

5 JAHRE



„Natter“
„Otter“
„Viper“
„Salamander“
„Eidechse“
„Krokodil“

5. September 1958
5. September 1963



Y H H
Y G

5 Jahre 2. Landungsgeschwader,
5 Jahre glückhafte Seefahrt in
Atlantik, Nord- und Ostsee —
fürwahr eine schöne Zeit!

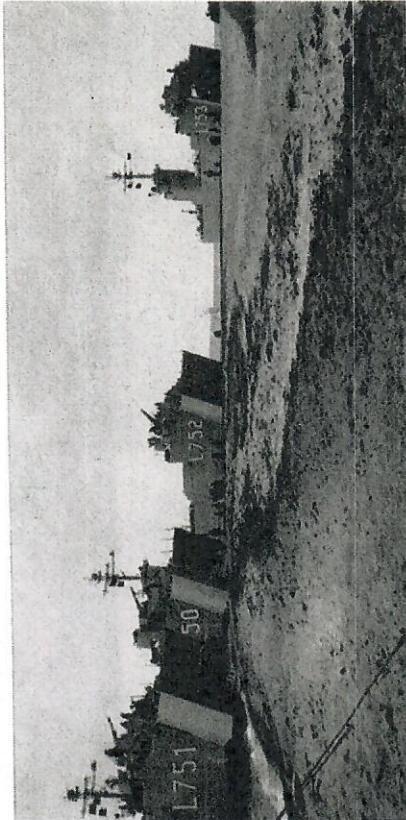
Möge dieses Büchlein für die
„Alten“ ein Rückblick der ge-
leisteten Aufgaben, für die künf-
tigen Besatzungen Mahnung sein,
es den „Alten“ in der Erfüllung
ihrer Pflichten gleichzutun.

(Elf)
Korvettenkapitän und
Geschwaderkommandeur

25 Offiziere, 82 Unteroffiziere und 284 Mannschaften gehörten am Tage der Indienststellung, am 5. September 1958, dem 2. Landungsgeschwader an. Kaum verändert ist die Zahl der Soldaten, die heute, fünf Jahre später, auf den sechs Landungsschiffen oder im Geschwaderstab ihren Dienst tun. Einliche sind unter ihnen, die nun schon zwei, drei oder vier Jahre lang an Bord der LSM's oder LSMR's sind und sich berechtigt als alte „Amphibien“ bezeichnen können. Nicht gering ist auch die Zahl derjenigen Kameraden, die zwischen dem vierten und fünften Jubiläumstag, während der vergangenen zwölf Monate, das Geschwader verlassen mußten und fast ihre fünf Jahre erfüllt haben. Wir wissen, daß diese immer treu zu ihrem „alten“ Geschwader stehen werden und ihr erster Weg immer zu uns sein wird, wenn sie nach Wilhelmshaven kommen oder das Geschwader deren neue Heimathäfen anläuft.

Nur noch siebzehn Soldaten sind es, die vor fast sechs Jahren den Aufbau des Geschwaders und die Indienststellung am 5. September 1958 miterlebt haben und heute noch immer dabei sind:

(heute)	(vor 5 Jahren)
Korvettenkapitän Adolf Elf, Geschwaderkommandeur	„Otter“
Kapitänleutnant Günther Kassian	„Otter“
Oberbootsmann Friedrich W. Happe	„Eidechse“
Oberbootsmann Albert Jöring	U-Stab
Oberbootsmann Adalbert Maluck	„Natter“
Oberbootsmann Kurt Werner	„Natter“
Bootsmann Horst Beutel	„Otter“
Bootsmann Helmut Dirks	„Otter“
Bootsmann Werner Hettmank	„Salamander“
Bootsmann Herbert Kirstein	„Eidechse“
Bootsmann Gerhard Langenhagen	„Natter“
Bootsmann Volkert Petersen	„Otter“
Bootsmann Fritz Rosteck	„Natter“
Bootsmann Hartmut Vogelhaupt	„Natter“
Bootsmann Albrecht Müller	„Salamander“
Obermaat Günther Müller	„Natter“
Obermaat Kurt Weinreich	



