»-Klasse, zum Teil Helo-Deck. Maximal 40 000 t Verdrängung.
 - Weitere Tanker diverser Grösse und verschiedenen Alters.
- Vorratsschiffe (AF)
Schiffe diverser Typen vorhanden.

Insgesamt zählt die Task Force 63 zwischen 8 und 12 Einheiten der genannten Typs. Ein Teil dieser Schiffe pendelt dauernd

zwischen den USA und dem Mittelmeer hin und her, um die Bestände der dort bleibenden Einheiten aufzufüllen. Diese Funktion hatte zur Zeit meines Besuches u. a. auch die «USS Rigel» (AF-58) übernommen, die in zweimonatlichem Turnus hin und zurück fuhr.

Die Versorgungstechniken sind weit fortgeschritten. Normal ist es immer noch, wenn sich die im Underway Replenishment (UNREP) engagierten Schiffe während der Fahrt parallel zueinander in einen Abstand von etwa 60 bis 80 m manövrieren, Leinen von Bord zu Bord wechseln, an denen dann die schweren Ölschläuche zu hängen kommen bzw. an denen die Waretische herübergezogen werden.

Seit geraumer Zeit wird auch das Vertical Replenishment (VERTREP) praktiziert. Die moderneren Versorger sind fast durchweg mit Helikoptern des Typs Sea Knight bestückt. Diese fliegen unabhängig vom UNREP Güter und Munition zu kleineren (manchmal auch grösseren) Schiffen, für die sich damit ein extra Längsseitskommen erübrigt (mit Ausnahme der Ölübernahme!).

2.26 Task Force 67

Die Task Force 67 hat die Verantwortung über Luft- und Seeraumüberwachung in der ganzen Mittelmeerzone. Zu diesem Zweck stehen ihr verschiedene Mittel zur Verfügung.

Die Luftkomponente besteht aus Langstreckenaufklärern des Typs P-3 C Lockheed Orion, die u. a. von Festlandstützpunkten in Spanien und Italien (Sigonella auf Sizilien), oft auch von Kreta aus operieren. Die P-3 C ist mit ihrer hochmodernen Elektronik und Bewaffnung bestens zur Ortung und Bekämpfung von U-Booten geeignet. Die Maschinen sind in sogenannte Patrol Squadrons gegliedert, die periodisch ihre Hauptbasen in den USA für einige Monate mit Stützpunkten im Mittelmeerraum vertauschen. So standen damals Flugzeuge der Aufklärerstaffel 45 in Sigonella und solche der Wetteraufklärungsstaffel 4 (WP-3 E) in Athen.

Die Seekomponente umfasst Geleittregatten und Kanonenboote, welche die konventionelle Überwachung ausführen und zeitweise auch die «Beschattung» interessanter fremder Schiffe übernehmen. Hauptvertreter dieser Schiffe sind die Geleittregatten der «Knox»- und «Dealey»-Klasse sowie die Kanonenboote der «Ashville»-Klasse.

Im Gegensatz zur sowjetischen Flotte, die mit ihrer grossen Zahl von Kriegsschiffen und Fischertrawlern keine Mühe bekundet, alle grösseren US-Einheiten zu beschatten, baut die US Navy vorab auf ihre Luftaufklärung, die gut ausgebaut ist und ebenso genaue Informationen über die Standorte der sowjetischen Einheiten gewährleistet.

2.27 Task Force 64

Neben dem langen Arm der 6. Flotte — dem Flugzeug der Task Force 60 — verfügt sie auch über ein anderes gewichtiges strategisches Mittel: das Raketen-U-Boot. Die ins Mittelmeer abgeordneten atomgetriebenen Schiffe dieser Art, jedes mit 16 weitreichenden Polaris A-3 oder Poseidon Missilen mit Mehrfachsprengköpfen ausgerüstet, unterstehen der operationellen Kontrolle von Vizeadmiral Murphy. Überdies können diese Boote mit ihren Torpedos auch andere Aufgaben übernehmen.

Die Polaris/Poseidon-Flotte der US Navy (total 41 Schiffe) ist in 4 Geschwader aufgeteilt, zu denen je ein grosses Mutterschiff (Tender) gehört. Geschwader (Submarine Squadron, kurz Subron) 16 ist in Rota (Spanien), Subron 14 in Holy Loch (Schottland), Subron 18 in Charleston (USA) und Subron 15 auf Guam (Pazifik) beheimatet. Jedes Geschwader weist 9 Schiffe auf, der Rest ist mit anderen Aufgaben betraut.

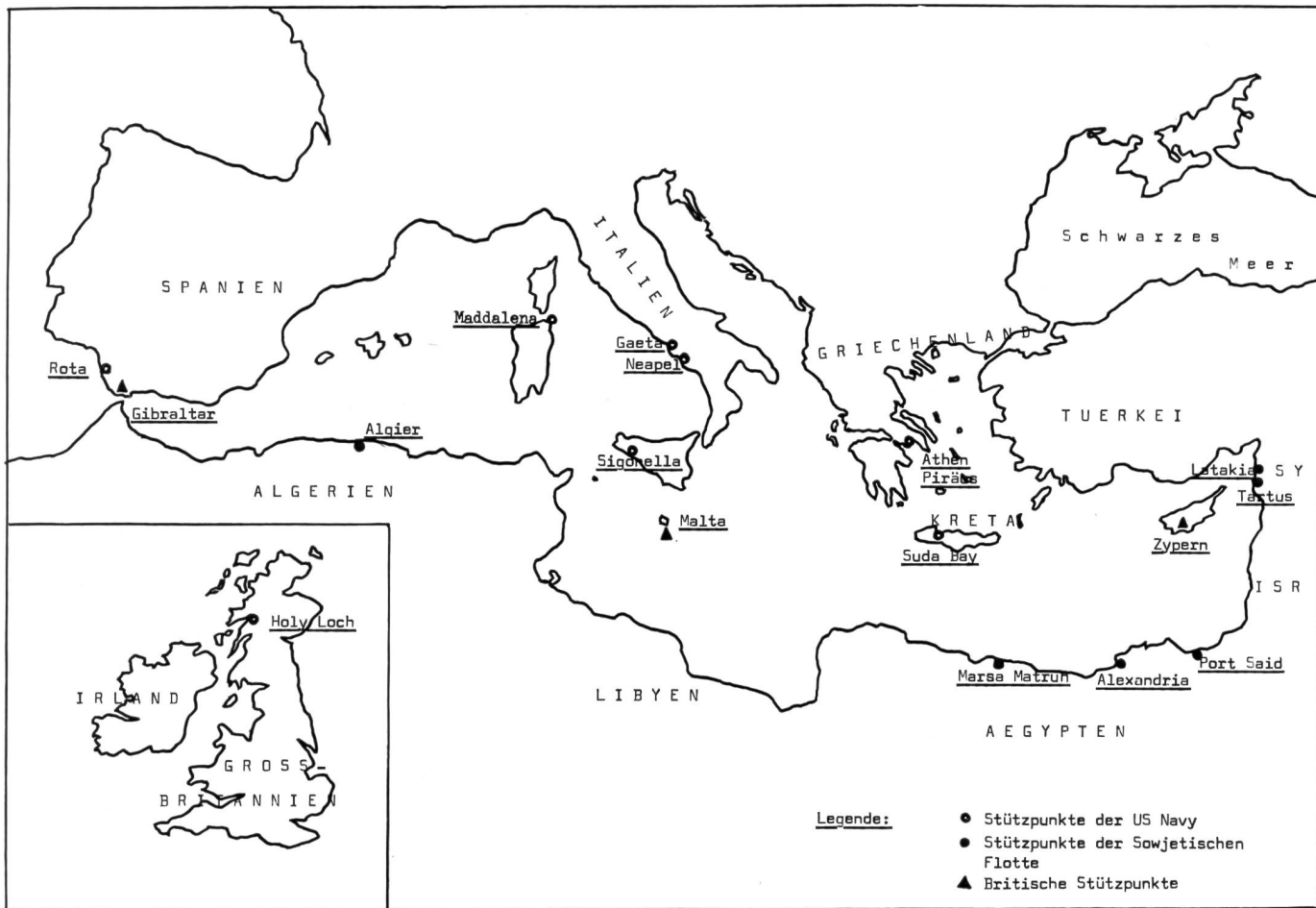
2.28 Task Force 69

Normalerweise sind 4 oder 5 Angriffs-U-Boote, konventionell oder atomar angetrieben, zu diesem Kampfverband ins Mittelmeer abkommandiert. Diese U-Boote sind primär zur Jagd gegnerischer U-Boote bestimmt. Erst in zweiter Linie sind Überwassereinheiten zu bekämpfen oder Sonderaufgaben zu erfüllen. Diese Schiffe erproben zudem immer wieder die Abwehrbereitschaft der Einheiten der 6. Flotte.

Ihre interessanteste Waffe ist die Subroc (Submarine rocket), ein «Geschoss», das ähnlich einem Torpedo unter Wasser ausgestossen wird, dann aber an die Oberfläche steigt, wo ein Raketenriebsatz zündet und den Torpedo über weite Distanzen in die Zielnähe bringt. Hier taucht die Subroc wieder ein und steuert das gegnerische Schiff an.

Aus diesem Grunde haben 1973 sechs Zerstörer der 6. Flotte sogenannte «Heimatrechte» im *Golf von Eleusis*, 22 km von Athen entfernt, einberäumt erhalten. In absehbarer Zeit wird ein Flugzeugträger («Saratoga»?) folgen. Durch diese Massnahmen erhofft man sich nicht zuletzt auch einen gewissen Erfolg bei den Seeleuten, die jetzt des öfters ihre dort ansässigen Familien

Das Stützpunktwesen der US Navy (inklusive Schottland), der sowjetischen Flotte und der Royal Navy im Mittelmeer



2.3 Das Operationsgebiet der 6. US-Flotte

Die Einsätze der amerikanischen 6. Flotte erstrecken sich ausschliesslich auf den Mittelmeerraum, gelegentlich auf das Schwarze Meer, wo von Zeit zu Zeit einige Zerstörer demonstrativ einfahren, um auch die Freiheit dieser See zu dokumentieren. Bis 1967 wechselten die Amerikaner hie und da Einheiten via Suezkanal-Rotes Meer mit der 7. Flotte im Pazifik oder mit der kleinen im Persischen Golf (Bahrein) ständig stationierten Flotte aus. An sich könnte die Flotte völlig unabhängig von jeglichen Stützpunkten im Mittelmeer operieren. Das manifestiert sich u. a. in den wiederholt geübten Versorgungsmanövern. In Vietnam blieben Flugzeugträger über einen Monat ununterbrochen auf hoher See, im vierten Nahostkrieg die «Kennedy» gar 48 Tage. Aus verschiedenen Gründen haben die Amerikaner im Laufe der Zeit gewisse Stützpunkte ausgebaut und vermehrt beansprucht. Einmal können dadurch kostspielige An- und Rückmärsche zu Stützpunkten ausserhalb des Mittelmeeres vermieden werden und andererseits will man die vermehrt angeordneten Hafenliegezeiten (infolge Budgetrestriktionen) mit der Möglichkeit des Zusammenreffens von Seeleuten und Angehörigen kombinieren.

treffen können. Bisher mussten die meisten während einer etwa sechsmonatigen Mittelmeer-Diensttour auf solche Zusammenkünfte verzichten. Es handelt sich also nicht um einen Stützpunkt in dem Sinne, dass grössere Reparatur- oder Überholarbeiten ausgeführt werden können.

Anders verhält es sich beim neuen Stützpunkt bei der Inselgruppe *Maddalena* nördlich Sardinien. Dort ist seit kurzem ein grosser U-Boot-Tender der US Navy stationiert, der leichtere Reparaturarbeiten selbständig ausführen kann. Solche Tender können bis zu zwölf U-Boote betreuen, welche periodisch längsseits kommen und revidiert werden. Der Tender verfügt über riesige Ersatzteillager und kann der U-Boot-Besatzung vorübergehend grössere und wohllichere Unterkünfte, Bibliotheken usw. zur Verfügung stellen.

Neapel war während langer Zeit ein oft besuchter Hafen der 6. Flotte. Dieses Bild hat sich in letzter Zeit mehr und mehr zugunsten Athens geändert. Noch sind einige kleinere Kampfeinheiten der Task Force 67 und der Zerstörertender «USS Cascade» in der italienischen Stadt beheimatet. Bereits werden aber auch vereinzelt Landinstallationen der Navy nach Athen verlegt.

Neapel ist aber immer noch das Hauptportal zur 6. Flotte. Seeleute, Besucher, Journalisten, die irgendein Schiff aufzusuchen haben, begeben sich zum speziell der US Navy zugeteilten Abschnitt des Flughafens Napoli. Die dort beheimatete Kurierstaffel 24 besorgt mit ihren Maschinen C-1 A Trader und C-2 A Greyhound den Transport von Passagieren, Post und Material zu den Flugzeugträgern, welche ihrerseits für die Weiterverteilung zu kleineren Einheiten verantwortlich sind.

Ungefähr 80 km nördlich von Neapel befindet sich die Stadt Gaeta. Sie ist der Heimathafen des Flaggschiffes der 6. Flotte «USS Little Rock» und beherbergt in einer Siedlung viele Angehörige der Besatzung und des Stabes.

Eigentlich ausserhalb des Mittelmeeres, nordwestlich von Gibraltar, liegt die spanische Stadt Rota, ein für die 6. Flotte sehr bedeutungsvoller Ort. Hier stehen grössere Versorgungs- und

Reparatureinrichtungen zur Verfügung, zudem ist hier ein Geschwader von Lenkwaffen-U-Booten inklusive einem 22 000 t grossen Tender beheimatet.

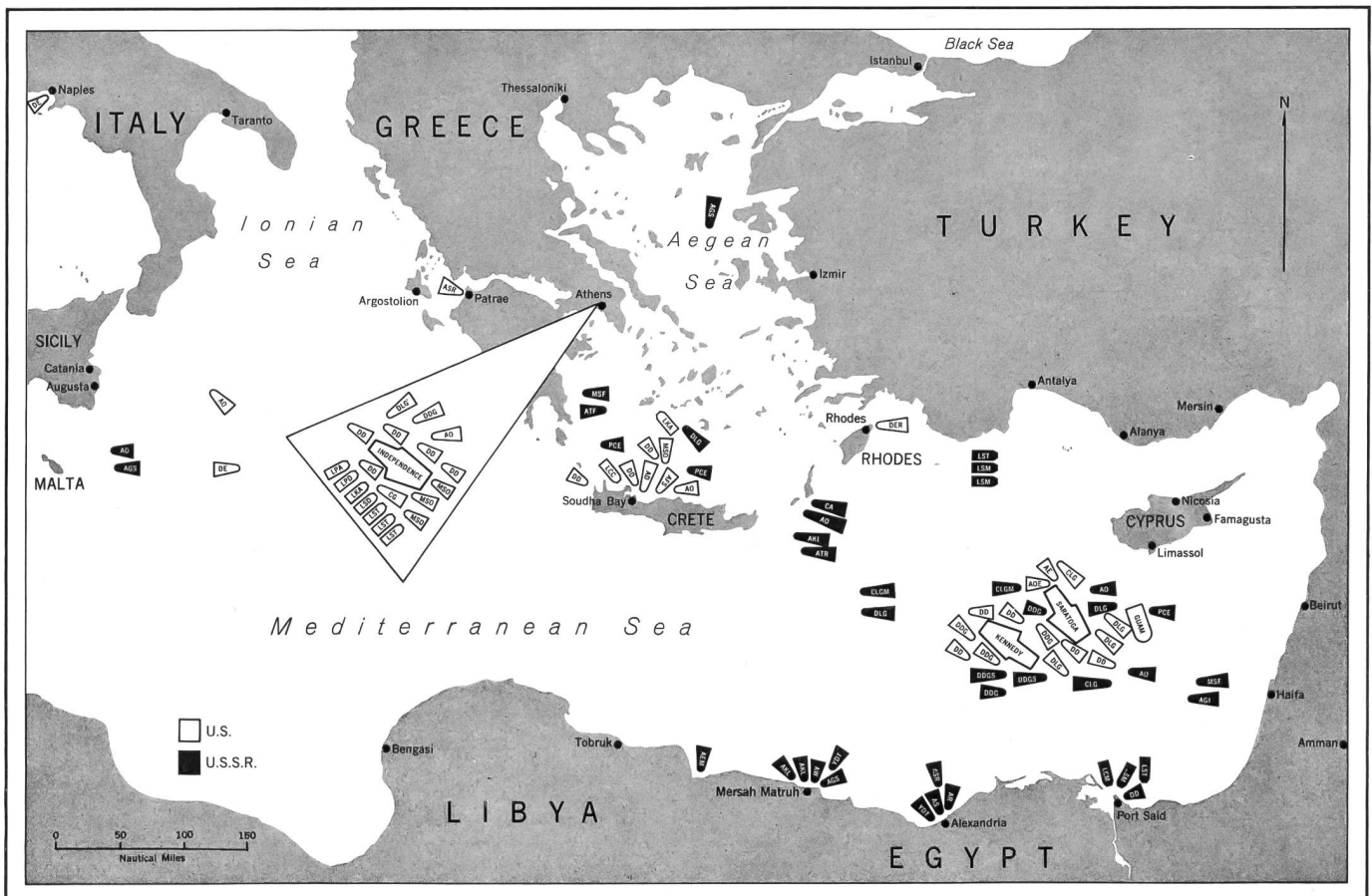
Nebst diesen Stützpunkten für Schiffe fliegen Maschinen der 6. Flotte regelmässig Flugfelder auf Kreta, Sizilien, in Rota, Neapel und Athen an.

