

Zeitschrift:	Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber:	Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band:	53 (1978)
Heft:	11
Artikel:	Eindrücke von einem Besuch im Mittelmeerraum
Autor:	Kürsener, Jürg
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-706937

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: 29.01.2026

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

Eindrücke von einem Besuch im Mittelmeerraum

Hptm Jürg Kürsener, Solothurn

Wir haben wiederholt Berichte über die amerikanische 6. Flotte, mit Schwerpunkt auf der Trägerwaffe und deren Aufgaben, veröffentlicht – zuletzt in der Mainummer 1974.

Vor nicht allzu langer Zeit hat sich erneut die Möglichkeit ergeben, diesen Flottenverband zu besuchen. Diesmal waren die Schwerpunkte der Visite etwas anders gelagert. Es war insbesondere möglich,

- ein Gespräch mit dem derzeitigen Kommandanten der 6. Flotte an Bord des Flaggschiffes in Neapel zu führen,
- die Aktivitäten in diesem Hafen zu verfolgen,
- einen Träger auf hoher See zu besuchen, der eine neuartige Geschwaderzusammensetzung aufwies,
- Teile der amphibischen Komponente der 6. Flotte zu besichtigen,
- einige Stunden den Betrieb auf einer Raketenfregatte mitzuerleben.

Da die grundsätzlichen Aspekte der 6. Flotte (Geschichte, Organisation usw.) in der besagten Ausgabe von 1974 bereits dargelegt worden sind, verzichten wir an dieser Stelle auf eine Wiederholung. Wir wenden uns vielmehr direkt den neuen Erkenntnissen zu.

1. Genua

In dieser von den Amerikanern immer wieder bevorzugten Hafenstadt lag zum Zeitpunkt des Besuches der Heliokopterträger «Guam». Auf der Fahrt in seiner persönlichen Barkasse zum weit draussen vor der Hafenmole ankernden Schiff stellte mir der eben aus den Ferien in St. Moritz zurückgekehrte Kommandant seinen Träger vor:

Schiffstyp: Amphibious Assault Ship

Kiellegung: 15. November 1962

Indienststellung: 16. Januar 1965

Verdrängung: 18 000 t

Besatzung: 55 Offiziere, 555 Unteroffiziere und Matrosen

Länge: 180 m

Breite: 25 m

Höhe: 44 m (bis zur Mastspitze)

Geschwindigkeit: 24 Knoten (= 43 km/h)
Bewaffnung: 2×76-mm-Geschütze
2×BPDMS (Basic Point Defense Missile System, bestehend aus zwei Achtfachwerfern für Sparrow-See-Luft-Lenkwaffen)

Antrieb: 22 000 PS

Ausrüstung: Heliokopter des Typs AH-1J, UH-46, UH-1 und CH-53 des US-Marinekorps

Raum für 180 Offiziere und 1700 Mannschaften als Landungstruppen des US-Marinekorps

Captain Stanley, wie alle Trägerkommandanten selber Fliegeroffizier, war vor seiner Ernennung Erster Offizier der «Guam» und Projekt-Koordinator des neuesten U-Boot-Abwehrflugzeuges S-3A Viking der US Navy. – Meistens gehört dauernd ein Schiff von der Art der «Guam» der 6. Flotte an. Wie aus der Datenübersicht hervorgehen dürfte, gehört die «Guam» zur amphibischen Komponente der 6. US-Flotte. Diese setzt sich aus der Kampfgruppe 61 (Task Force 61) und der Kampfgruppe 62 zusammen. Mit

Task Force 61

bezeichnet man den Verband der amphibischen Schiffe der 6. Flotte.

Task Force 62

wird auf den Einheiten der TF 61 eingeschiffte Kontingent der Marinefusiliere bezeichnet.

1.1 Die Task Force 61

Die Task Force 61 wird von einem Commodore (im Range eines Kapitäns zur See) befehligt. Zur Task Force 61 gehören in der Regel (in Klammer die Namen der zur Zeit des Besuches ins Mittelmeer abkommandierten Schiffe):

- 1 amphibischer Heliokopterträger («Guam» LPH-9)
- 2 amphibische Docklandungsschiffe
(`Trenton` LPD-14 und «Fort Snelling» LSD-30)
- 1 Panzerlandungsschiff
(`Harlan County` LST-1196)
- 1 amphibisches Transportschiff
(`El Paso` LKA-117)

Dieser auch unter der Bezeichnung «Amphibious Squadron 6» fahrende Verband fährt nach Absol-

vierung seiner Dienstperiode meistens geschlossen in die USA zurück, nachdem noch im Mittelmeer die Ablösung durch fünf andere Schiffe erfolgt ist.