Die Führung des 2. Landungsgeschwaders

Kommandeur:
Korvettenkapitän (Freg.Kpt.) Hartwig Looks 5. 9. 1958 — 16. 1. 1961
Fregattenkapitän Johann Janssen 16. 1. 1961 — 21. 11. 1961
Fregattenkapitän Adolf Graef 21. 11. 1961 — 1. 4. 1963
Korvettenkapitän Adolf Elf 1. 4. 1963

S 3 des Geschwaders:
Kapitänleutnant Horst Bräutigam 1. 5. 1962 — 1. 7. 1962
Kapitänleutnant Wolf-D. Konrumpf 1. 7. 1962 — 30. 9. 1962
Kapitänleutnant Ernst Feldmann 17. 10. 1962

Sanitätsoffizier des Geschwaders:
Marinestabsarzt Dr. Franz Traut 5. 9. 1958 — 31. 12. 1958
Marinestabsarzt (M.O.St.A.) Dr. Gerh. van Bergen 1959 — 30. 9. 1960
Marineoberstabsarzt Dr. Wolf-D. Deermann 1. 10. 1960 — 15. 8. 1961
Marinestabsarzt (M.O.St.A.) Dr. Paul Rinke 1. 4. 1962

Schiffstechnischer Offizier des Geschwaders:

Kapitänleutnant Heinz Palaschewski 5. 9. 1958 — 16. 10. 1960
Kapitänleutnant Helmold Kalinke 17. 10. 1960 — 30. 9. 1962
Oberleutnant z. S. Egmond Beuster 1. 10. 1962

Versorgungssoffizier des Geschwaders:

Kapitänleutnant Kurt Giese 5. 9. 1958 — 15. 6. 1963
Kapitänleutnant Hermann Renn 16. 6. 1963

Kommandant LSMR „Natter“:

Kapitänleutnant Fritz Spangenberg 5. 9. 1958 — 30. 11. 1960
Kapitänleutnant Bernhard Haupt 1. 12. 1960 — 16. 12. 1962
Kapitänleutnant Werner Gies 17. 12. 1962

Kommandant LSMR „Otter“:

Kapitänleutnant (K.Kpt.) Adolf Elf 5. 9. 1958 — 31. 3. 1960
Kapitänleutnant Karl-Heinz Siegert 1. 4. 1960 — 30. 9. 1961
Kapitänleutnant Günther Kassian 1. 10. 1961

Kommandant LSM „Viper“:

Kapitänleutnant Werner Remy 5. 9. 1958 — 16. 1. 1959
Kapitänleutnant Fritz Daniel 17. 1. 1959 — 13. 12. 1960
Kapitänleutnant Herbert Kreyser 14. 12. 1960 — 30. 4. 1962
Kapitänleutnant Ernst Feldmann 1. 5. 1962 — 16. 10. 1962
Oberleutnant z. S. Detlef Neupetsch 17. 10. 1962

Kommandant LSM „Salamander“:

Kapitänleutnant Ortwin Dannenberg 5. 9. 1958 — 5. 10. 1960
Kapitänleutnant Horst Bräutigam 6. 10. 1960 — 30. 4. 1962
Kapitänleutnant Herbert Kreyser 1. 5. 1962 — 5. 1. 1963
Oberleutnant z. S. Eduard von Wiarda 6. 1. 1963

Kommandant LSM „Eidechse“:

Kapitänleutnant Hanns Postel 5. 9. 1958 — 30. 6. 1960
Kapitänleutnant Siegfried Barth 1. 7. 1960 — 15. 9. 1962
Kapitänleutnant Werner Lehmann 16. 9. 1962 — 16. 12. 1962
Oberleutnant z. S. Roland Graefe 17. 12. 1962