Verschiedene seichte Stellen mit günstigen Ankergelegenheiten werden von Einheiten der 6. Flotte des öfters aufgesucht, so zum Beispiel die Hurd-Bank nahe Malta oder die Augusta-Bay östlich Sizilien.

2.4 Die historische Vergangenheit der 6. Flotte

Die USA haben seit dem frühen 19. Jahrhundert vereinzelt Kriegsschiffe ins Mittelmeer beordert. Häufiger wurden diese Erscheinungen nach dem Ersten Weltkrieg, als sich die Schiffe für die

Der Aufmarsch der 6. Flotte und der sowjetischen Eskadra im östlichen Mittelmeer anlässlich der Nahostkrise im Herbst 1970



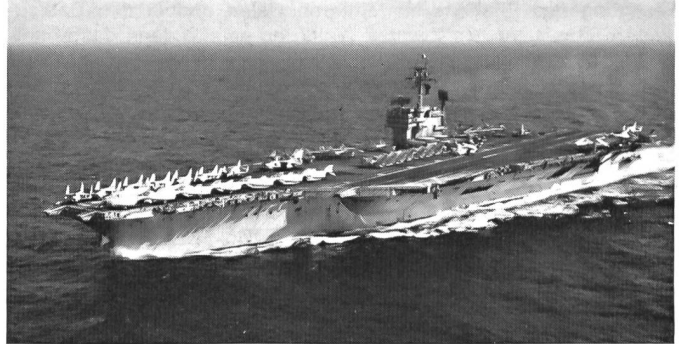
Jedes Schiff ist mit einer Buchstabengruppe versehen. Diese Buchstabengruppe ordnet das Schiff einer ganz bestimmten Kategorie zu. Wir wollen uns allerdings nur auf den jeweils ersten Buchstaben konzentrieren, der das Schiff einer bestimmten Hauptkategorie zuordnet.

- «Saratoga», «Kennedy», «Independence», «Guam» = Flugzeug- bzw. Helikopterträger der US Navy
- CG, CLG, CA, CLGM usw. = Kreuzer irgendwelcher Art
- DLG, DD, DDG, DDGS usw. = Zerstörer irgendwelcher Art
- AFS, AOE, AD, ASR, AEM, ATR, AW, AS, AG usw. = Versorgungs-, Mutter- und Hilfsschiffe aller Art
- LCC, LSD, LST, LCM, LPD, LKA usw. = amphibische Schiffe
- MSO, MSF = Minenschiffe
- PCE = U-Boot-Jäger

Es fehlen die U-Boote, die in dieser Karte nicht aufgeführt sind.



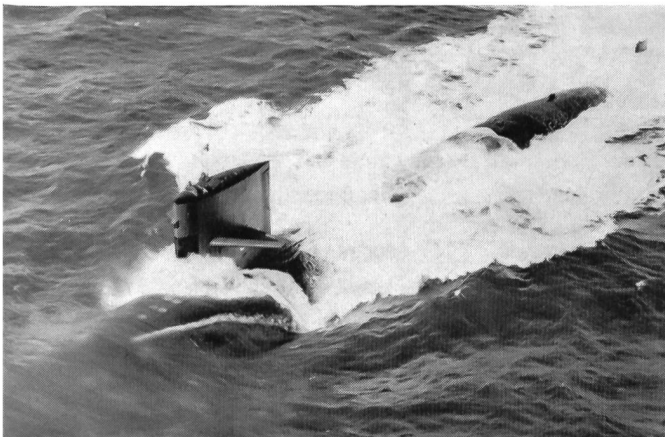
Ein Panzerlandungsschiff, die «USS Terrebonne Parish» (LST-1156), hat ihre Bugtore geöffnet und setzt eine Anzahl von Fahrzeugen der Task Force 62 über eine Pontonbrücke an Land. Vorne leichte Panzerfahrzeuge des Typs Onto, die je 6 Panzerabwehrrohre aufweisen (Kaliber 10,6 cm, dasselbe Rohr ist bei uns auf Jeeps montiert = BAT).



Der Flugzeugträger «USS John F. Kennedy» in voller Fahrt im Mittelmeer. Deutlich ist der nach rechts versetzte Kommandoturm, auch Insel genannt, mit seinen vielen Antennen- und Elektronikausrüstungen erkennlich. Das Schiff verfügt auch über eine moderne U-Boot-Ortungseinrichtung (Sonar).



Eine Intruder A-6 B der Attack Squadron 34 rollt noch mit gefalteten Tragflächen zum Katapult. Über der mächtigen Radarnase ragt der Luftbetankungsstutzen heraus. Dahinter erhebt sich der siebenstöckige Kommandoturm, hinter der unteren Fensterreihe befindet sich die Flaggbücke (Admiralsdeck), darüber die Navigationsbrücke (eigentliche Kommandobrücke), und zuoberst ragt der Kontrollturm für die Flugoperationen heraus.



Normalerweise kreuzen vier oder fünf U-Boote mit der 6. US-Flotte im Mittelmeer. Sie gehören zur Task Force 69 und haben gegnerische U-Boote zu jagen. Ein solches Angriffs-U-Boot ist auch die hier abgebildete «USS Finback» (SSN-670), ein getaucht 4630 t verdrängendes Atom-U-Boot der «Sturgeon»-Klasse (Bewaffnung Subrocs und Torpedos).



Im Hangardeck stehen dicht gedrängt eine Anzahl Maschinen, hier eine Corsair der Attack Squadron 46. Davor sind eine Menge kleiner Transportkarren mit diversen Bomben, Raketen und anderen Behältern zu sehen. Die Bewaffnung erfolgt meist oben auf dem Flugdeck, für alle Fälle werden die Zünder erst im allerletzten Moment eingeschraubt.

Festigung des Friedens im Mittleren Osten und in den Balkanländern einsetzten. Im Zweiten Weltkrieg spielte dann das Mittelmeer die schon eher bekannte Rolle als Schauplatz diverser Kampfhandlungen, als US-Verbände im November 1942 vorerst in Nordafrika, dann im Juli/August 1943 in Sizilien, im Januar 1944 in Anzio landeten und im August 1944 als Gegenstück zur Normandie eine zweite Front in Südfrankreich eröffneten. Die Mittelmeerflotte leistete damals einen entscheidenden Beitrag zum Erfolg der Alliierten in Europa.

Im Frühjahr 1945 wurde der Umfang der US-Seestreitkräfte reduziert. Es blieben einige kleine Detachements in Italien, um die Heeresverbände zu unterstützen, um die US-Handelsschifffahrt zu schützen und um die US-Präsenz zu demonstrieren.

Im Sommer 1945 erfolgte eine weitere Herabsetzung der Zahl amerikanischer Kriegsschiffe. Etliche der befreiten Häfen wurden wieder den staatlichen Souveränitäten einverleibt.

Die kleine zurückbleibende Nachkriegsflotte, bekannt als Marine-streitkräfte Mittelmeer, wurde von einem gebürtigen Schweizer, Vizeadmiral Bernard Bieri, kommandiert. Sein Flaggschiff, der Zerstörerzender «Shenandoah», lag fest vertäut in Neapel. Am 7. August 1947 löste der Kreuzer «Dayton» diesen Tender ab und wurde damit das erste mit der Flotte operierende Flaggschiff der Nachkriegszeit.

Am 1. Juni 1948 änderte die Kommando-Bezeichnung zu «Kommandant 6. Kampfflotte» und am 12. Februar 1950 wurde die definitive Bezeichnung «Commander Sixth Fleet» angenommen.

Seither hat die 6. Flotte viele heikle Situationen meistern müssen. Am meisten Beachtung verdienen die Evakuierung von amerikanischen und anderen Staatsbürgern aus Israel und Ägypten während der Suezkrise 1956, die Landung von Marinefüsiliern im Juli 1958 im Libanon auf Gesuch der dortigen Regierung, der Aufmarsch der 6. Flotte während des Sechstagekrieges 1967 als die Israelis «irrtümlicherweise» das vorgeschobene Elektronikschiff «Liberty» der US Navy angriffen und über 40 Amerikaner töteten, die Präsenz während der Jordanienkrise 1970 und der Alarm im jüngsten Konflikt vom Oktober 1973.

Am Beispiel der Jordanienkrise mag ersichtlich werden, wie die 6. Flotte zu reagieren pflegt. Im September und Oktober 1970 hatten die Sowjets 52 Schiffe im Mittelmeer, die sie in sehr kurzer Zeit auf 72 erhöhten. Das war der Zeitpunkt für die 6. Flotte, einen dritten Flugzeugträger anzufordern. Die «USS John F. Kennedy» folgte dem Ruf. Auf Verlangen des Vereinigten US-Generalstabes verschob sich die 6. Flotte ins östliche Mittelmeer, als die Lage in Jordanien immer kritischer wurde. Die Flotte zählte vor der Verstärkung 45 Schiffe. Beim ersten Zusammentreffen sowjetischer und amerikanischer Einheiten zählte man 40 Schiffe, davon über 20 (inklusive U-Booten) der Sowjets. Innerhalb einer Tagesreichweite amerikanischer Schiffe lagen weitere 50 sowjetische Einheiten! Die Verstärkung der 6. Flotte aus den USA bzw. aus dem Atlantik liess 10 bis 14 Tage auf sich warten. Die Sowjets hatten genügend Schiffe, um jede Bewegung der Amerikaner, bereits ab Auslaufen aus griechischen und türkischen Häfen, zu verfolgen. Innert kurzer Zeit hatten sie diese aus dem Schwarzen Meer durch Bosphorus und Dardanellen herbeibefohlen. Die Konvention von Montreux, die beschränkte Passierungsvorschriften durch diese Meerengen enthält und regelt, schien hiezu kein ernsthaftes Handicap zu sein. Abbildung 4 soll einen Eindruck von der damals spannungsgeladenen Situation vermitteln.

3. Der Besuch

Er begann eigentlich — wie es sich bei Besuchen militärischer Verbände, die oft kurzfristigen operationellen Änderungen unterworfen sind, so gehört — recht überraschend. An einem Freitag-nachmittag kam der Anruf aus Bern mit der einfachen Frage: «Können Sie übermorgen in Barcelona zu einem zehntägigen Besuch an Bord der «Kennedy» gehen?» Ich hatte zwei Stunden Bedenkzeit.



3.1 Die «USS John F. Kennedy» (CVA-67)

Ich stand an besagtem Sonntagnachmittag im Hafen von Barcelona. Nach kurzer Zeit hatte der diensthabende Offizier telefonisch abgeklärt, ob ich tatsächlich zu einem Besuch berechtigt sei. Kurz darauf fuhr eine der 13 Motorbarkassen der «Kennedy» an die Mole. Auf einer längeren Fahrt durch den ganzen Hafen, an der grossen Wellenbrechermauer vorbei, ging es hinaus Richtung offene See zum dort ankernden mächtigen Schiff. Der erste Anblick dieses grauen Kolosses war überwältigend, vor allem als man die sich wie Spielzeuge ausnehmenden Flugzeuge hoch oben auf dem Flugdeck über den Rand herausragen sah.

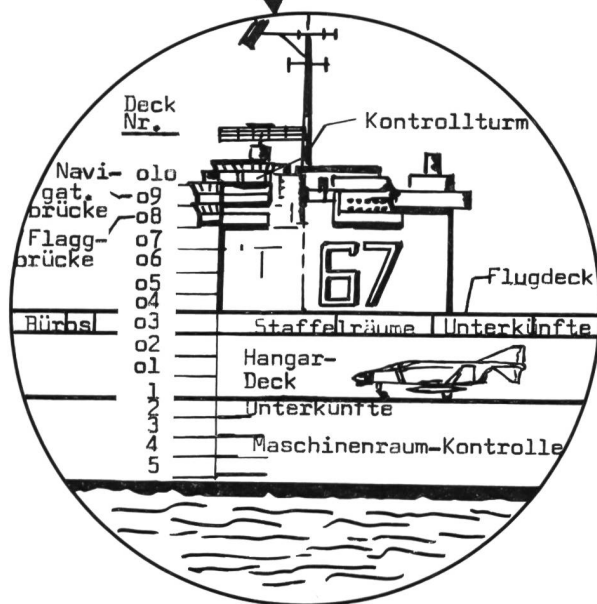
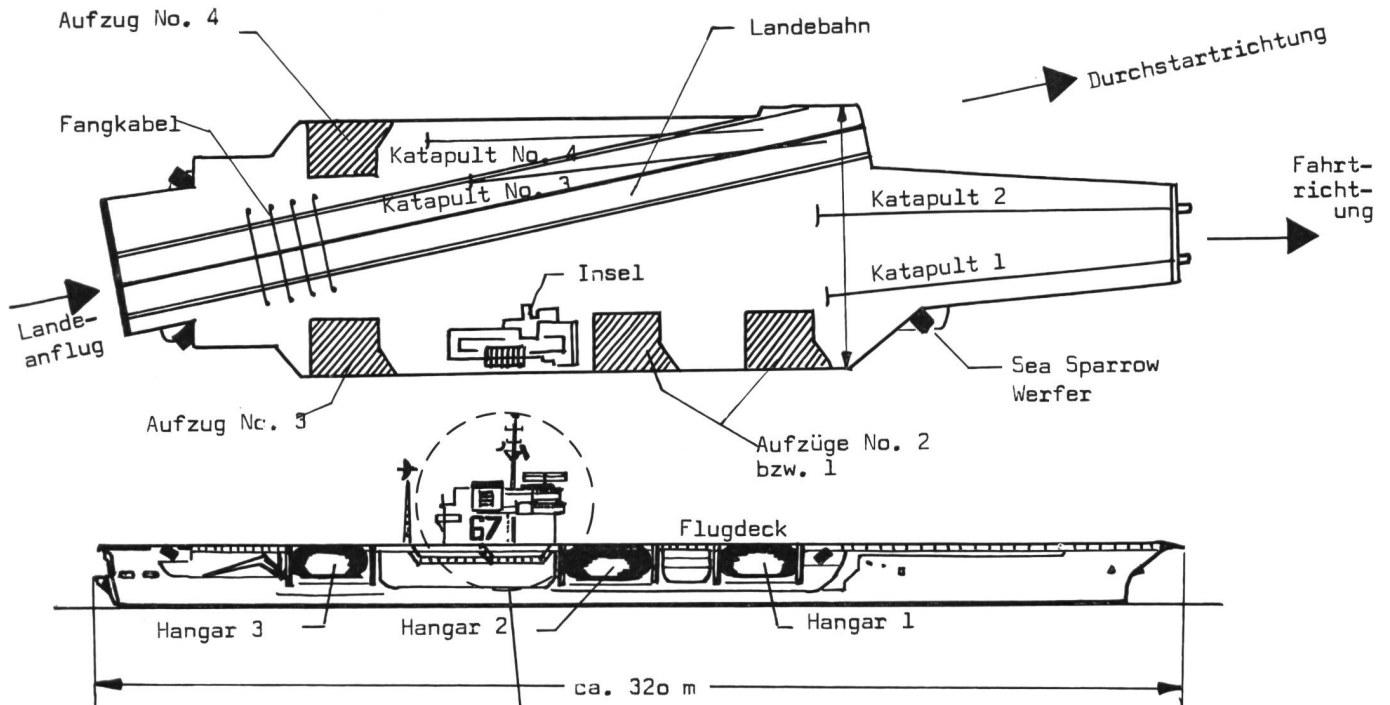
3.11 Die «Kennedy» in Zahlen