1.2 Die Task Force 62

Die Kampfgruppe 62 umfasst die auf den Schiffen der TF 61 stationierten Truppen samt Material. Diese Truppen gehören dem US-Marinekorps an, und sie sind allgemein unter dem Begriff «Leder-nacken» bekannt geworden. Das US-Marinekorps kennt grundsätzlich drei verschiedene Organisationsformen eingeschiffter Verbände. Der größte Verband ist die Marine Amphibious Force, es folgt die Marine Amphibious Brigade und der kleinste Verband, etwa einem verstärkten Bataillon gleich, heißt Marine Amphibious Unit oder MAU. Normalerweise entspricht diese Task Force einer solchen MAU, deren Hauptquartier sich auf der «Guam» befand.

Die MAU ihrerseits gliedert sich wie folgt:

- in ein Logistik-Kommando
- in ein Heliokopter-Kommando und
- in ein BLT (= Battalion Landing Team), das einen Bestand von etwa 1300 Mann umfasst.

Das BLT umfasst ein Bataillon Marinefusiliere, eine Panzerkompanie mit M-60 A1, eine Batterie mit gezogenen 10,5-cm-Haubitzen und Schwimmpanzer des Typs LVT-P7.

Zwei «rifle companies» waren auf der «Guam», je eine auf «Harlan County», «Fort Snelling» und «Trenton» eingeschifft.

Das Hauptquartier des BLT befand sich auf «Trenton». Das Panzerlandungsschiff «Harlan County» führte u. a. 14 Schwimmpanzer mit, die je ungefähr 20 Marinefusiliere transportieren können. Die Marinefusiliere unterliegen auch während den Tagen auf hoher See, sogar während den Hafenliegezeiten, einem harten Training, das u. a. aus einem den Räumlichkeiten angepassten Exerzieren, Waffendrill, Turnen und einem begrenzten Schießprogramm besteht. Zudem wird die Zeit auch zu einer intensiven theoretischen Ausbildung genutzt. Das angeeignete Wissen wird bei immer wieder praktizierten Landungsmanövern, z. B. am Südzipfel Sardiniens (Cap Teulada), geprüft. Für einen Außenstehenden mutet vor allem das häufig von rhythmischen «Kampfschreien» begleitete vielseitige Drillprogramm befremdend an. Wie Colonel Wood, der Kommandant der Task Force 62, versicherte, ist der Drill ein integrierender Bestandteil der Ausbildung des Marinefusiliers. Erwiesenemassen forme er die Disziplin. Er sei in keiner Weise wegzudenken und habe wesentlich zum Ruf des Leistungsvermögens seiner Elite-truppe beigetragen. Erstaunlich, dass diese Truppe nicht wesentlich unter Rekrutierungsproblemen leidet, wo sie doch, wie alle anderen Teilstreitkräfte, auf dem Freiwilligenprinzip beruht.

2. Neapel

Obwohl die 6. Flotte in Anspruch nimmt, jederzeit unabhängig zu sein, ist Neapel ein stark frequentierter Hafen, der für verschiedene Arbeiten eingespannt wird. Dies mag einmal an der zentralen Lage des Hafens liegen oder im Zusammenhang mit dem Sonderabkommen mit der italienischen Regierung über die Benutzung und mit den nahegelegenen NATO-Kommandoeinrichtungen stehen. Jedenaus konnte am Tage des Besuches folgendes festgestellt werden:

- Auf einem Schwimmdock im Hafeninnern wurden an dem üblicherweise bei der Insel La Maddalena beheimateten U-Boot-Tender «Howard S. Gilmore» Ausbesserungsarbeiten durchgeführt.
- An verschiedenen Quais des Hafens hatten der Raketenzerstörer «Dewey», das Atomunterseeboot «Tullibee», die zwei mittlerweile aus dem Mittelmeer zurückgezogenen Kanonenboote «Douglas» und «Ready» sowie das Flaggschiff «Albany» und der danebenliegende Zerstörer-tender «Shenandoah» festgemacht.
- In der Bucht vor dem Hafen ankerten der Flugzeugträger «John F. Kennedy» und der Tanker «Neosho».