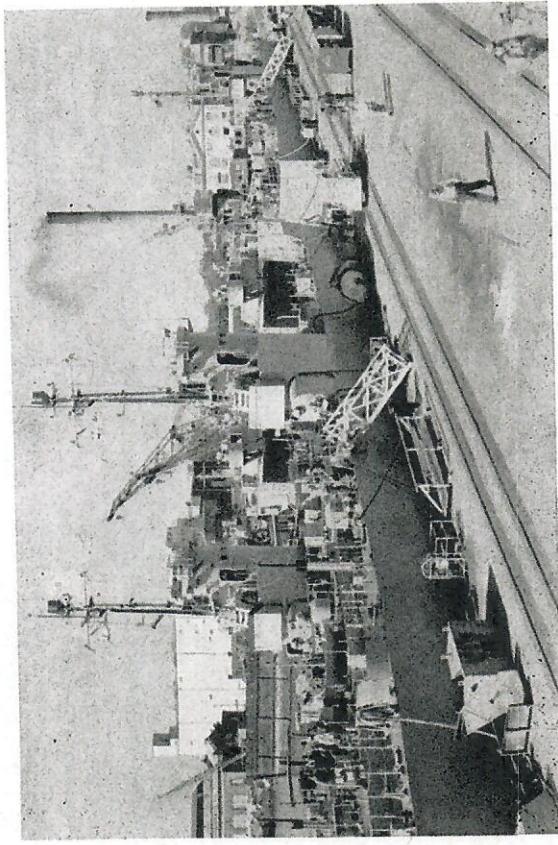
Kommandant LSM „Krokodil“:

Kapitänleutnant Hagen von Holtzendorff 5. 9. 1958 — 6. 10. 1960
Kapitänleutnant Helmut Küper 7. 10. 1960 — 7. 12. 1961
Kapitänleutnant Werner Lehmann 8. 12. 1961 — 31. 12. 1962
Oberleutnant z. S. Detlef Rudolph 1. 1. 1963

Trotz dieser ungewohnten äußeren Einfüsse ging die Ausbildung der Besatzungen ebenso wie die Wiederfertigstellung der sechs Landungsschiffe im Naval Shipyard Charlestown termingerecht weiter. Am 15. August 1958 konnten die beiden LSM's „Krokodil“ und „Eidechse“ und am 29. August 1958 die beiden LSMR's „Natter“ und „Otter“ von der Bundesmarine übernommen werden. Die „Übernahme“ der beiden verbleibenden LSM's, „Salamander“ und „Wiper“, erfolgte bei der Gesamt-Instandstellung des Geschwaders am 5. September 1958. Soweit die Geschichte des Geschwaders vor der Indienststellung.

Die Geschichte der sechs Landungsschiffe noch unter dem Sternenbanner der Vereinigten Staaten weist keine bedeutenden Einzelheiten auf. Leiderlich das „LSM 491“, die jetzige „Eidechse“, konnte vor Beendigung des 2. Weltkrieges in Dienst gestellt werden und nahm noch an amphibischen Einsätzen im Pazifik teil, bevor es zur Reserveflotte abgestellt wurde. Die anderen fünf Landungsschiffe wurden erst nach Kriegsende 1945 fertiggestellt und sogleich in der Reserveflotte „eingemottet“.

Aus der „Mothball-Fleet“ (Mottenkugel-Flotte) wurden die sechs Schiffe erst wieder herausgeholt, um im Jahre 1958 für einen Gesamtkaufpreis von 6 Millionen Dollar (ohne Instandsetzungskosten) in den Besitz der Bundesrepublik Deutschland zu gehen. Die Bundesmarine übernahm USS „Thames River“, LSMR 334 als Landungsschiff „Natter“, L 755 USS „Smyrna River“, LSMR 332 als Landungsschiff „Otter“, L 754 LSM 558 als Landungsschiff „Viper“, L 753 als Landungsschiff „Salamander“, L 752 LSM 553 als Landungsschiff „Eidechse“, L 751 LSM 491 als Landungsschiff „Krokodil“, L 750 und LSM 537



Aus der Vorgeschichte des Geschwaders

In Bremerhaven fing es an. Und zuerst hörte es sich wie eines der Gerüchte an, die damals schon mit mehr oder weniger Wahrscheinlichkeit auf der sogenannten Küstenklatschweile zu vernehmen waren. Einwas Wahres muß daran sein, meine man im Frühsummer 1957 unter der Vielzahl von Offizieren und Unteroffizieren, die sich beim sogenannten „Zerstörerstamm“ der 5. SS TA im Unterricht am Englisch-Sprachtrainer und im Fachunterricht auf ihre Lehrgänge in den USA vorbereiteten. Einwas Wahres muß sein an dem plötzlich aufgekommenen Gerede über den Kauf von sechs amerikanischen Landungsschiffen, sagte sich ein jeder, der von dieser Nachricht betroffen sein konnte. „Weyers“ Flottentaschenbuch mußte herhalten, um sich informieren, um Vergleiche ziehen zu können. Kampfkäftige, kriegsschiffmäßig ausschende Zerstörer der Fleier-Klasse gegen wesentlich kleinere LSM's und LSMR's. Sie kämpften im verschiedenartigen Wunscheden an all derer, die nur darauf warteten, nach langer Pause endlich wieder ein Schiff unter die Füße zu bekommen und dafür in den Vereinigten Staaten ausgebildet zu werden.