Weit mehr als viele Worte sprechen vielleicht die folgenden Angaben über den Flugzeugträger «Kennedy»:

Hersteller:	Newport News Shipbuilding Company
Kiellegung:	22. Oktober 1964
Schiffstaufe:	27. Mai 1967
Indienststellung:	7. September 1968
Antrieb:	konventionell, über 250 000 PS 4 Wellen, 4 Fünfblattschrauben Westinghouse-Turbinen
Kessel zur Dampferzeugung:	Foster Wheeler
Anker:	2 zu je 30 t
Geschwindigkeit:	über 55 km/h
Besatzung inklusive Fliegergeschwader:	5000 Mann
Brennstoff:	über 8000 t Schweröl
Länge:	etwa 320 m
Breite (Flugdeck):	89 m
Verdrängung:	83 000 t (leer 61 450 t)
Höhe (Kiel-Mast):	75 m
Flugdeckfläche:	184 Aren
Katapulte:	4
Flugzeuglifte: (alle am Deckrand)	4
Baukosten:	über 277 Millionen Dollar
Eigenbewaffnung:	drei 8fach-Starter für Kurzstreckenflug- abwehrraketen des Typs Sea Sparrow Rumpf-Sonar zur U-Boot-Ortung

Die «John F. Kennedy» (JFK) ist noch der neueste in Dienst stehende Träger der US Navy. Demnächst wird der 1973 getaufte Atomträger «Nimitz» folgen. Die total fast 5000 an Bord lebenden

Flugdeck- und Längsansicht des Flugzeugträgers «Kennedy»



Begrenzter Längsschnitt durch den Rumpf und den Kommandoturm (= Insel) der KENNEDY

Offiziere und Matrosen bilden die eigentliche Besatzung des Schiffes (etwa 3000) und das Fliegergeschwader (etwa 2000 Mann). Das Schiff verfügt nebst vielem anderem über ein Spital mit mehr als 80 Betten, mehrere Ärzte und Chirurgen, zwei modernste Operationsräume, eine Apotheke, Zahnärzte mit vier Behandlungsräumen, eine Freizeitbibliothek, ein Fitness-Center, ein Postbüro, eine Schuhmacherei, eine Wäscherei, ein Wetterbüro, ein TV- und ein Radiostudio (mit 24 Stunden/Tag Sendezeit), Einkaufsläden, eine Kapelle für religiöse Feiern, drei Coiffeusalons und über eine täglich erscheinende Zeitung, namens «The bird farm news» («Die Vogelfarm-Nachrichten»).

Ferner werden täglich über 1,2 Millionen Liter Frischwasser auf- und 15 000 Mahlzeiten zubereitet, für die 1000 Laib Brot, 4600 kg Gemüse, 2380 kg Fleisch und 10 000 kg Trockenverpflegung sowie 1360 kg Kartoffeln aufzuwenden sind. An Bord sind 800 Telefone und 80 TV-Apparate installiert. In den gekühlten Vorratsräumen der «Kennedy» können folgende Mengen gelagert werden: 908 t Trockenproviant, 183 t Gemüse, 168 t Fleisch und 39 t Milchprodukte.

Die Männer leben in voll klimatisierten Räumen; das einzige, was an Bord fehlt, sind — laut Aussagen der Seeleute — Mädchen und Bäume...

3.12 Die Organisation des Schiffes

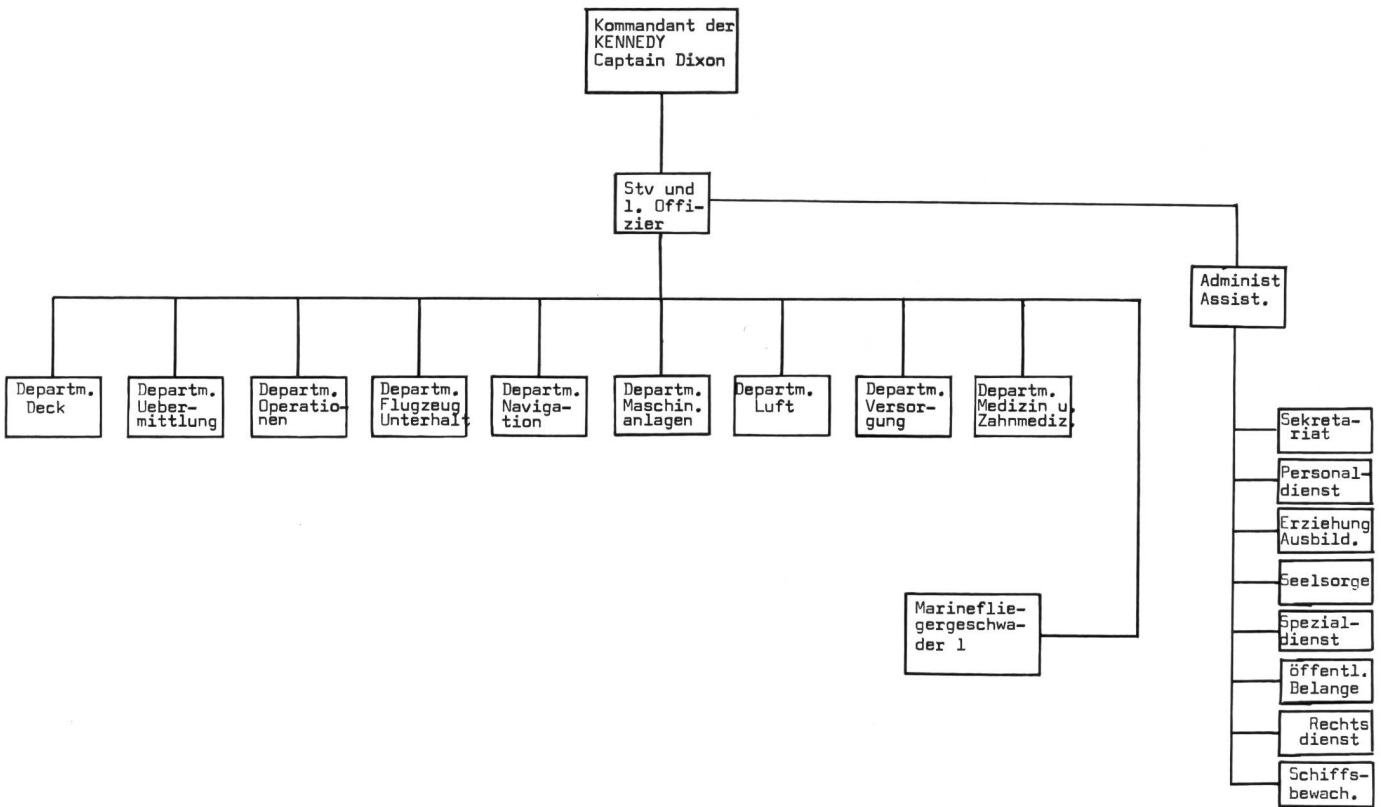
Kommandant eines Flugzeugträgers ist in der US Navy stets ein Kapitän zur See und gleichzeitig Marineflieger gewesen. Zudem soll es ein gutes Sprungbrett für Admiralsposten abgeben, jedenfalls sind die vier letzten Skippers der JFK alle zu Admiralen befördert worden.

Dies liegt wohl darin begründet, dass solche Kommandos nur den besten Offizieren abgegeben werden. Der Skipper der «Kennedy», zur Zeit meines Besuches, war Captain John C. Dixon jr., ein 46jähriger über 1,90 m grosser Mann, der die Marineakademie in Annapolis absolviert hat, in Vietnam als Kommandant einer Phantom-Staffel zu Medaillenehren gekommen ist und unmittelbar vor der Übernahme des Kommandos der «Kennedy» seine Fähig-

keiten zum Führen eines Schiffes während eines Jahres mit dem Kommando eines Flottentankers bewiesen hatte.

Captain Dixon stand damals — ein Offizier behält sein Kommando selten länger als eineinhalb Jahre! — Fregattenkapitän Fred Withers als Stellvertreter und 1. Offizier zur Seite. Auch er hatte in Vietnam eine Corsair-Staffel kommandiert. Diesen beiden höchsten Offizieren unterstehen zahlreiche Departemente, die alle Bereiche des Schiffes umfassen. Das Fliegergeschwader hat insofern eine Sonderrolle inne, als es bloss «Gast» an Bord ist und nicht zur eigentlichen Besatzung zählt. Jeder Staffelkommandant, dem Piloten, Mechaniker und Flugzeuge seiner Einheit unterstehen, ist dem ranggleichen Geschwaderkommandanten — auch ein aussichtsreicher Posten — verantwortlich, der seinerseits das Geschwader (Air Wing) Captain Dixon gegenüber vertritt.

Die Organisation des Flugzeugträgers «Kennedy»



Die Departemente sind die folgenden:

3.121 Deck

Der Bereich Deck ist für die Übernahme von Öl, Munition und Lebensmitteln, Betrieb und Unterhalt der Motorbarkassen und Leinen verantwortlich. Dazu ist er in fünf sogenannte Divisionen unterteilt. Zu warten sind auch die zwei Anker mit ihrer Kettenlänge von 360 m (ein Kettenglied wiegt 180 kg!) sowie die zwölf Nylonseile (Durchmesser 21 cm!) und fünf weitere Leinen. In den Bereich Deck gehören auch die 13 Barkassen, nämlich 7 Nutz-, 2 Personen-, 1 Kapitän's- und 1 Admiralsbarkasse sowie 2 Motorboote.

3.122 Übermittlung und Verbindung

Dieses Departement ist verantwortlich für die sichere und zuverlässige Verbindung, sei diese optischer oder elektronischer Art. Der Bereich besteht aus zwei Divisionen, der Funk- bzw. Signal-

division. Die Signalbrücke befindet sich zuoberst auf dem Kommandoturm. Dort sorgen Matrosen mittels Flaggen- oder Scheinwerfermorsen für optische Verbindungen im Verband. Die eigentliche Funk- und Radiozentrale ist unter Deck und unterhält äusserst moderne Verbindungsmittel, inklusive Satellitenbenützung.

3.123 Operationen

Das Departement Operationen sammelt und wertet alle für die im Verband kreuzenden Schiffe wichtigen Informationen aus. Dazu gehören Nachrichten jeglicher Art, fotografische Aufklärungsunterlagen, meteorologische Voraussagen usw. Wichtigste Bereiche sind die Zweigstelle Nachrichtendienst des Air Wing (Sammlung der Nachrichten, Koordination zwischen dem Träger, dem eingeschifften Stab und dem Air Wing bezüglich Planung von Aufklärungsflügen und Auswertung fotografischer sowie elektronischer Aufklärung), die Zweigstelle Luftoperationen

(Flugverkehrskontrolle, Radarführung während Starts und Landungen), die Zweigstelle Elektronik (wartet sämtliche elektronischen Einrichtungen und bedient die Flabraketenwerfer der «Kennedy»), die Zweigstelle Kampfführungszentrale (= Combat Information Center, von hier aus führen die entscheidenden Instanzen den Kampf, da hier sämtliche Informationen zusammenlaufen und koordiniert werden), die Zweigstelle Meteorologie und die Zweigstelle Einsätze (Zielbezeichnungs-, Bewaffnungs- und Flugplanung für den Luftkrieg).

Alle Zweigstellen sind ihrerseits in diverse Divisionen unterteilt. Attraktivster Ort ist zweifelsohne das Combat Information Center, das Zentrum und Gehirn des Schiffes. Hier ist, entgegen früheren Bräuchen, im Ernstfall der Boss des Schiffes zu finden, nicht mehr auf der Brücke. Der Chef dieses Departementes, Commander Gilkeson, ist dabei die rechte Hand von Skipper Dixon.

3.124 Intermediärer Flugzeugunterhalt

Dieser Bereich unterstützt die einzelnen Staffeln und deren Mechaniker mit den nötigen Einrichtungen und Spezialisten. Zeitweise sind Staffelleute zu diesem Departement detachiert. Schwerwiegende Reparaturarbeiten werden in landgestützten Einrichtungen ausgeführt.

3.125 Waffen

Das Departement Waffen hat die Flugzeuge zu bewaffnen. Alle Waffen, mit Ausnahme der Sea Sparrow und der Kleinwaffen des Marinefusillier-Detachementes an Bord (etwa 70 Mann), werden lufttransportiert, offensive wie defensive.

Sechs vertikale Förderlifte mit je 80 kg Tragkraft, drei Förderbänder u. a. m. stehen zur Verfügung. Dazu kommen elf Lifte mit einer Kapazität von 4,5 t und ein spezieller Lift für 750 kg Last. Zum Transport auf dem Flug- bzw. Hangardeck stehen zwei schwere Gabelstapler, acht Dieselstapler, sechs elektrische Stapler und acht Palettenwagen bereit, die jede Art von Bomben, Raketen und diversen Behältern befördern können.

3.126 Navigation

Dieser Bereich gleicht jenem auf allen anderen Schiffen, mit der Ausnahme, dass auf einem Flugzeugträger ganz speziell die Windverhältnisse zu berücksichtigen sind. Das Schiff hat für Start- bzw. Landeoperationen besondere Manöver auszuführen, damit das Ergebnis aus den Vektoren Fahrt- bzw. Normalwind einen optimalen Gegenwind ergibt. Damit sollen beste Auftriebs- bzw. Bremsverhältnisse geschaffen werden.

Der Navigator, Commander Williams, bildet zudem die wachhabenden Offiziere auf der Brücke aus. Haupthilfsmittel zur Navigation sind Satelliten oder landgestützte Stationen, die angepeilt werden können. Der Sextant wird bei klaren Wetterverhältnissen übergeshalber immer noch verwendet.