Höhepunkt des Neapelbesuches war zweifellos das Gespräch mit Vizeadmiral Harry D. Train, II (seit zwei Jahren Kommandant der 6. US-Flotte) auf dem Raketenkreuzer «USS Albany». Dieses Schiff wurde einer intensiven zweitägigen Behandlung durch die Reparaturequipen des Tenders «Shenandoah» unterzogen.

Der 50jährige Dreisternadmiral beurteilte die Aktivitäten der sowjetischen Mittelmeerflotte zu diesem Zeitpunkt als sehr gering. Sie seien durch besonders ausgedehnte Liegezeiten auf diversen Ankerplätzen rund um das südeuropäische Meerestecken gekennzeichnet. Dies sei nicht zuletzt auf fehlende Infrastrukturanlagen und Besuchsgelegenheiten entlang den Mittelmeerküsten zurückzuführen. Die Bewegungen der sowjetischen Schiffe seien unter ständiger Kontrolle. Train äusserte sich allerdings nicht, wie dies im einzelnen geschieht. Die Kampfkraft der sowjetischen Eskadra verglich er mit derjenigen der italienischen Marine. Bei Betrachtung des sowjetischen Marinebauprogrammes sei das Augenmerk immer wieder auf die reichhaltige und vielseitige Bewaffnung der Schiffe zu richten, die unvergleichlich höher als jene der amerikanischen Einheiten sei. Allerdings habe dies auch Auswirkungen auf die Nachladevolumen, die eher als klein zu beurteilen seien. Man schliesse daraus, dass die Schiffe, einmal zum Einsatz kommend, vor allem auf eine Erstschlagskapazität ausgelegt würden.

Die über einstündige Unterhaltung mit dem hohen Offizier und Angehörigen seines Stabes beeindruckte durch die Ungezwungenheit und Unkompliziertheit der Gastgeber. Höflich, aber bestimmt, gelegentlich sehr diplomatisch (obwohl mehrmals gesagt wurde, man sei ein Militär und nicht Politiker) wurden unbequeme Fragen umgangen.

3. Besuch auf hoher See

3.1 «Franklin D. Roosevelt»

Am darauffolgenden Tag hatten wir uns im militärischen Teil des Flugplatzes von Neapel zu melden. Neapel, Sigonella auf Sizilien, Athen, Kreta und Rota in Spanien sind die für die Luftversorgung der 6. Flotte mit Personen, Ersatzteilen, Post usw. wichtigsten Flugplätze im Mittelmeerraum. Neapel wird auch zu Wartungsarbeiten benutzt, gelegentlich dient es als Ausweichflughafen, und vor allem ist es Anschlusspunkt für militärische Flugverbindungen nach Mitteleuropa oder direkt nach den USA.

Immer wieder sieht man infolgedessen Flugzeuge von Flugzeugträgern, Heliokopter von in der Bucht ankernden Kriegsschiffen oder Langstreckenflugkäfer.

Eine C-1A Trader der Flottenversorgungsstaffel VR-24 flog uns in Richtung westliches Mittelmeer, wo wir nach gut zwei Stunden auf dem Deck der «Roosevelt» abrupt zum Stillstand kamen. Bezüglich des Lebens und des Flugbetriebes an Bord dieses Trägers sei wiederum auf die Ausgabe des «Schweizer Soldat» Nr. 5/1974 verwiesen. Einige andere Aspekte verdienen an dieser Stelle besondere Erwähnung:

- Mit der «Franklin D. Roosevelt» befand sich der ruhmreiche und zugleich älteste aktive Träger der US Navy zum letztenmal auf einer Mittelmeertour.
- Gleichzeitig fiel dem Schiff die Ehre zu, erstmals eine Staffel Senkrechtstarter integriert in das übliche Trägergeschwader mitzuführen.

Die «Roosevelt» gehörte trotz ihren 51 000 t (max. 65 000 t) und ihren fast 300 m Länge nicht zu den Riesenträgern der US Navy. Dennoch war sie in der Lage, mit ihren zwei Dampfkatalypten 70 bis 80 Maschinen fast aller Typen der Marinestaffeln in die Luft zu schleudern. Auf der letzten Fahrt zählte die Besatzung annähernd 4500 Mann.