Auf die Wünsche wurde wohl nicht viel Rücksicht genommen, als noch im Herbst desselben Jahres die Versetzungsverfügungen eintrafen: „... mit Wirkung vom 1. November 1957 zum 2. Landungsgeschwader (in Aufstellung) versetzt.“ So wurden aus „Zerstörerfahrern“ zukünftige „Amphibien“ gemacht. Und am 1. Dezember 1957 konnte der Kommandeur des aufzustellenden Geschwaders, Korvettenkapitän Looks, eine große Zahl weiterer Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften begrüßen, die von anderen Einheiten zum 2. Landungsgeschwader versetzt worden waren. Fast zum gleichen Zeitpunkt verließen bereits die ersten wieder den „Stamm“, um nach Amerika zu fliegen und dort ihre Fachlehrgänge zu beginnen. Immer wieder kamen Neue und immer wieder war es im Laufe der folgenden Monate so weit, daß einzelne Gruppen vom Flugplatz Fuhlsbüttel oder Bremen aus zum Flug über den großen Teich nach drüben starteten, während der Unterricht der jeweils „Hinterbliebenen“ immer mehr auf die erwarteten Aufgaben an Bord der Landungsschiffe abgestimmt wurde. Im „Grauen Esel“ zu Bremerhaven rauchten die Köpfe beim Englisch- und Fachunterricht ebenso wie beim Wiedererlangen längst verlorenen Kenntnisse der astronomischen Navigation.

Bis zum Ende des Monats April 1958 waren alle Offiziere und Unterführer, die Speziallehrgänge in den USA zu absolvieren hatten, auf den jeweiligen Schulen der US-Navy eingetroffen.

Die Masse der Besatzungen aber traf erst am 7. Juli 1958 in Charleston, S. C., ein. Das gesamte Geschwader war erstmalig beisammen ... und schwitzte bei drückender Hitze. So sehr uns auch die Einheimischen, darüber in langen Artikeln die Zeitungen Charlestons, bedauerten, es änderte nichts an den Tatsachen von 100 Grad Fähreheit und 98 Prozent Luftfeuchtigkeit. Da konnte kein Stöhnen helfen, da vermochten auch die Cola-Automaten, Wasserspeier und Salztabletten kaum Linderung zu bringen. Ein jeder mußte in Strömen seinen täglichen Tribut an Schweiß leisten, tagsüber bei der Ausbildung im Fleet Training Center — speziell beim Fire-Fighting Course —, an Bord der in der Werft liegenden Landungsschiffe oder in der Wellblech-Stabsbaracke 55, und nachts auf klebrig-feuchtem Kojenzeug in den beiden Wohnbaracken 5 und 6.

Die LSM's in der Marinewerft Charleston, S.C.

Indienststellung

5. September 1958. An der Pier „A“ der Charleston Naval Base lagen die sechs Landungsschiffe, die bereits am Vortage dort festgemacht und bei der Morgenflaggenparade noch einmal die Flaggen der Vereinigten Staaten gesetzt hatten. Herrlicher Sonnenschein lag und ein strahlend blauer Himmel spannte sich über Charleston, S.C.

In weißen Ausgehuniformen waren die sechs Besatzungen auf der Pier zu beiden Seiten einer in den Farben beider Länder geschmückten Tribüne angetreten, während das Musikkorps des 6. US Naval Districts spielte und sich eine amerikanische Ehrenwache formierte. Der große Augenblick, auf den ein jeder von uns gewartet hatte, war endlich gekommen. Der Pfarrer des amerikanischen Marinestandorts begann die Feierlichkeiten mit einem Gebet, in dem er Gottes Segen für diese Besatzungen, für diese Schiffe erfliehte. Und es war in diesem Augenblick wohl kaum einer unter uns, der diese Worte nicht verstand angesichts der vor uns liegenden Aufgaben. Nach einer Ansprache des Kommandeurs der Marinewerft Charleston, S.C., hieß der Befehlshaber des 6. US Naval Districts, Rear Admiral J. C. Daniel, USN, den Gesandten der Bundesrepublik, Franz Kraft, willkommen und gab anschließend den Befehl, unter den Klängen der amerikanischen Nationalhymne die auf den sechs Landungsschiffen wehenden amerikanischen Flaggen niederzuholen.