3.127 Maschinenanlagen

Der Schiffingenieur, Commander E. H. Hines, hat drei Untergruppen zu führen:

1. Die Schadenkontrollgruppe, mit zugehörigen Reparaturtrupps
2. Die Hauptmaschinenanlagen
3. Die elektrischen Anlagen

Die Hauptantriebsräume bestehen aus vier Hauptmaschinen- und einem Hilfsmaschinenraum. Jeder Hauptmaschinenraum enthält eine der mächtigen Wellen, an deren Ende die riesige Fünfblattschraube dreht. Jede dieser Wellen wird von einer über 50 000 PS leistenden Hauptmaschinenanlage angetrieben. Letztere setzen sich aus je einer Hochdruckturbine und einer Tiefdruckturbine zusammen. Diese beziehen ihre Energie von den zwei Dampfkesseln (mit je sieben Brennern), die pro Hauptmaschinenraum vorhanden sind. Die Kessel arbeiten mit einem Druck von 84,5 atü bei einer Temperatur von 407 °C und verbrauchen täglich etwa 300 000 l Öl (acht Kessel). Der erzeugte Dampf wird auch für die vier Dampfkatapulte benötigt. Jede der vier Kesselgruppen kann

nötigenfalls mit allen Maschinenanlagen gekoppelt werden. Bei Normaloperationen ist ohnehin nur eine reduzierte Anzahl Kessel in Betrieb.

Vier Hilfsmaschinenräume enthalten die Kondensatoren und weitere Hilfsausrüstungen. Die hierfür verantwortliche Division hat auch die vier Flugzeugaufzüge, die Schiffsteuermaschinen, alle hydraulischen Anlagen, zwei Sauer- und Stickstoffanlagen, die Klima- und Gefrieranlage sowie die Feuerlöschpumpen zu betreiben.

Die vom Schiff benötigte elektrische Energie wird von acht Generatoren erzeugt, die je 2500 kW produzieren, was genügen würde, um eine Stadt von 20 000 Einwohnern zu versorgen. Die Energie wird vorab für Licht (das Schiff mit seinen fast 900 Räumen hat keine Bullaugen), Geräte, Radar- und Übermittlungsanlagen benötigt.

Eines der interessantesten Zentren ist das sogenannte Damage Control Center, vier Decks unter dem Hangarraum gelegen. Die Funktion dieses 10×10 m messenden Raumes kann am besten anhand einer dort miterlebten Übung beschrieben werden. Im Kriegsfall arbeiten etwa 30 Mann in der mit Messuhren, -zeigern und Kontrolllampen vollgestopften Überwachungsanlage. In der Mitte des Raumes sitzt Commander Hines an einem Kommandopult, so dass er sämtliche Anzeigetafeln übersehen kann. Eine Gruppe von zehn bis zwölf Matrosen besorgt die Verbindungen zu allen wichtigen Abschnitten im Schiff. Gemeldete Schäden werden auf grossen Decksplänen registriert, worauf der Schadenkontrolloffizier sofort entscheiden kann, welche der über das ganze Schiff verteilten Einsatzgruppen er in Aktion schicken kann. Die Übermittlungseinrichtungen sind vier- bis fünffach vorhanden! Die hier unten erlebte drillmässige Übung hinterliess einen guten Eindruck. Fast täglich löst Captain Dixon über das Schiffslautsprechersystem eine solche «General Quarters»-Übung aus. Auf dieses Signal hin stürmen alle Mann an ihre Kriegsposten, die Schotttüren werden vier Minuten nach Alarmauslösung unwiderlich verriegelt (jedermann hat also spätestens nach dieser Zeit an seinem Platz zu sein). Während der GQ-Übung werden alle Klimaanlage ausgeschaltet.

Das Team in der Damage-Control-Zentrale wurde während der folgenden zwei Stunden sehr hart geübt. Laufend trafen supponierte Schadenmeldungen ein, die sofort mit geschickten Massnahmen zu beantworten waren, u. a. wurden eine Druckwelle einer A-Explosion und radioaktiver Ausfall supponiert, dann meldete die Lautsprecherstimme einen Feuersausbruch im Hangardeck Nr. 2, Wassereinbrüche in der Schiffszone 4 usw. Alles in allem war es eine Übung, die insofern imponierte, als sie von allen Leuten ernst genommen wurde.

3.128 Luft

Das Departement Air, befehligt vom Air-Boss und ehemaligen Vietnampilot Commander Scheidel, befasst sich mit dem gesamten Verschieben der Flugzeuge an Bord und dem Flugbetrieb auf dem Deck und in begrenzter Umgebung des Trägers. Der Stammpplatz des Air-Boss befindet sich im Kontrollturm, sieben Decks über dem Flugdeck. Von dort aus leitet er mit knappen, scharfen Kommandos, die in mächtigen Lautsprechern über das Flight-Deck dröhnen, den Betrieb. Scheidel zählt mit seinen 5 Divisionen und 425 Mann nicht zum Fliegergeschwader, sondern zur eigentlichen Schiffsbesatzung.

— Die Flugdeck-Division sorgt für die Verschiebung, das Parkieren und Arretieren der Flugzeuge. Die Leute tragen farbige Leibchen, damit ihre Funktion auf den ersten Blick erkenntlich ist. Rotgekleidet sind die Feuerwehr- und Rettungsmannschaften, in Blau arbeiten die die Flugzeuge verschiebenden Matrosen, und die Gelbangezogenen dirigieren die Maschinen. Den Überblick dieses Wirrwarrs bewahrt das Flugdeck-Zentrum. In diesem Raum wird laufend jede Flugzeugbewegung auf einem massstabgetreuen Abbild des Flug- bzw. Hangardeckes nachgeführt.

— Die zweite Division, in grünen Leibchen, bedient die Katapult- und Fangkabel- sowie die Landehilfsmittleinrichtungen.

- Die Aufgabe der dritten Division ist ähnlich jener der ersten, allerdings wickelt sich hier alles im Hangardeck ab. Hinzu kommt die Handhabung der Flugzeugaufzüge.
- Die vierte Division, in roten Leibchen, ist für die Betankung der Flugzeuge verantwortlich. Dieser Vorgang findet nur auf dem Flugdeck an sechs Tankstationen, nicht also im Hangardeck, statt.

3.129 Versorgung

Das Departement besteht aus 11 Offizieren und 620 Mann. Es ist in fünf Divisionen gegliedert.

- Die erste Division ist für die Lagerhaltung der über 150 000 Artikel im Werte von fast 90 Millionen Franken verantwortlich. Ein Univac-Computer erleichtert die Aufgabe.
- Die zweite Division umfasst im wesentlichen die über 200 Köche, die täglich die 15 000 Mahlzeiten zubereiten. Es gibt zwei grosse Kombüsen. Jene achtern kann stündlich 1500 Mann, die andere im Bugteil 1000 Mann verpflegen. Der mitgeführte Vorrat soll für 120 Tage ausreichen.
- Die dritte Division verwaltet die an Bord befindlichen Verkaufsläden.
- Die vierte Division wird vom Zahlmeister kommandiert. An einem normalen Soldtag werden etwa 5000 Checks im Werte von 1,5 Millionen Franken ausgestellt. Im Postbüro, in der Offiziersmesse und den Verkaufsläden werden monatlich etwa 550 000 Franken gewechselt.
- Die fünfte Division betreut die Offiziere, die in Ablösungen in zwei separaten Messen essen. In der einen Messe dürfen die Piloten in ihren Kombis erscheinen, während die zweite Messe strenge Vorschriften kennt. Hier servieren uniformierte Philipinos, deren Staat mit den USA diesbezüglich ein Sonderabkommen unterhält, die in vorgeschriebener Uniform erscheinenden Offiziere. Man nimmt erst Platz, wenn der ranghöchste Offizier sitzt. Vorher aber wird vom Marineseelsorger ein Gebet gesprochen. Nach dem Essen besucht man die schicke Cafeteria, liest die neuesten Magazine oder schaut sich einen Film an. — Die Philipinos pflegen auch die 180 Unterkünfte der über 500 Offiziere.



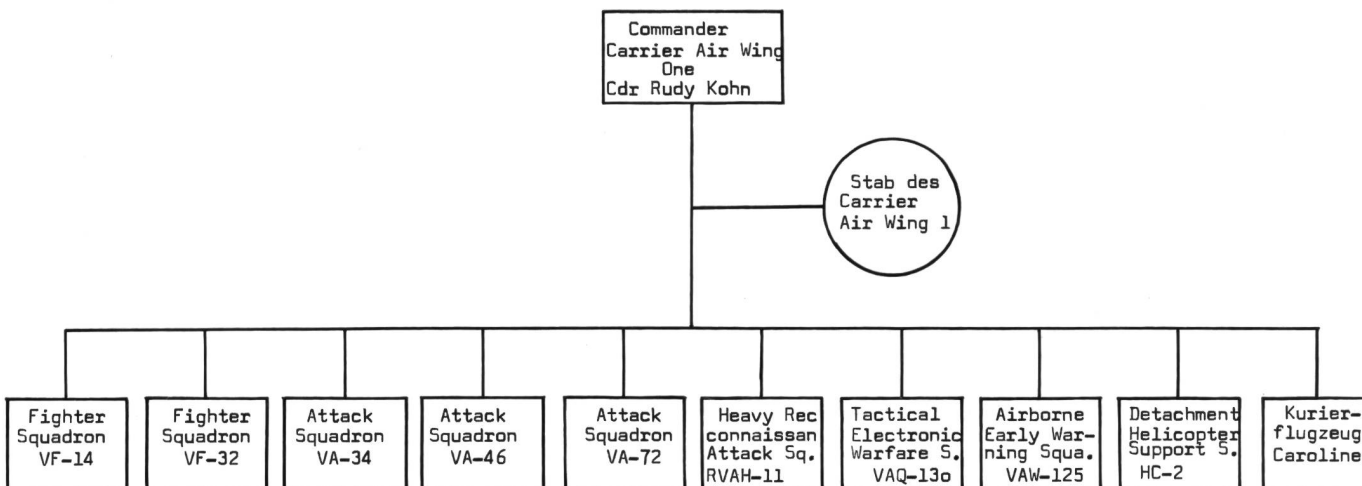
3.13 Carrier Air Wing 1

Das Marinefliegergeschwader 1 besteht aus 9 Staffeln und Detachementen mit total 2000 Mann und etwa 80 Flugzeugen. Das Geschwader wurde 1934 geschaffen, flog im Zweiten Weltkrieg Einsätze vom Flugzeugträger «Ranger» gegen Nazi-Befestigungen in Nordafrika und verlegte später in den Pazifik. Zur Zeit meines Besuches weilte das CAW-1 zum viertenmal an Bord der «Kennedy» im Mittelmeer. Fregattenkapitän «Rudy» Kohn, ein äusserst sympathischer und vielseitiger Fliegeroffizier (er fliegt fast alle Typen an Bord!), mit vielen Einsätzen in Vietnam, ist Kommandant des Geschwaders. Des öfters begibt er sich zu irgendeiner der Staffeln und verlangt eine Maschine, um die Mission selber anzuführen.

Das Geschwader umfasste 1973 folgende Verbände:

- | | |
|---|--|
| — Abfangjägerstaffel 14 | mit 12 F-4 B Phantoms |
| — Abfangjägerstaffel 32 | mit 12 F-4 B Phantoms |
| — Angriffsstaffel 34 | mit 6 A-6 A, 3 A-6 B, 3 A-6 C
Intruder Bombern
und 4 KA-6 D Intruder Tankern |
| — Angriffsstaffel 46 | mit 12 A-7 B Corsairs |
| — Angriffsstaffel 72 | mit 12 A-7 B Corsairs |
| — Schwere Angriffs-/
Aufklärungsstaffel 11 | mit 2 RA-5 C Vigilantes |

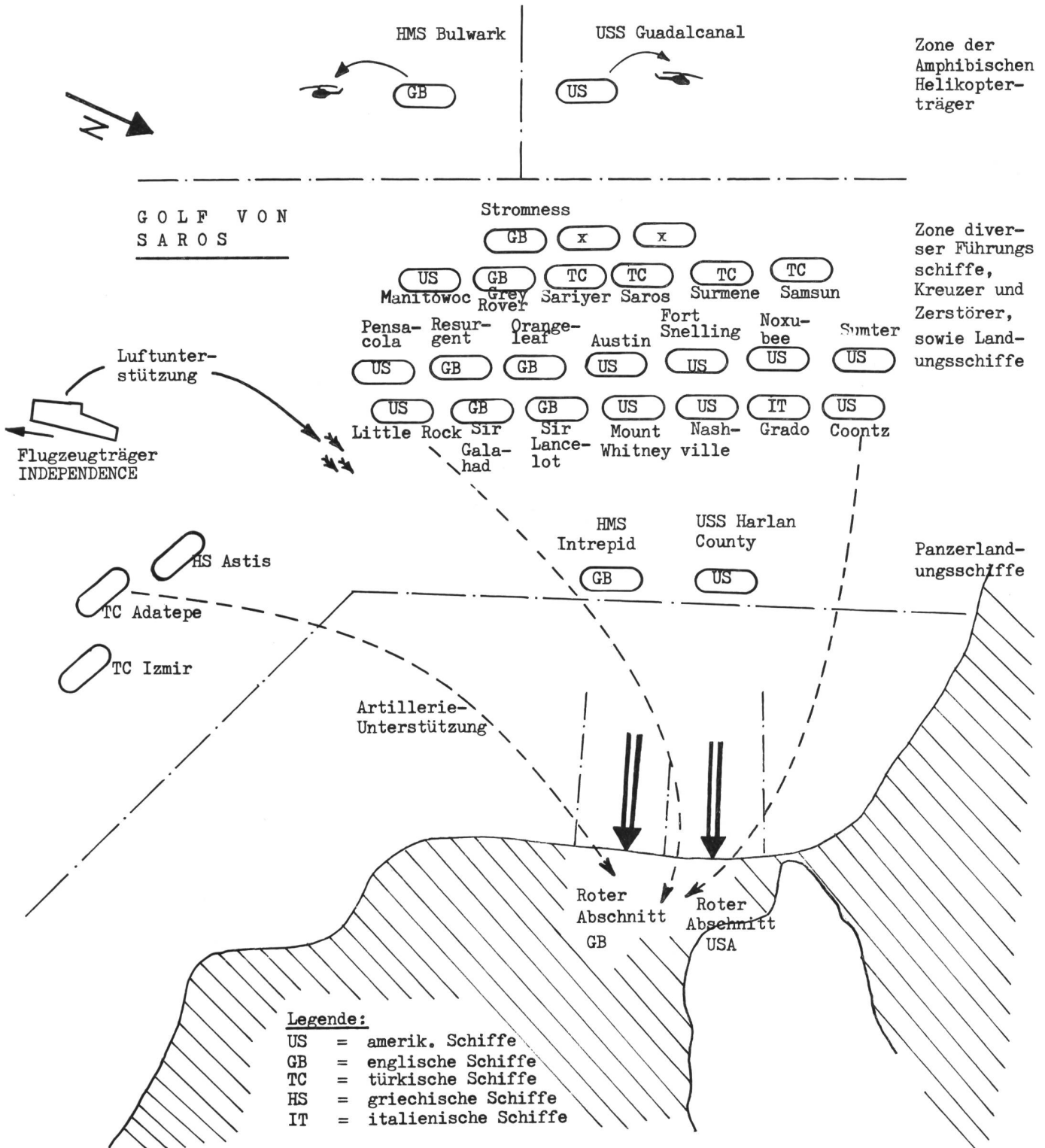
Die Organisation des Marinefliegergeschwaders 1 an Bord der «USS Kennedy»



- Radarfrühwarnstaffel 125 mit 4 E-2 B Hawkeyes
- Taktische Elektronik-Kriegsführungsstaffel 130 mit 4 EKA-3 B Skywarriors
- Detachement der Helikopterstaffel 2 mit 4 SH-3 G Sea Kings
- Verbindungs- und Kurierflugzeug 1 C-1 A Trader «Caroline»

Mit Ausnahme einer Maschine A-6 A Intruder der Attack Squadron 34 hatte das Geschwader während dieser Kreuzfahrt keine Verluste aufzuweisen. — Die Fliegerei hinterlässt wohl den gewaltigsten Eindruck, den man von einem Träger mitnehmen kann. Obschon die übrigen zahlreichen Einrichtungen und Arbeitsgänge, die das Fliegen überhaupt erst möglich machen, sehr sehenswert sind, ist das Treiben auf dem Flugdeck *die* Attraktivität.