Im Rahmen der periodischen Dienstleistungen von fliegenden Verbänden auf Trägern hatte das US-Marinekorps eine Staffel mit 14 AV-8A-Harrier-Maschinen für die letzte Dienstfahrt ins Mittelmeer abkommandiert. Die 14 Harrier-Maschinen der Marine Attack Squadron 231 (VMA-231) gehörten zu dem Trägergeschwader 19 (sog. Carrier Air Wing oder CVW-19), das sich noch aus folgenden Staffeln zusammensetzte:

im übrigen die Normalstärke der 6. Flotte. Die Versorgungsschiffe kehren meistens nach den USA zurück, sobald ihr Vorrat an die Kampfschiffe abgegeben ist. Dies dauert zwischen 6 und 8 Wochen. Die Tanker füllen jeweils in den NATO-Tanklagern im Mittelmeer auf und kehren von ihrer Diensttour wie die übrigen Schiffe nach ungefähr 6 Monaten in die Staaten zurück.

3.2 «Richard L. Page»

Ein Unterbruch zwischen einer Start- und Landephase auf der «Roosevelt» wurde zur Landung eines Heliokopters des Typs Kaman Seasprite SH-2D von der Raketenfregatte «USS Richard L. Page» (FFG-5) benutzt. Die «Page» und eine weitere Fregatte, die «Valdez», gehörten zum Begleitschutz des Trägers. Mit der Seasprite wurde ich dann zur «Page» geflogen. Wenn man das kleine, schwingende Deck am Heck der fahrenden Fregatte betrachtet, muss man den darauf absetzenden Piloten hohe Achtung zollen. Demgegenüber nimmt sich das Deck der «Roosevelt» direkt als Luxus aus. Die Piloten nähern sich normalerweise von schräg achtern, da dies bezüglich Turbulenzen, Fahrtwind des Schiffes, Schornsteinrauch usw. optimale Bedingungen ergibt. Zwischen den drehenden Rotorblättern und den Deckaufbauten bleibt den Piloten nur ein erschreckend knapper Spielraum. Die «Page» und die «Valdez» operierten zu diesem Zeitpunkt ausserhalb der Sichtweite der «Roosevelt». Tagsüber entfernen sich die Begleitschiffe des öfters bis zu etwa 25 km Entfernung, um eigene Übungen durchführen zu können. Das tage-lange enge Begleitfahren im Trägerverband wird von den Zerstörerleuten nicht besonders geschätzt. Nächts, wenn die Heliokopter mit Rettungsfunktion des Trägers durch die Dunkelheit handicapiert sind, schliessen die Begleitschiffe auf und übernehmen diese Funktion. Bei unserer Ankunft waren die beiden Fregatten im Begriffe, Abschleppmanöver zu erproben. Die 250 Mann der Besatzung sind üblicherweise in drei Schichten organisiert. Zwischenmehrheiten werden aber auch die nicht in Dienst befindlichen Matrosen zu bestimmten Arbeiten befohlen, so beispielsweise bei Heli-

kopterflugbetrieb, der allein ungefähr 30 Mann bindet (Feuerwehrleute, Betankungsmannschaft, Kontrollturm, Flugdeckmannschaft usw.) oder bei dem besagten Abschleppmanöver, an dem 65 bis 70 Mann engagiert waren. Die Matrosen wissen es zu schätzen, wenn die Zeit auf hoher See mit angemessener Beschäftigung ausgefüllt ist. Die Abkommandierungszeit ins Mittelmeer – die «Page» war mit der «Roosevelt» gefahren und sollte auch wieder mit dieser zurückkehren – ist sehr lang, und die Mussestunden sind oft mühsam zu bewältigen. Die Navy ist denn auch bemüht, den Leuten sinnvolle Abwechslung zu bieten. Auf der «Page» weilt beispielsweise ein «ziviler» Geschichtsprofessor, der Weiterbildungskurse durchführt und sich sogar damit abzufinden hatte, dass ihm bei den häufig durchgeführten Probealarmen «Alle Mann auf Gefechtsstation!» («General Quarters» genannt) die Zuhörerschaft davonrannte.