Nach der Unterzeichnung der Übernahme durch den Gesandten empfingen der Geschwaderkommandeur und die sechs Kommandanten aus der Hand des Districtsbefehlshabers die Bestallungsurkunden. Der Befehlshaber der US Navy schrieb dem Geschwaderkommandeur u. a.:

„My dear Lieutenant Commander Looks:

Anlässlich der Übergabe sechs amerikanischer Landungsschiffe an die Bundesrepublik Deutschland und der Indienststellung des 2. Landungsgeschwaders Ihrer Marine sind die Offiziere und Männer der United States Navy mit mir in den besten Wünschen für Sie und das gesamte Geschwader.

Mit dem 2. Landungsgeschwader wird der heranwachsende Marine der

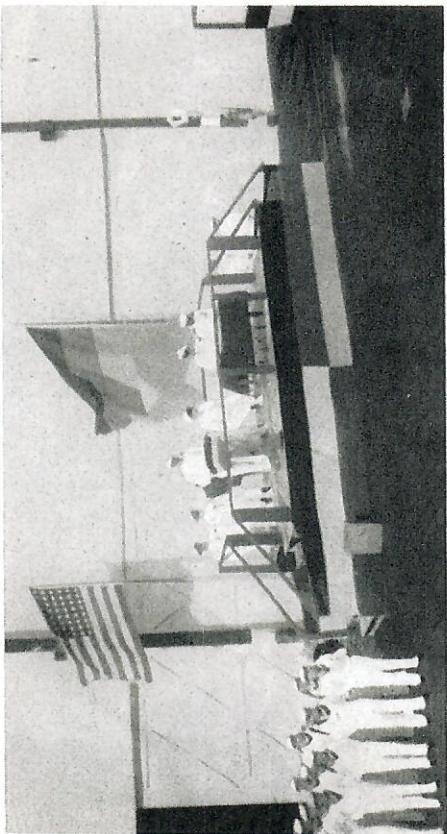
Bundesrepublik Deutschland ein weiterer kampfkraftiger Verband hinzugefügt. Er wird innere Stärke und Beweglichkeit der Seemacht demonstrieren und ein einsatzbereiter Verbund im Sinne der Freiheit und des Weltfriedens sein. Jede Meile, die Ihr Geschwader durch die Meere fahren wird, wird für Sie und für uns eine Mahnung zu festgefügter Einheit und Zusammenarbeit zwischen unseren Ländern und zu andauernder Kameradschaft zwischen unseren Marinern sein. . .

Jüngste Ereignisse haben gezeigt, daß Seemacht niemals zuvor lebenswichtiger für die freie Welt war als heute. Mit der Macht unserer Marinen und der unserer treuen Verbündeten können wir die Kontrolle der Meere aufrechterhalten und jede feindliche Streitmacht besiegen, die versuchen sollte, uns unserer Freiheit zu beraubten.

Ich gebe der ernsten Hoffnung Ausdruck, daß dem 2. Landungsgeschwader allezeit gute Fahrt beschieden und daß das Glück bei allen vor Ihnen liegenden Aufgaben mit Ihnen sein möge.

Sincerely,
ARLEIGH BURKE.

Nach Übernahme der Schiffe beauftragte der Gesandte den Kommandeur, Korvettenkapitän Looks, mit der Führung des Geschwaders. Am Ende der Ansprache des Geschwaderkommandeurs gab dieser den Befehl: „Heiß Flaggen und Wimpel!“ Unsere Nationalhymne erklang, und auf den sechs, nunmehr deutschen Landungsschiffen wurden die Flagge der Seestreitkräfte, die Gösch und Geschwaderstandarte bzw. Kommandowimpel gesetzt. Das 2. Landungsgeschwader war damit in Dienst gestellt.