Aufmarsch amphibischer Verbände zu einem Landeunternehmen (ähnlich der in Südsardinien erfolgten Übung), gezeigt am Beispiel der NATO-Manöver «Deep Furrow», die im Herbst 1973 in der Nordtürkei und in Griechenland stattfanden



3.14 Flight Operations

Normalerweise wird auf hoher See jeden Tag und bei jedem Wetter geflogen. In letzter Zeit hat aber auch diese Regelung — infolge Sparmassnahmen — eine Einschränkung erfahren. Anlässlich meines Besuches durfte ich bei mehreren Staffeln Gast sein. Überall wurde ich sehr freundlich aufgenommen und während jeweils eines oder mehrerer Tage von einem Offizier betreut. Dadurch ergaben sich viele wertvolle Kontakte. Die staffeigenen Bereitschaftsräume (sogenannte Ready-rooms) wurden zu eigentlichen Aufenthaltsräumen und Treffpunkten. Eine solche vorbildliche Gastfreundschaft durfte ich bei der Phantom-Staffel 14 erfahren, die ich als Beispiel zur Schilderung der Flugoperationen herausgreifen möchte.

3.141 Die Fighter Squadron 14 (VF-14)

Diese Abfangjägerstaffel zählt etwa 33 Offiziere und 140 Matrosen, 12 Phantoms, sie wird von Commander McHugh befehligt. Eine Phantombesatzung besteht aus Pilot und Radareinsatzoffizier. Die VF-14 ist eine der traditionsreichsten Staffeln der US Navy. Der Ursprung dieser ältesten Staffel der Marine geht ins Jahr 1919 zurück. Seither hat der Verband 20 Flugzeugtypen geflogen, zwölfmal die Bezeichnung gewechselt, ist von 16 verschiedenen Trägern aus geflogen, von 50 Kommandanten geführt worden und hat fast 1000 Vietnameinsätze aufzuweisen.

Mein hauptsächlichster Begleiter war Lt zur See Dave Soshuk, ein ursprünglicher Russe jüdischer Abstammung. Mit Korvettenkapitän John Allan — einem früheren Mitglied des Marine-Kunstflugteams «Blue Angels» — bildete er eine Phantombesatzung. Diese wechseln zwar hin und wieder ihre Zusammensetzung, das konnte ich bereits am ersten Tag bei der VF-14 feststellen, als Geschwaderkommandant Kohn auftauchte und sich den Fliegern dieser Staffel zu einer bevorstehenden Mission anschloss.

3.142 Flugvorbereitung und Start

Die Flugbesprechungen, sogenannte Briefings, finden im Ready-room statt. Dies sind grössere, direkt unter dem Flugdeck gelegene, ständig mit Kunstlicht erhellte Räume. Eine Anzahl bequemer Sessel, ein TV-Apparat, eine Wandtafel, Karten des Mittelmeerraumes, die obligate Kaffeemaschine und ein Eisschrank gehören u. a. zum Inventar.

An Flugtagen wird im 90-Minuten-Zyklus geflogen, d. h. alle 90 Minuten wird eine Serie von 12 bis 20 Maschinen katapultiert, unmittelbar darauf setzt die früher gestartete Serie zur Landung an. Für beide Operationen hat der Träger damit nur einmal in den Wind zu drehen. Nicht selten wird dieser Betrieb über

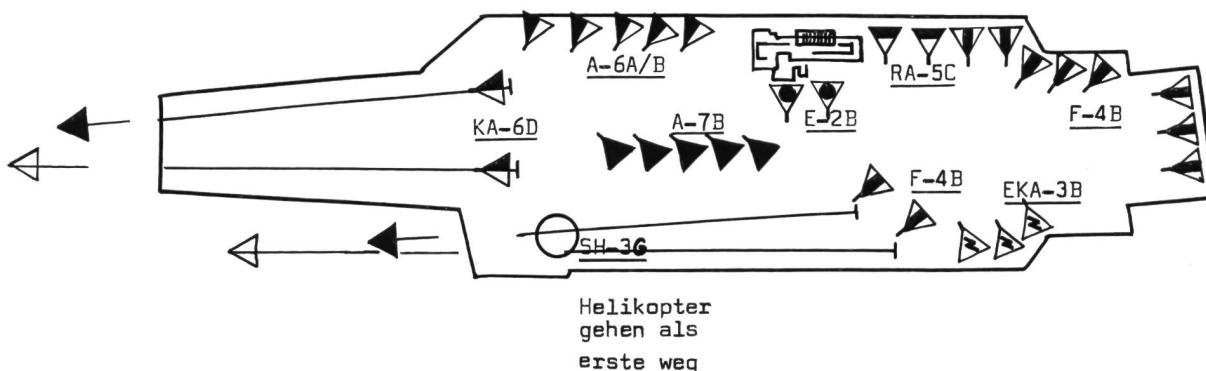
18 Stunden pro Tag aufrechterhalten, wobei einzelne Flieger zwei- oder dreimal aufsteigen müssen.

Ebenfalls 90 Minuten vor ihrem Start finden sich die designierten Flieger zum Briefing ein. In der Regel sind es pro Phantomstaffel zwei ordentliche und eine Reservebesatzung. Dem Briefing, das ich zuerst mitverfolgen konnte, wohnte auch Commander Kohn bei. Der rangälteste Staffelpilot übernahm, anschliessend an die vom Geschwaderstab mittels TV an alle Besatzungen des Trägers übermittelte Nachrichten- und Wetterlage, die eigentliche Besprechung. An diesem Tag sollte das Geschwader Luftraumdeckung für amphibische Landeunternehmen in Südsardinien fliegen, an denen ein erheblicher Teil der 6. US-Flotte beteiligt war. Die VF-14 hatte dabei den Luftraum zu decken. Vorerst wurde die Mission geschildert, dann repetierte man kurz einige Fliegertechniken, man nannte die Ausweichflugfelder (sogenannte «bingofields») auf Sardinien und Sizilien, falls etwas schiefgehen sollte. Gewisse Verhaltensmassnahmen, insbesondere zur Freund-Feind-Erkennung, wurden höflich vergessen... Aus der Operationszentrale verlautete, dass an sowjetischen Schiffen zwei in der Region seien, beides U-Boote, wovon das eine vermutlich direkt unter der «Kennedy» liege...

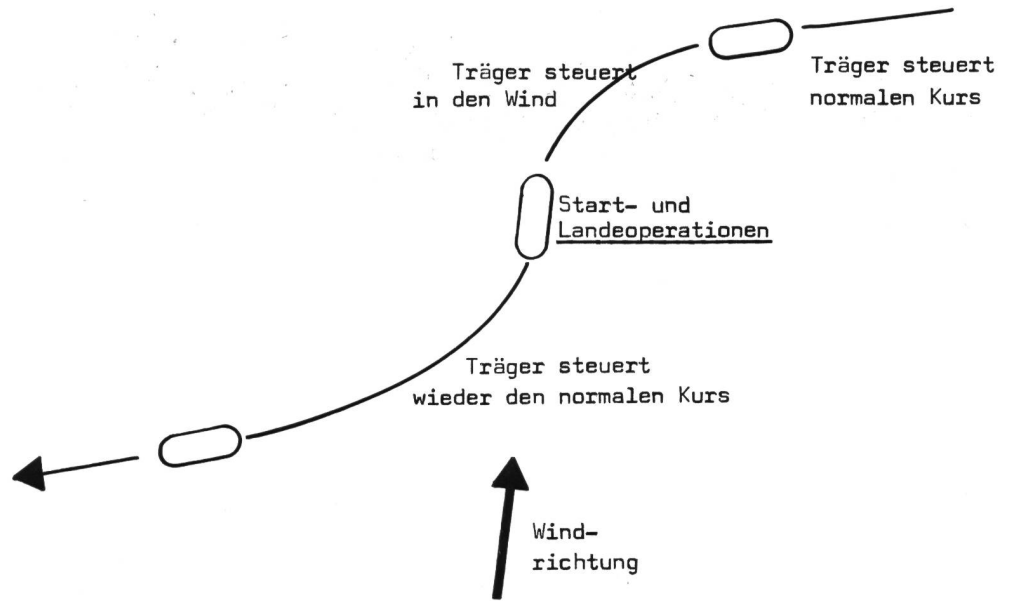
Nach dem 30- bis 40minütigen Briefing begeben sich die Flieger in den Kleiderraum, wo jeder seinen G-Anzug, Fliegerhelm, Handschuhe und die übrigen Ausrüstungsgegenstände aufbewahrt. Das Prozedere des Anziehens beansprucht einige Zeit. Danach geht jeder Pilot in das Büro des Flugzeugunterhaltes, wo er sich über den Zustand seiner Maschine erkundigt. Beispielsweise müssen der Fanghaken nach 100, die Pneus des Fahrwerks nach 15 bis 20 Landungen ersetzt werden. Die VF-14 kann dauernd 10 von 12 Jets flugtauglich halten.

30 Minuten vor dem Start werden die Crews über das Lautsprechersystem zum Betreten des Flugdecks aufgefordert. Auf dem Flugdeck erwartet der mit seinen Leuten für die Maschine verantwortliche Unteroffizier die Besatzung, die nun den Phantom einer intensiven äusseren Prüfung unterzieht. Alsdann werden die Flieger angeschnallt, der Sauerstoff wird angeschlossen und die Cockpitoluken werden geschlossen. Dann dröhnt die Stimme des Air-Bosses über das Flugdeck «Stand by for launch», alle Nicht-autorisierten haben das Flugdeck dann unverzüglich zu verlassen. Hier unten beginnt es in der Tat gefährlich zu werden. Die Triebwerke heulen auf, Matrosen in Mickey-Mouse-ähnlichen Lärmgarnituren eilen flink durch die kerosengetränkte Luft, sie meiden bewusst Lufteinlässe, Propellerzonen und Strahlbereiche der Jets, denn nicht selten müssen solche über Bord gefegte Leute wieder aufgefischt werden. Die «Kennedy» dreht unterdessen sachte in den Wind, der spürbar stärker wird.

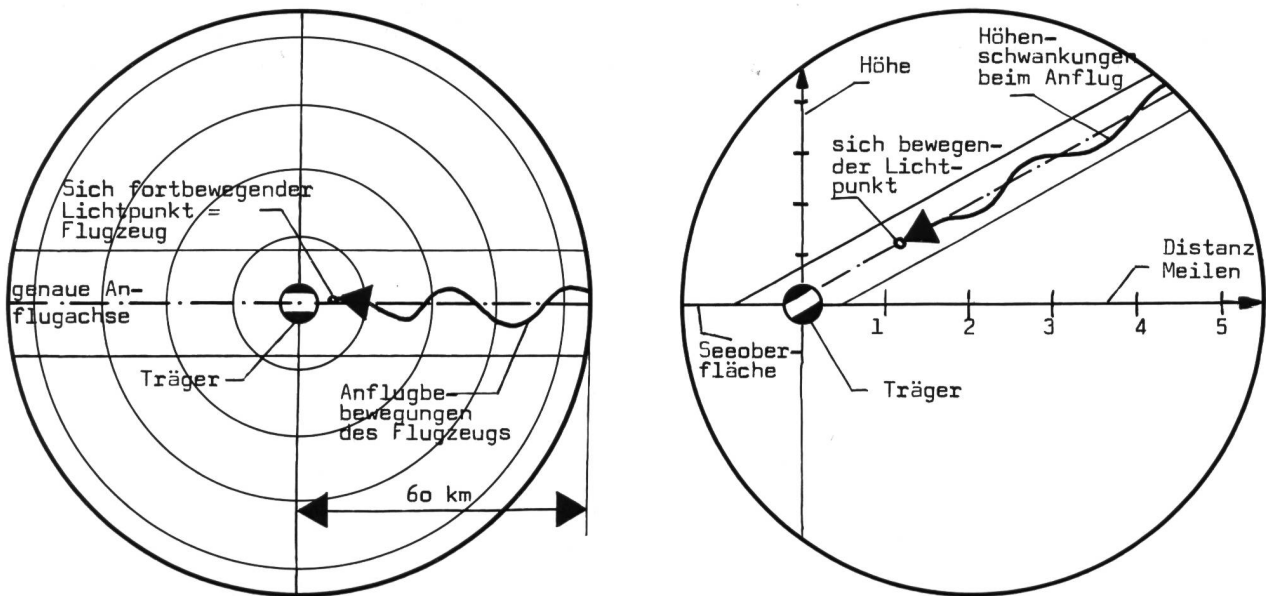
Die Anordnung der Flugzeuge nach Typen auf dem Flugdeck unmittelbar vor Startoperationen (Beispiel)



Kursänderung des Flugzeugträgers in den Wind bei Start- und Landeoperationen



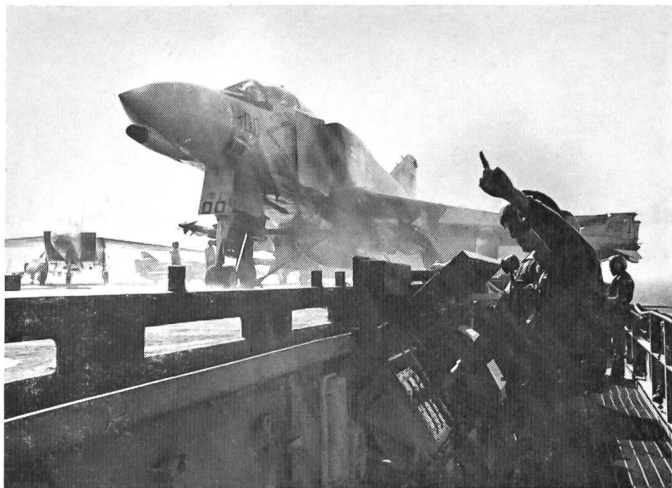
Carrier Controlled Approach (CCA = vom Träger radargeleiteter Landeanflug)



Radarkontrolle zur Richtungsweisung beim Landeanflug

Radarkontrolle zur Angabe des richtigen Gleitwinkels beim Landeanflug (3½ Grad)

Beide Radar-Scopes werden vom selben Radar-Operateur bedient, der in ständigem Radiokontakt mit dem anfliegenden Piloten steht



Ein Phantom-Jagdbomber der VF-14 befindet sich auf Katapult Nr. 4. Seine Triebwerke laufen auf Höchststouren. Das Verbindungsstahlseil, das die Maschine am Katapult nach vorne reisst, ist unter dem Rumpf deutlich zu sehen. Der Matrose vorne im Gehsteig (Cat-walk), der rund um das Flugdeck führt, verständigt sich mit Handzeichen mit dem Katapultoffizier. Wenn alle Checks erfolgt sind, wird er auf einen Knopf drücken und die Phantom wird in die Luft geschleudert. Hinten wartet bereits eine Vigilante-Aufklärungsmaschine auf den Start.



In der Nähe Maltas lässt Skipper Dixon die «Kennedy» für einen Tag stoppen und erklärt den Tag zu einem «Vergnügungstag». Auf dem Heckteil des Flugdecks, mitten auf der sonst gefährlichen Landebahn, werden zahlreiche Grills aufgestellt, die unbeschränkt Steaks abgeben. Hier sehen wir die Köche der JFK an ihrer Arbeit.



Lt Colin Corcoran von der Radarfrühwarnstaffel 125 erklärt dem Verfasser das Cockpit der E-2B-Hawkeye-Maschine.