Der Erste Offizier der «Page», ein Korvettenkapitän, bemerkte, dass sich die personelle Situation seit den sechziger Jahren wesentlich verbessert habe. Damit meinte er wohl weniger die zahlenmässige Situation, denn die Navy bekundet Mühe, das Plansoll an genügend qualifizierten Leuten zu rekrutieren, als die ausbildungsmässige Situation. Immerhin ist auch in der Navy, wie in den anderen Teilstreitkräften, jeder Angehörige ein Freiwilliger. Auf der «Page» wurden im Verlaufe der sechsmonatigen Mittelmeertour etwa 25 % der Besatzung durch natürliche Rotation (neue Leute aus der Grundausbildung, Versetzungen, Austritte usw.) erneuert.

Die «Page» beendete vor drei Jahren eine zweijährige Dienstzeit im Mittelmeer, als im Rahmen eines Abkommens mit Griechenland in Piräus ein ganzer Zerstörerverband für längere Zeit fest stationiert wurde und die Angehörigen ebenfalls dort Unterkunft beziehen konnten.

Die Fregatte verdrängt bei Vollbelastung 3400 t, ist 126 m lang, weist knapp 35 000 PS auf und erreicht eine Geschwindigkeit von etwa 50 km/h. Ihre Bewaffnung besteht aus einem Werfer für Tartar-Schiff-Luft-Lenkwaffen, einem 12,7-cm-Mehrzweckgeschütz, einem Achtfachwerfer für AS-ROC-

U-Boot-Abwehraketen, Torpedoröhren für Mark-44-Torpedos und aus einem Heliokopter zur U-Boot-Abwehr, der mit Torpedos bestückt werden kann und der den Radius der U-Boot-Bekämpfungsmöglichkeiten des Schiffes beträchtlich erweitert. Daneben verfügt die «Page» über moderne elektronische Anlagen, wozu ein Sonar zur Ortung von U-Booten gehört. Der Heliokopter ist ebenfalls mit eigenen Ortungsmitteln ausgerüstet. Die Ortung von U-Booten kann durch die hydrologischen Bedingungen sehr erschwert werden, selbst Wale sollen gelegentlich die ausgesendeten Signale reflektieren, so dass nicht in jedem Falle eindeutig und rasch das geortete Objekt identifiziert werden kann.

Auch bei der 6. Flotte wird dort Treibstoff gespart, wo der Grad der Bereitschaft nicht beeinträchtigt wird. Die «Page» fuhr beispielsweise während einiger Stunden einen Kurs mit erheblich reduzierter Kraft, ohne dabei den Abstand zur «Roosevelt» unangemessen anwachsen zu lassen. Es ist übrigens ein Prinzip des Flottenverbandes, jedes Schiff etwa alle drei Tage auf hoher See während der Fahrt mit Flottenvögern aufzutanken, selbst wenn die Vorräte in den Ölbergen in der Zwischenzeit nur um 30 % abgenommen haben. Damit soll jederzeit gewährleistet werden, dass die Schiffe unverzüglich einen Einsatz fahren können, ohne bereits zu Beginn wieder auftanken zu müssen. Betankungsoperationen lähmen einen Verband bis zu einem gewissen Grade, da langsamer gefahren werden muss und da er durch die in sehr engen Abständen operierenden Einheiten, die sich gegenseitig noch behindern könnten, besonders verletzlich ist. Das Arbeitsprogramm der «Page» sah am Nachmittag des Besuchstages das Auslegen eines Flosses vor, welches als Ziel für Bombenabwürfe der Corsairs von der «Roosevelt» dienen sollte. Danach erfolgte der Rückflug mit dem bord-eigenen Heliokopter zum Träger. Dieser passierte am darauffolgenden Tag Sizilien und wurde dort mit einer mittels Heliokoptern eingeflogenen gewaltigen Postsendung bedient. Unser Besuch schloss mit einem fulminanten Katapultstart und einem prächtigen Flug nach Neapel-Capodichino.

Die vielseitigen technischen Probleme der Industrie lösen wir mit vielen Teilen aus den Produktbereichen:

- Dichtungstechnik
- Schläuche und Rohrleitungen
- Kunststofftechnik
- Antriebstechnik
- Schwingungstechnik
- Bau- und Spezialprodukte
- Ölhydraulik und Pneumatik

Mailand – Paris – Brüssel – Frankfurt – Wien – Genf – Lugano (Export)



Angst + Pfister
Partner in vielen Teilen

8052 Zürich · Thurgauerstrasse 66
Telefon 01 50 20 20
1219 Genève-Le Lignon
52–54, route du Bois-des-Frères
Téléphone 022 96 42 11