Eine E-2 B Hawkeye der VAW-125 macht sich zum Start bereit. Markant ist die grosse Radarantenne über dem Rumpf. Die Besatzung einer Hawkeye setzt sich aus Pilot, Copilot, zwei Radareinsatzoffizieren und einem Technikerunteroffizier zusammen. Die Maschine operiert in der Regel einige hundert Kilometer vom Träger entfernt und verlängert dadurch die Reichweite der Erkennungsmittel zur Ortung gegnerischer Objekte. Die Maschine kann zudem direkt Kampfflugzeuge, deren Radarreichweite begrenzt ist, auf die richtige Spur setzen.

Der schnelle Flottenversorger «Seattle» läuft hier parallel zur «Kennedy», um die Leinenverbindungen herzustellen, an denen dann Ölschläuche und Warennetze herübergezogen werden. Im Heckteil der «Seattle» sind deutlich die drei Helikopterhangars (es sind zwar nur zwei Sea-Knight-Helis an Bord) zu sehen sowie die grossen Motorbarkassen, das Landeck mit einer Anzahl Güter, die von den Helis zu anderen Schiffen geflogen werden, und einige Hubstapler.

Auf diese Art und Weise setzen die zwei Helikopter der «Seattle» Munition, Güter, Post und zeitweise eben auch Passagiere auf dem Deck eines Zerstörers ab.



Nachdem wir das Flugdeck geräumt hatten, verfolgten wir die Szenerie aus dem Kontrollturm von Commander Scheidel, später sollte ich noch Gelegenheit haben, die Startoperationen mit einem kundigen Begleiter unten auf dem Flugdeck mitzerleben!

Als erstes gehen ein oder zwei Helikopter des Typs Sea King in die Luft. Sie fliegen Patrouille auf der Steuerbordseite des Trägers, bereit, verunfallte Flieger sofort aufzunehmen. Im Lärmgetöse, das selbst hinter dicken Glasscheiben im Kontrollturm zu vernehmen ist, rollen zwei Tanker KA-6D zu den Katapulten Nr. 1 und 2. Es ist ihre Aufgabe, die erstgestarteten Maschinen im Umkreis von 8 km rund um den Träger sofort wieder aufzutanken, denn allein ein Phantomstart mit Nachbrenner verschlingt 250 bis 500 kg Brennstoff. An den 20 m langen Schlauchleitungen fließen pro Minute etwa 450 kg Treibstoff aus den Tanks der Intruder in jene der Phantoms. Ein Corsair ist in 5 bis 7 Minuten aufgetankt.

Bis die letztgestarteten Maschinen zu den kreisenden Maschinen stossen, hätten diese ohne Betankung schon erhebliche Mengen eingebüsst. Die JFK verfügt über vier Katapulte, zwei auf dem Vorderdeck und zwei in der Landebahn. Katapult Nr. 1, 2 und 4 sind je 83 m, Nr. 3 gar 103 m lang, ein jedes vermag innert zweier Sekunden die schwerste Maschine von 0 auf über 220 km/h zu beschleunigen.

Innert weniger Minuten waren die 18 Maschinen der ersten Welle in der Luft und unterwegs nach Südsardinien, das nur etwa 120 km nordöstlich lag. Während der ganzen Zeit hatte Commander Scheidel in höchster Konzentration den Betrieb auf dem Flugdeck mit Argusaugen überwacht und jeden Fehler via Lautsprecher scharf korrigiert.

3.143 Recovery (Landungen)

90 Minuten später, nach dem Start der zweiten Welle, sah ich die Gruppe von Commander Kohn von Sardinien zurückkehren, eine beispiellose «Show». Tags fliegen die Maschinen eine Volte um den Träger, in einem Abstand von nur 30 Sekunden, und landen nebst der Inanspruchnahme optischer Hilfsmittel und den Ratschlägen des Landesignaloffiziers (LSO, ein Pilot) weitgehend mit dem Auge. Nachts ist alles anders. Hier beginnt der gestreckte Anflug schon über 10 Meilen vom Träger entfernt. Radaroperatoren dirigieren die Maschinen per Funk in der richtigen Richtung und auf dem richtigen Gleitwinkel herunter. Diese Radaranlagen befinden sich, wie auch die U-Boot-Ortungselektronik, in Räumen nahe dem CIC.

Die Nachtlandungen sind zweifellos spektakulärer als jene am Tag. Der Träger ist mit Ausnahme einiger roter Lichter und einer Kette von matten Scheinwerfern, die die Mittellinie der Landebahn andeuten, überhaupt nicht beleuchtet. Als «Zuschauer» sieht man vorerst gar nichts, man hört bloss das Rauschen des vorbeigleitenden Wassers. Dann sieht man achtern, in der Ferne, ein gelbes Licht, das sich nähert. Plötzlich geht alles sehr rasch, man hört das Heulen des Phantoms und das Aufschlagen des Fahrgestells, der Kontakt von Fanghaken und Flugdeck verursacht einige durch die Dunkelheit fliegende Funken, und nach 80 m steht die Maschine still. Sie hat sofort das Feld zu räumen, denn die nächsten kommen im Minutenabstand. Die Leuchtstäbe der Matrosen sprechen eine gespenstische Zeichensprache. Während die Tragflächen automatisch zusammengefaltet werden, rollt die Phantom Richtung Vorderdeck, wo alle landenden Maschinen geparkt werden. Ein kurzer Halt wird am Flugdeckrand eingeschaltet, um die Luft-Luft-Raketen Sidewinder und Sparrow zu entschärfen — das Flugzeug weist dabei in Richtung offene See —, dann wird es mit Ketten am Flugdeck verankert.

Die Operationen bei Tag sind sehr ähnlich, man sieht bloss mehr. Jene Maschinen, die vor der Landung noch zuviel Brennstoff mitführen, zerstäuben ihn in der Luft; damit soll das Landegewicht reduziert werden. Die Landungen sind ein Meisterstück fliegerischen Könnens, denn die Piloten müssen ihre Jets — Phantoms mit einer Geschwindigkeit von 270 km/h — in einem Streifen von nur 30 m Länge zu Boden bringen, wenn eines der vier quer zur Landebahn in einem Abstand von 8 bis 10 m ge-

spannten Stahlseile (Durchmesser 4 cm) erwischt werden soll. Bei den sehr harten Landungen (Piloten nennen sie oft einen «kontrollierten Absturz») werden Mensch und Material aufs äusserste strapaziert, man spricht von einer Belastung von 6 bis 8 G. Nachts oder bei Regen, rauher See, Müdigkeit geht die nervliche Belastung oft bis an die Grenze des Zumutbaren, insbesondere dann noch, wenn der Pilot die Seile verfehlt, Durchstarten muss oder «geboltert» wird (hier wird der Landeanflug aus irgendeinem Grund abgebrochen) und ebenfalls nochmals in eine neue Runde zu gehen hat. Besonders ärgerlich ist es, wenn der Fanghaken federnd die Bremsseile überspringt!

Ich beobachtete an einem bestimmten Tag die Quote der Durchstartenden und verglich sie mit jener von Nachtlandungen:

	Total Landungen	Durchstarts
Nachtlandungen	14	3
Taglandungen	16	6

Die Wetterbedingungen waren dieselben. Nachtlandungen sind den Piloten der US Navy in diesem speziellen Falle offenbar besser als Taglandungen gelegen!

Nach den besagten Landungen begab ich mich sofort in den Ready-room der VF-14, um beim «De-briefing» dabei zu sein. Die vier Flieger, darunter Commander Kohn, schwitzten alle stark. Eifrig wurden aber die einzelnen Phasen, vorab die Luftkämpfe, besprochen. Dann sahen sie sich auf dem TV-Apparat ihre eigenen (stets) aufgezeichneten Landungen an, mit kritischen Bemerkungen (insbesondere wenn einer durchstarten musste), aber auch mit Humor wurde nicht gespart.

Nach der Landung werden die Maschinen mit Traktoren wieder an den Heckteil zurückgezogen, aufgetankt, aufmunitioniert und gewartet. Tanken und Aufmunitionieren erfolgen grundsätzlich nur auf dem Flugdeck. Um einen Corsair zu bewaffnen bedarf es etwa 20 Minuten, um ihn zu warten 45 bis 90 Minuten (pro Flugstunde 20,4 Mannstunden Wartungszeit). Jene Maschinen, die einer längeren Überholung bedürfen, verschwinden auf einem Aufzug ins Hangardeck. Jetzt beginnt wieder die harte Arbeit für die Mechaniker, während die Piloten eine kurze Ruhepause einschalten. Die einen tun dies bei einem Cup of Coffee, beim Lesen, die anderen ziehen sich in ihre Vierer- oder Zweierkojen zurück. Vielleicht reicht es zum Besprechen eines Bandes nach Hause oder zum Schreiben, vielleicht zu einem kurzen Schlaf, oder es erwartet sie ein administrativer Auftrag.

3.2 An Bord der «Seattle»

3.21 Der Überflug

Einen vollen Tag sollte ich an Bord dieses modernen grossen Flottenversorgers verbringen. Dies bestimmte Fähnrich Jim O'Connor, der Presseoffizier der «Kennedy», der sich für meine Wünsche stets freundlich einsetzte. Bisher war die «Kennedy» nur in Begleitung des Zerstörers «New» gefahren. Dieses Bild änderte sich am Tag meines Besuches auf der «Seattle». Im Morgengrauen befand sich die JFK plötzlich inmitten eines grösseren Verbandes. Die Schiffe bereiteten sich allseitig auf die Übernahme von Versorgungsgütern vor.

Leutnant zur See Bill Karr holte mich ab. Er gehörte zum Helikopterdetachment an Bord. In der Maschine SH-3G Sea King mit der aufgemalten Nummer 013 wurde ich angeschnallt, während die Besatzung, zwei Piloten und zwei Matrosen, den Pre-flight Check ausführte. Die Sea King ist ein schwimmfähiger, zweimotoriger Helikopter, der leer 5 t und maximal beladen 8,5 t wiegt. Die nachtflugtaugliche Maschine fliegt normal 144 km/h, maximal 250 km/h, und könnte ohne Zusatztanks viereinhalb Stunden fliegen, mit Zusatztanks gar sechs Stunden. Im Alarmfall kann eine Sea King innert vier Minuten starten. Das Detachment hatte während der Kreuzfahrt 1973 bereits vier Männern das Leben gerettet, nämlich zwei Fliegern der verunfallten Intrudermaschine von der Attack Squadron 34, einem Matrosen der «Kennedy» und einem über Bord gefallenen Seemann der Raketenfregatte «Belknap».

Der Überflug zur «Seattle» zog sich zu meinen Gunsten in die Länge. Da das Helikopterdeck der «Seattle» noch mit zahlreichen Gütern versperrt war, konnte die Sea King nicht anfliegen. So blieben wir denn fast eine Stunde in der Luft und peilten sämtliche Schiffe im Verband an, wobei ich beim Piloten den jeweils günstigsten Winkel zum Fotografieren angeben konnte... und er erfüllte jeden Wunsch. So flogen wir die «Kennedy», die Versorgungsschiffe «Seattle», «Sylvania» und «Rigel», die Raketenfregatte «Dale», den Raketenzerstörer «Coontz» und den Zerstörer «New» an. Dann endlich war es soweit, im Gegenwind näherte sich die Sea King dem Heck der «Seattle», setzte aber zu meinem Erstaunen nicht ab, sondern verharrte in einer Höhe von etwa 7 m über dem Helikopterdeck des Versorgers. Man hängt mir eine Schlaufe um den Oberkörper, stieß mich ins Freie und liess mich an einer Winde hinunter. Nicht jedermanns Sache.

Länge:	265 m
Breite:	36 m
Tiefgang:	14 m
Bewaffnung:	8×76-mm-Flabgeschütze
Geschwindigkeit:	über 40 km/h
Boote:	7 Motorboote bzw. -barkassen
Brennstoffeigenverbrauch:	38 000 l/h bei allen Kesseln auf 100 %
Anker:	2×12,5 t schwere
Krane:	2×5 t und 1×15 t
Helikopter:	2 Sea Knight der Helicopter Support Squadron 6
Besatzung:	25 Offiziere, 572 Mann
Ölkapazität:	etwa 38 Millionen Liter
Frischwasseraufbereitung:	320 000 l/Tag
Leistung:	über 100 000 PS



3.22 Die «Seattle» (AOE-3)

Über die ganze Länge des Schiffes marschierten wir, begleitet von einem Offizier, zur fast zuvorderst am Bug gelegenen Brücke, wo wir vom Skipper der «Seattle», im Gegensatz zu den meisten Fliegeroffizieren ein stämmiger, untersetzter Mann, begrüsst wurden. Er war der Inbegriff eines Seebären, Kapitän zur See R. M. Anderson, früherer U-Boot-Kommandant. In einer sehr herzlichen Art nahm er sich unser an und führte uns persönlich während des ganzen Tages kreuz und quer durch sein Schiff, lud uns zu sich in seine grosszügige vollklimatisierte Kabine zum Lunch ein und versah uns reichlich mit Dokumentationen. Er war, das sah man sofort, sehr stolz auf die «Seattle», die er erst drei Monate vorher übernommen hatte. Sein aufgeschlossenes, fast gütiges Wesen zu den Seeleuten war unverkennbar, nicht minder energisch konnte er aber bei Unkorrektheiten sein. Über das erst 1968 von Stapel gelaufene, nach einem bekannten Indianerhäuptling benannte Schiff, hatte Captain Anderson folgende Daten aufzuführen:

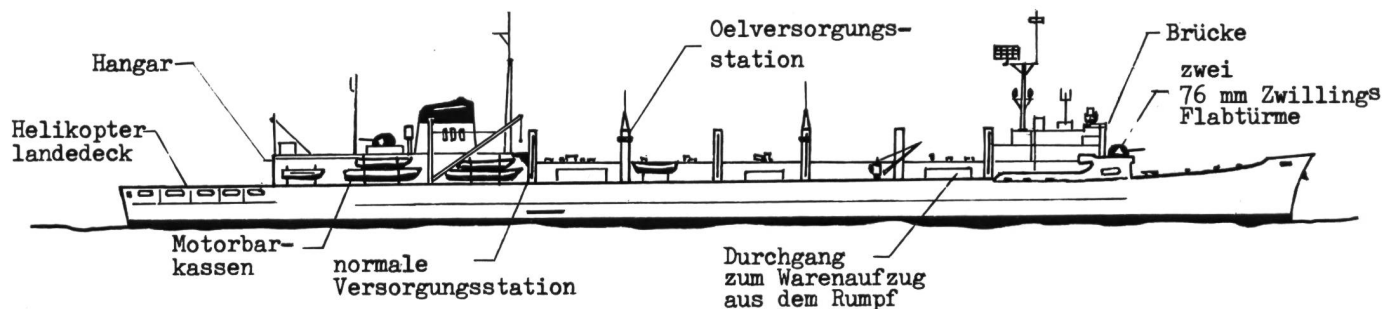
Die «Seattle» ist ein schnelles Versorgungsschiff und der dritte Bau seiner Klasse. Es wurde mit dem Zweck erbaut, Flugzeugträger-Kampfverbände rasch mit grossen Mengen von Öl, Munition und Verpflegung einzudecken.

Die Führung durch die riesigen zum Teil gekühlten Lagerräume war sehr eindrucksvoll. Sämtliches Material muss natürlich zum Schutz gegen hohen Wellengang gesichert sein. Zahlreiche Hubstapler und Aufzüge stellen die palettierten Güter auf den beidseits vorhandenen breiten Decksflächen bereit, worauf sie in Netze verpackt werden und mittels Laufkatzen an Drahtseilen zu den Kampfschiffen gezogen werden. Auf beiden Seiten der «Seattle», die gleichzeitig zwei Schiffe versorgen kann, sind je neun Stationen vorhanden, die Tragseil- oder Schlauchverbindungen zu den «Konsumenten» herstellen können. Ein ausgeklügeltes System sorgt dafür, dass trotz Roll- und Stampfbewegungen oder Abstandsschwankungen die Tragseile automatisch ausgeglichen bleiben. 8 der 18 Stationen können Treibstoffe, sei es Schweröl oder Flugbenzin, abgeben. Dies geschieht mit je 96 m langen und 18 cm dicken Schläuchen, durch die pro Minute 10 000 l gepumpt werden.

Raketen und Bomben werden in speziellen Behältern von Schiff zu Schiff gezogen. Zur Behandlung beschädigter Munition führt die «Seattle» ein besonderes Detachement von Froschmännern an Bord, die punkto Härte und Ausbildung einen legendären Ruf in der Navy geniessen.

Eine einzige Versorgung z. B. eines Trägers stellt gewaltige Anforderungen an die Planung und Bereitstellung der Ware. Der erste Offizier, der für die Buchführung der Versorgungsoperationen verantwortlich ist, hat hier eine wenig beneidenswerte Aufgabe, insbesondere dann, wenn es um Hunderte von Tonnen geht und wenn es abrechnungstechnisch aufgehen sollte, wo doch manchmal Netze oder Munitionsbehälter ins Meer stürzen. Er hat den wenige Tage vor der Versorgung eintreffenden Bestellungen mit raschen Entschlüssen zu begegnen. Die Wünsche sind oft sehr vielfältig. — In der Regel werden Zerstörer jeden dritten Tag, Träger alle drei bis fünf Tage versorgt.

Längsansicht des schnellen Kampfzonen-Versorgungsschiffes (Fast Combat Support Ship) «USS Seattle» (AOE-3)



Während unseres Besuches auf der «Seattle» kamen zwei Einheiten längsseits. Die eine war der Lebensmittel-/Materialversorger «Sylvania», der seinen Brennstoff zu ergänzen hatte, die andere war der Zerstörer «New».

Auffallend ist die behutsame Ausführung des Annäherungsmanövers. Die «Seattle» läuft mit konstantem Kurs von etwa 15 Knoten durch die See, während die leichtere «Sylvania» auf Parallelkurs in etwa 60 bis 70 m Entfernung langsam aufläuft. Die Kommandanten sind bei solchen Manövern darauf erpicht, jegliche Zusammenstöße zu vermeiden. Die Gefahr eines solchen kann bestehen, weil die Reaktion auf Ruderkorrekturen recht träge ist. Sobald der Konsument auf gleicher Höhe ist, gilt es, Geschwindigkeit und Kurs beider Schiffe absolut gleichzuhalten, und dies oft über Stunden! Sofort werden mit Gewehren die leichten Nylonleinen gewechselt, an denen schwerere folgen, und zuletzt werden die Stahltragselle gespannt. Nun beginnt für zwei bis drei Stunden die harte Arbeit der Männer in ihren farbigen Helmen und Schwimmwesten; in möglichst kurzer Zeit will man möglichst viele Tonnen hinüberschaffen. Während dieser Geschäftigkeit verpflegt auch der übrige Flottenverband in Sichtweite. Überall befinden sich Kampfeinheiten längsseits von Versorgern, einzig ein Zerstörer hält achteraus Wache. Ebenso eingespannt sind die zwei Hubschrauber der «Seattle». Unermüdlich fliegen sie an ihrem Rumpf angehängte Netze zu kleineren Einheiten, so dass diese nicht speziell längsseits zu kommen haben.



Der erlebnisreiche Tag an Bord der «Seattle», von der aus wir die «Kennedy» einmal aus anderer Perspektive betrachten konnten, ging mit dem Helikopterflug zurück zum Träger zu Ende. Zwei Tage später war ich dann Zeuge einer weiteren Replenishment-Operation, diesmal von der Brücke der «Kennedy» aus, als die «Seattle» sich neben den Träger schob. Es war besonders nett zu sehen, wie Captain Anderson reagierte, als er mich von seiner Brücke aus wiedererkannte. Auch auf der «Kennedy» verfolgte Captain Dixon persönlich die Versorgungsoperation von A bis Z.

3.3 Der Zerstörer «New» (DD-818)

Im Flottenbesuchsprogramm stand als nächstes der Besuch eines Zerstörers. Der Helikopterüberflug war nun schon etwas «Ge-

wohntes». Aber die Dimensionen der «New» im Vergleich zu jenen der «Kennedy» und «Seattle» waren neu. Welch knappe Raumverhältnisse auf diesem doch 3500 t grossen Schiff. Trotzdem, ihre Besatzung rühmt sich, die wirkliche Navy zu repräsentieren. Das sei noch ein Kriegsschiff, auf dem ein jeder jeden kenne, es sei kein schwimmendes Hotel, wie die Träger oft boshaft betitelt werden.

Der Skipper der «New» Commander Agnew und sein 1. Offizier Korvettenkapitän Moore freuten sich über den hier schon eher seltenen Besuch. Der 1. Offizier führte mich auf einen Rundgang durch das Schiff, das er mir wie folgt vorstellte:

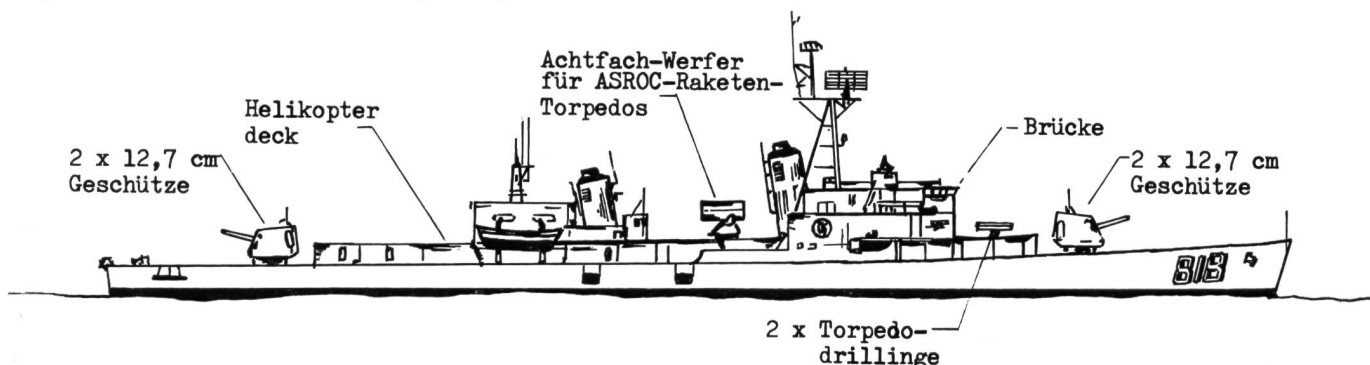
- Indienststellung: 1946
- Modernisierung: 1963
- Antrieb: 4 Kessel, die pro Tag 60 000 l Öl verbrauchen, meist werden aber nur 2 betrieben
- Geschwindigkeit: etwa 60 km/h
- Reichweite: 9600 km
- Ökonomische Geschwindigkeit: 21 km/h
- Frischwasser-aufbereitung: 86 000 l/Tag
- Abmessungen: 119 m lang
12,4 m breit
5,8 m Tiefgang
- Bewaffnung: — 4 x 12,7-cm-Geschütze in 2 Türmen
— 1 ASROC, 8fach, U-Boot-Raketenwerfer
— 2 x 3 Torpedorohre
- Vorrat: Genug Lebensmittel, um 25 000 Mahlzeiten zuzubereiten (75 Tage)
- Besatzung: 15 Offiziere, 266 Matrosen
- Leistung: 60 000 PS (2 Schrauben)
- Bunker: 650 t Öl

Die Aufgaben der «New» bestehen in der U-Boot-Jagd, in der Artillerieunterstützung, im beschränkten Flabschutz und in Wachtaufgaben für Träger. Ein Herumgehen, Auf- und Absteigen erfordert einige Beweglichkeit, denn die Gänge sind sehr schmal, die Leitern sehr steil und die Kojen sind spärlich bescheiden. Und trotz diesen fast anspruchlosen Verhältnissen — es kann immerhin geduscht werden, man isst sehr gut und atmet Klimaanlage — sind die Leute zufrieden und möchten nicht tauschen. Sie verkörpern die berühmte Zerstörer-Mentalität und freuen sich auf den nächsten Hafenbesuch, der noch fast eine Woche entfernt liegt. Die Leute der «New» haben schon für 12 000 Dollar griechisches Geld gewechselt, denn man will Corfu geniessen!

Die Artillerie interessierte mich ganz besonders. Pro Turm sind zwei 12,7-cm-Halbautomaten installiert. Ihre theoretische Kadenz beträgt 12 Schuss/Minute, zur Verfügung steht ein Magazin von 44 Schuss, weitere Granaten sind unten im Rumpf bereitgestellt, von wo sie per Förderlift in den Turm gelangen.

Die Besatzung eines Turmes besteht aus einem Offizier und zwölf Mann. Die Reichweite der radargesteuerten Rohre beträgt über

Längsansicht des Zerstörers «USS New» (DD-818)



10 km, verschossen werden Flabgeschosse, wie auch normale Artilleriegeschosse (inklusive Beleuchtungsgranaten).

Die Feuertätigkeit wird durch den Wellengang erheblich erschwert, was eine gut funktionierende Stabilisierungsanlage bedingt. Die Feuerbeobachtung wird bei Sichtzielen vom Schiff aus übernommen, bei weiter entfernten Zielen befinden sich die «Schiesskommandanten» vorne bei den amphibischen Verbänden oder in der Luft.

Höhepunkt des Tages bildeten der Einblick in die nur von farbigen Radarschirmen beleuchtete Operationszentrale (CIC), in der 24 Stunden/Tag die Umgebung des Trägers nach U-Booten abgesucht wird, ein Mittagessen mit dem Offizierskader und mehrere Bombenangriffe von Corsairs der «Kennedy» auf ein von der «New» geschlepptes Ziel.

Ein Besuch in angenehmer Gesellschaft ging zu Ende, als mich einmal mehr der über dem Heck schwebende Helikopter hinaufhievte und zur «Kennedy» zurückflog. Schon bald nahm sich die «New» des 22. Zerstörergeschwaders wie in kleines Spielzeug aus.

3.4 Zurück auf der «Kennedy»

Man könnte Wochen, ja Monate auf diesem Träger verbringen und würde selbst dann nie und da seinen Weg verlieren. Nach den Aufenthalten auf der «Seattle» und «New» bezog sich meine Unterkunft («Kennedy Algonquin» genannt, ein Raum auf dem 03-Deck, in unmittelbarer Nähe des Admirals- und Kapitänquartiers), um mich für weitere Besichtigungen vorzubereiten. Ich sollte noch die weiteren Staffeln des Air Wing 1 kennenlernen. Die Besuche mit Lt Colin Corcoran bei der Radarfrühwarnstaffel 125, die Stunden mit Lt Mike Longardt (ein aus Deutschland 1953 in die USA Eingewanderter, der die Marineakademie absolvierte und gepflegtes Deutsch sprach) und Lt Wagner bei der Corsairstaffel 46 und der Nachmittag mit Lt Connor bei der Attack Squadron 34 (die in Commander Bill Westermann einen der bekanntesten Vietnamflieger als Kdt Stv besitzt, denn er hatte 1968 über Hanoi die Intruder-Maschine seines von der Flab schwer verletzten Piloten hinaus über die offene See gesteuert, wo er zuerst den Piloten hinauskatapultierte und dann selber ausstieg; beide wurden gerettet) sind eindruckliche Erinnerungen.

4. Letzte Eindrücke und Abflug

Um die anstrengende Zeit auf hoher See etwas aufzulockern, liess sich Captain Dixon am zweitletzten Tag meines Besuches etwas Besonderes einfallen. Um die vorgeschriebene Öldrosselung einzuhalten und um doch nicht schon wieder zu einem Hafenesbesuch anzulaufen, liess er die «Kennedy» in Sichtweite von Malta an einer seichten Stelle, «Hurd bank», ankern. Dann erklärte er den Tag zu einem «Vergnügungstag an der Sonne» (Fun in the sun day). Auf dem Flugdeck wurden Grills aufgestellt, von welchen man sich nach Belieben mit Steaks bedienen konnte, Amateur-Rock-Bands spielten auf, Boxkämpfe wurden inszeniert, und ruhigere Leute sah man in Badehose einen Liegestuhl zwischen zwei Jagdbomber stellen. Trotz diesen gemütlichen, ungezwungenen Stunden erhob sich um 18 Uhr anstandslos jeder Mann, um die am Heck niedergehende Flagge zu ehren.

Die «Kennedy» ist ein viel fragtes Schiff und wird laufend von Besuchern aufgesucht. Allein in der Zeit meines achtägigen Besuches sah man für kurze Zeit zwei Journalisten, italienische Offiziere, den belgischen Marinestabschef und Vizeadmiral Murphy an Bord. Letzterer war zur Begrüssung des belgischen Gastes mit einer Passagierversion des Skywarrior-Bombers selber an Bord geflogen! Bei unserem Besuch auf der Flaggbrücke, wo wir während einer Stunde mit Konteradmiral Freeman diskutieren konnten, lernten wir auch den Marinevertreter aus Belgien kennen. Konteradmiral Freeman war damals Kommandant der Task Force 60 und scheute die Mühe nicht, uns die gesamten Einrichtungen seines Quartiers zu zeigen. Er hat noch vor wenigen Jahren selber einen Träger, die «Saratoga», kommandiert. Commander Fred Withers ist 1. Offizier und Stellvertreter Captain Dixons, nachdem er vorher die VA-46 kommandiert hatte. Er hat

den gesamten administrativen Arbeitsanfall zu erledigen, den er mir in eindrucklicher Art schilderte.

Abend für Abend stehen vor seinem Büro eine Anzahl (der meist sehr jungen, 17 bis 19 Jahre zählenden) Leute. Diese haben sich — trotz der schiffseigenen Wache (Master at Arms) und trotz des Detachementes Marines — eines Disziplinarvergehens schuldig gemacht. Kleinere Vergehen sind bei einer Besatzung von 5000 Mann, die unter harten Bedingungen leben, fast normal, dass aber immer wieder Befehlsverweigerungen und Rauschgiftfälle auftreten, macht Commander Withers Sorgen.

Kurz vor dem Abflug fand dann selbst der vielbeschäftigte Skipper der «Kennedy», Captain Dixon, nochmals Zeit, um mich über meine Eindrücke zu befragen. Dann bestieg ich mit gemischten Gefühlen durch die Heckrampe eine Maschine C-2A Greyhound der Versorgungsstaffel VR-24 aus Neapel. Man schnallte mich an, verstaute sehr sorgfältig alle harten Gegenstände und deutete mir, die Arme schützend vor das Gesicht zu halten. Das war ja alles verheissungsvoll! Dann rollte die Maschine zum Katapult Nr. 2, die Matrosen auf dem Flugdeck in ihren Mickey-Mouse-Garnituren hasteten um den Greyhound, dann schob der Pilot die zwei Motoren auf Volleistung. Ein heftiges Vibrieren erschütterte das Flugzeug. Und plötzlich hing ich für etwa zwei Sekunden buchstäblich («Rück»lehne des Sitzes in Flugrichtung) vom Sitz losgelöst in den Gurten; es schien mir beinahe die Luft abzustellen... und schon war Wasser unter uns, das Fahrgestell verschwand im Schacht. Ich hatte meinen ersten «Cat-shot» heil überstanden. Nach acht erlebnisreichen Tagen sah ich die «Kennedy», im Gefolge nur noch die «New» und der getreuliche russische Begleiter, eine Fregatte der «Riga»-Klasse, halbwegs zwischen Malta und Kreta im Dunst verschwinden. Zwei Stunden später landeten wir in Neapel.

Die «Kennedy» wurde einige Tage nach meinem Besuch vom Flugzeugträger «Roosevelt» abgelöst und sollte nach einem Manöverabstecher in die Nordsee und einem Besuch in Edinburgh, Schottland, nach ihrem Stützpunkt Norfolk, Virginia, zurückkehren. Ein langersehnter 1. Oktober wartete auf die 5000 ungedulden Männer, die schon seit dem April von zu Hause fort weilten. Doch es sollte anders kommen.

5. Die 6. Flotte und der 4. Nahostkrieg

Am 6. Oktober 1973 wurde ich in Piräus zufällig Zeuge, wie die 6. Flotte dank ihren ständig durchgeführten Übungen ihre Einsatzbereitschaft demonstrieren konnte. Die Art und Weise, wie sie auf den Alarm reagierte, hat jenen vollständig recht gegeben, die in Flottenverbänden immer noch eines der wirksamsten Mittel sehen, um politischen oder militärischen Drohungen oder Erpressungsmanövern zu begegnen, insbesondere dann, wenn sich Krisenherde weitab der Reichweite eigener Landstützpunkte befinden. Damals lagen in der Bucht von Falerion der Flugzeugträger «Independence», der Helikopterträger «Guadalcanal», die amphibischen Transport-Dockschiffe «Nashville» und «Austin», das Docklandungsschiff «Fort Snelling», das Panzerlandungsschiff «Harlan County», der Raketenzerstörer «Coontz» und zwei italienische Fregatten der «Centaurio»-Klasse vor Anker. Diese Schiffe waren eben von den grossen amphibischen NATO-Manövern DEEP FURROW 1973 in der nordwestlichen Türkei eingelaufen, einige erst am 5. Oktober 1973.

Noch im Verlauf des Samstags wurden dann die im Urlaub weilenden Seeleute eiligst zurückgerufen. Einige amphibische Einheiten und die «Coontz» liefen bereits gegen 18 Uhr in langgezogener Kiellinie Richtung Südosten aus, die «Independence» und «Guadalcanal» folgten am Sonntagmorgen um 9 Uhr. Wie es weiter ging, können wir Äusserungen Vizeadmiral Murphys, der nun seine Flagge auf den Raketenkreuzer «Little Rock» gewechselt hatte, entnehmen. Er führte in einem Interview vom 8. November 1973 auf der «Kennedy» u. a. folgendes aus:

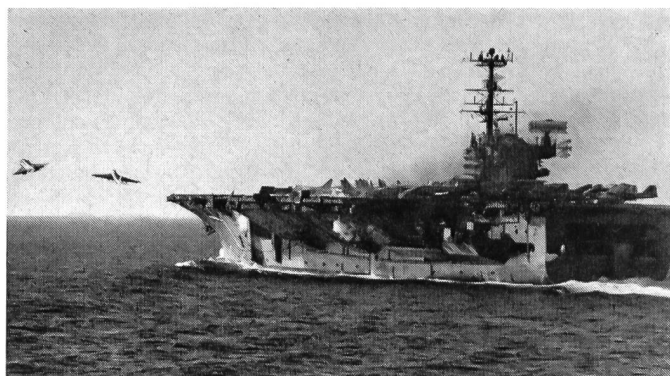
«Am 6. Oktober 1973 verfügte die 6. Flotte über etwa 50 Schiffe, 152 trägergestützte Flugzeuge, 23 000 Seeleute, 1800 Marines und 48 landgestützte Flugzeuge. Die meisten Schiffe waren eben vom



innen in bunten Helmen und mit Schwimmweste befestigen die mit Gütern
ladenen Netze an den Laufkatzen, die dann von der «Seattle» zur «Ken-
dy» gefahren werden. Im Hintergrund sieht man diverse Ölleitungen.



Underway Replenishment. Der Tanker «Neosho» der 6. Flotte hat Leinen-
verbindungen mit dem Flaggschiff, dem Kreuzer «Little Rock», hergestellt.
Während Stunden fließt das kostbare Öl durch die Schlauchleitungen in
die Bunker. Währenddessen setzt ein Sea-King-Helikopter einen Matrosen
auf dem Heck des Tankers ab, und der Zerstörer «USS Manley» schiebt
Wache im Hintergrund. Beachte den schweren Drillingsturm der «Little
Rock» mit 15,2-cm-Geschützen, den Zwillingturm mit 12,7-cm-Rohren (wie
auf der «New») und die zwei breiten Kommandodecks (das untere für den
Flottenstab, das obere für das Schiffskommando).



Der Träger «Independence» befand sich kurz nach Ausbruch des 4. Nahost-
krieges unterwegs in Athen Richtung Kreta. Hier starten gleichzeitig zwei
Maschinen des Typs Phantom und Intruder zu alarmmässigen Flugopera-
tionen.

1 Vigilante-Aufklärungsbomber der RVAH-11 hat im östlichen Mittelmeer,
lässlich des jüngsten Nahost-Konfliktes, diese sowjetischen Kriegsschiffe
gespürt und fotografiert. Die Aufklärungsfoto zeigt einen Zerstörer des
Typs «Skory», einen des Typs «Kotlin» und zwei Raketenschnellboote vom
Typ «Nanuchka» bei Kithira ankernd (nordwestlich Kretas).

(Offizielle Foto: RVAH-11)



4. Nahostkrieg. An Bord der «Little Rock» beraten Vizeadmiral Murphy
und sein Stab die Lage. Dazu gehören (im Uhrzeigersinne, beginnend links):
Captain Larcombe, Konteradmiral Turner, Vizeadmiral Murphy, Konteradmiral
Downey, Captain Bos, Captain Moore, Konteradmiral Charbonnet und Konter-
admiral McKee. Diese hohen Offiziere sind die Kommandanten der ver-
schiedenen Task Forces der 6. Flotte. Es fehlt hier der Kommandant der
Marinefuziliere Brigadegeneral O'Donnell.

amphibischen NATO-Manöver DEEP FURROW 73 entlassen worden. Glücklicherweise hatte ich den grössten Teil der Schiffe, inklusive fünf zusätzliche amphibische Einheiten, wegen der Manöver im östlichen Mittelmeer belassen. Die Nachricht vom Ausbruch des Krieges erreichte mich auf der „Little Rock“ nahe Kreta, am frühen Nachmittag des 6. Oktober 1973. Am 7. Oktober erhielt ich zwei Befehle von Admiral Bagley, Kommandant sämtlicher US-Seestreitkräfte in Europa. Danach hatte ich sofort eine Träger-Kampfgruppe südöstlich von Kreta bereitzustellen und Pläne für eventuelle Evakuierungen vorzusehen. Am Sonntag, 7. Oktober, befahl ich die „Independence“ samt Begleitschiffen auf See, um 9 Uhr waren sie zum verabredeten Treffpunkt unterwegs.»

Am 9. Oktober stellte die Flotte die ersten sowjetischen Flugzeuge der Luftbrücke nach Kairo und Damaskus fest. Zum gleichen Zeitpunkt hatten die Sowjets über 50 Schiffe im Mittelmeer, die einen in ägyptischen, einige in jugoslawischen Häfen, andere unterwegs oder an ihren Standardankerplätzen. Den Sowjets fehlte aber ein Luftschirm, denn 1972 hatten sie ihre Maschinen aus der VAR zurückgezogen.

Vizeadmiral Murphy: «Am 10. Oktober 1973 hatte ich nahe Kreta 32 Schiffe meiner Flotte versammelt. Dies war der östlichste Punkt, den unsere wichtigeren Schiffe während der ganzen Krise je bezogen hatten. Mehr als 20 sowjetische Schiffe hatten sich zudem zur Beobachtung all unserer Bewegungen eingefunden.»

- Ebenfalls am 10. Oktober 1973 liefen der zweite Flugzeugträger «Roosevelt» und der Raketenzerstörer «Dewey» aus Barcelona Richtung Tyrrhenisches Meer aus.
- Kurz nach Ausbruch des 4. Nahostkrieges wurde der Träger «Kennedy» — er hatte am 13. Oktober Edinburgh in Schottland verlassen und befand sich im Firth of Forth, um nach Norfolk zurückzukehren — auf Station westlich Gibraltar befohlen. «Einige Tage später» — so schreibt mir Lt Colin Corcoran von der VAW-125 — «sahen wir einmal mehr den berühmten Felsen langsam hinter uns im Westen verschwinden. Die Besatzung war sehr enttäuscht, aber wir begriffen den Entscheid.»
- 12. Oktober 1973: Vizeadmiral Murphy erhöht den Bereitschaftsgrad der 6. US-Flotte.
- 16. Oktober 1973: Die «USS Iwo Jima», ein weiterer amphibischer Helikopterträger mit 1800 Marines an Bord, verlässt die Ostküste der USA.
- 17. Oktober 1973: Die 6. Flotte übernimmt die Flugverkehrskontrolle der ersten US-Transporter vom Typ Lockheed C-5A Galaxy auf dem Flug von den USA nach Israel.
- 18. Oktober 1973: Der Träger «Kennedy» kreuzt westlich von Gibraltar.
- 25. Oktober 1973:
 - Auf höheren Befehl wird der Bereitschaftsgrad 3 befohlen
 - Der Träger «Roosevelt» samt Begleitschiffen dreht Richtung Kreta ab
 - Die «Kennedy» und Begleitschiffe fahren ins Mittelmeer ein
 - 4 Zerstörer, die ins Baltische Meer abkommandiert waren, werden zur 6. Flotte ins Mittelmeer umgeleitet
- 26. Oktober 1973: Die «Roosevelt» und die gesamte amphibische Flotte, Task Forces 61 und 62, sind auf Station.
- 28. Oktober 1973: Die «Kennedy» trifft nahe Kreta ein, ebenso der Helikopterträger «Iwo Jima» aus den USA.
- 29. Oktober 1973: Die 4 Zerstörer passieren Gibraltar.
- 1. November 1973: Die Sowjets erreichen eine Stärke von 95 Einheiten (wovon 38 Versorgungsschiffe sind), ein absoluter Rekord. Dank der Nähe des Schwarzen Meeres ist es ihnen möglich, innert kurzer Zeit eine gewaltige Flotte aufzubauen, darunter modernste mit Schiff-Schiff-Lenk Waffen ausgerüstete Einheiten des Typs «Kynda», «Kildin», «Nanuchka» sowie «Kashins»- und «Sverdlov»-Kreuzer. Die 6. Flotte zählt nun 58 Schiffe, wovon 12 als Versorger einzustufen sind.
- 6. November 1973: Die «Independence» und weitere Einheiten verlassen das Gebiet um Kreta, um für einige Unterhaltsarbeiten einen Hafen anzulaufen.
- 8. November 1973: Pressekonferenz Vizeadmiral Murphys auf der «Kennedy»:

Er verfüge jetzt u. a. über drei Flugzeugträger, 2 Helikopterträger mit 3600 Marines und total über 360 Flugzeuge (darunter 180 Jagdbomber). Dank dieser Flugzeugzahl sei das Verhältnis absolut ausgeglichen. Die Sowjets hätten ihre guten Gründe, zurzeit zwei Flugzeugträger zu bauen. Die Zeit unmittelbar nach Ausbruch des Krieges sei mit Routinetrainings, Beobachtung sowjetischer Flottenbewegungen und Versorgungsflügen sowie mit der Planung einer möglichen Evakuierung von US-Bürgern aus gefährdeten Gebieten voll ausgefüllt gewesen.

Skyhawks, zur Verstärkung der Luftwaffe Israels, seien auf der «Kennedy» noch westlich Gibaltars zwischengelandet, um aufzutanken und den US-Piloten eine Ruhepause einzuräumen. Die Flieger seien unmittelbar nach Ankunft in Israel in Zivil wieder zurückgekehrt.

Es sei nie zu einer ernsthaften Konfrontation mit den Sowjets gekommen. Er, Murphy, glaube, dass die 6. Flotte eine wichtige Rolle in diesem Konflikt innegehabt habe. Nicht zuletzt sei es ihr zuzuschreiben, dass Nixon mittels gewisser Druckausübung Verhandlungen habe erzwingen können.

- 19. November 1973: Die Alarmbereitschaft der 6. Flotte wird aufgehoben.
- 1. Dezember 1973: Die «Kennedy» trifft mit fast zweimonatiger Verspätung in Norfolk, Virginia, ein.

Murphy stellte abschliessend an seiner Pressekonferenz folgendes fest (zum Teil als Antworten auf Fragen von Journalisten):

- «Wir hatten keine Schwierigkeiten mit unserem Brennstoffnachschub.»
- «Keine Einheit der 6. Flotte war in den Konflikt unmittelbar verwickelt. Wir verhielten uns nie provokativ.»
- «Die ganze Flotte blieb stets südlich Kretas, einzig ein einzelnes Schiff lag etwas mehr östlich, um den Versorgungsflugzeugen aus den USA Radarführung zu geben.»
- «Wir flogen keine Erkundungsflüge über dem Krisengebiet.»
- «Zurzeit gibt es tatsächlich US-Schiffe im Mittelmeer, die in verschiedenen Häfen zu Besuchen eingelaufen sind. Das hindert mich nicht, die Alarmstufe beizubehalten.»
- «Ob wir gewaltsam interveniert hätten, um US-Bürger zu evakuieren, wenn uns das betreffende Land daran gehindert hätte, kann ich nicht beantworten. Wir waren aber vorbereitet, jeden Befehl einer höheren Instanz diesbezüglich auszuführen. Gottseidank mussten wir das nicht tun.»
- «Ich kann weder bestätigen noch abstreiten, dass wir Atomwaffen an Bord haben.»
- «Ich habe Vertrauen in die 6. Flotte dank der Tatsache, dass mir noch die «Kennedy» zur Verfügung stand. Mit nur zwei Trägern hätte es schon weit schwieriger ausgesehen. Der zukünftige Kommandant der 6. Flotte hat sich bezüglich diesem Vertrauen bestimmt weit mehr Sorgen zu machen, insbesondere, wenn man an die stets noch steigende Macht der Sowjetflotte denkt.»

Die letzte Aussage Murphys ist verständlich, wenn man weiss, dass die US Navy ihre leichte Überlegenheit bzw. Ebenbürtigkeit zur sowjetischen Flotte nur noch mit ihren Flugzeugträgerverbänden rechtfertigen kann. Das kann bei der Indienststellung der zwei sowjetischen Träger in nächster Zukunft eine entscheidende Änderung ergeben. — Die USA tun gut daran, die bisher bedenkliche Auswirkungen zeigende Budgetrestriktionspolitik neu zu überdenken. Die ersten Lehren scheint man gezogen zu haben, denn es liegen nun doch einige interessante Bauprogramme vor (Atomflugzeugträger, Atomfregatten, Atom-U-Boote, Zerstörer, ein neues amphibisches Grossschiff u. a. m.).

(Folgenden Herren möchte ich für ihre Bemühungen zum Gelingen dieses Besuches recht herzlich danken: Colonel E. P. Freedman, US-Botschaft in Bern; Vizeadmiral D. J. Murphy, Kdt der 6. Flotte; Konteradmiral D. L. Freeman, Kdt der Trägerdivision 4; Fregattenkapitän J. E. Wentz, Presseoffizier der 6. Flotte; Kapitän Dixon, Kdt der «Kennedy»; Kapitän Anderson, Kdt der «Seattle»; Fregattenkapitän Agnew, Kdt der «New»; den zahlreichen zuvor kommenden Begleitern, Offizieren, Unteroffizieren und Matrosen sowie dem Presseoffizier der «Kennedy», Fähnrich O'Connor.)