Der Befehlshaber des 6. US Naval District übergibt die sechs Landungsschiffe der Bundesrepublik Deutschland

Eine gemeinsame Feier in der Kantine der Naval Base Charleston vereinigte am Abend dieses eindrucksvollen Tages noch einmal alle Soldaten des Geschwaders. Als am Schluß dieser Feier, wie üblich in der deutschen Marine, der „Hängemattenwalzer“ aus mehr als 400 Kehlen erscholl, mögten die vielen lauschenden Amerikaner uns um die Kunst, gerüttlicht zu feiern, heimlich beneidet haben. Uns allen, die wir dabei waren, jedoch war es klar: Das war nur der Abschluß eines Abschnittes. Ein weiterer, nicht weniger harter Abschnitt sollte uns bevorstehen.



Das ganze Geschwader feierte abends in der Kantine

Heimfahrt über den Atlantik

Es ging endlich heimwärts, obwohl uns unser erster Teilabschnitt nach Süden führte. Schon kurz hinter Kap Hatteras wurde der „Anzug Blau“ wieder mit dem Khaki vertauscht, und hochsommerlich warm war es, als wir mit den sechs Landungsschiffen des „Convoy Bravo“, wie wir offiziell genannt wurden, an Cape Canaveral und an Miami vorbei, rauschten. Mit Tropenhelmen fuhren wir auf der Brücke. Sonnenschein über der See und Gewitterwolken über Kuba veranlaßten wohl den Führerbootskommandanten zu dem berühmt gewordenen Lima-Spruch:

Bei Fidel Castro ist Gewitter.

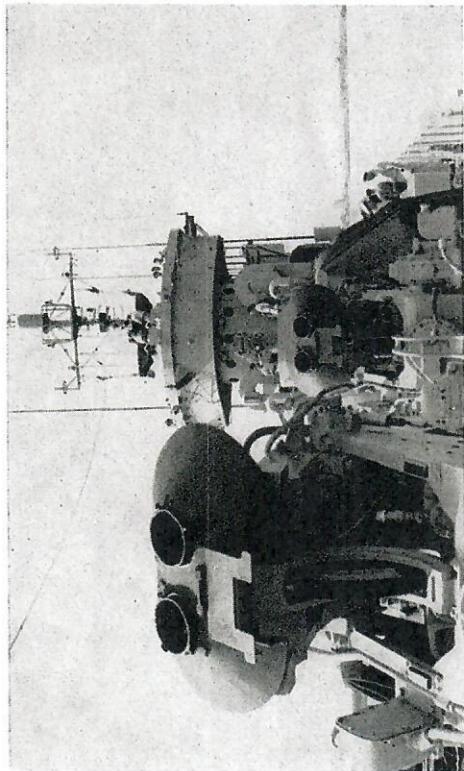
Wie schön wär' jetzt ein halber Liter!

So gut war unsere Stimmung. 720 Umdrehungen beide Maschinen. Unsere Leitenden achteten darauf, daß wir nicht mit der Fahrt herunterzugehen brauchten. Es ging ja heimwärts, aber erst einmal zur ersten und schönsten Zwischenstation unserer Reise, nach San Juan auf Puerto Rico. An der berüchtigten Festung „San Felipe del Morro“, kurz „El Morro“ genannt, vorbei, liefen wir am 13. November 1958 bei Sonnenaufgang in die Naval Station San Juan ein.

Unvergeßlich werden für alle diese zwei herrlichen Tage in dieser schönen tropischen Hafenstadt sein. Überwältigend war der Empfang, der uns hier zuteil wurde. Seit der Zeit vor dem ersten Weltkrieg war kein deutsches Kriegsschiff mehr in San Juan eingelaufen. Kein Wunder, daß der Bürgermeister unserem Geschwaderkommandeur beim Antrittsbesuch den „Goldenen Schlüssel der Stadt“ und die Flaggen Puerto Ricos überreichte, um seiner Freude über unseren Besuch Ausdruck zu geben. Die Einladung von 200 Besatzungsmitgliedern zu einem Willkommenfest im Dachgarten-Restaurant des Rathauses übertraf alle Vorstellungen von südästnischer Herzlichkeit, alle Ahnungen vom Wohlgeschmack des Cuba Libre und der Schönheit puertorikanischer Universitätstudentinnen.

Allzu kurz war für uns der Aufenthalt in dieser herrlichen Stadt. Am Morgen des 15. November mußten wir wieder unsere Leinen loswerden zum größten Teilabschnitt unserer Heimfahrt, zur Weiterfahrt nach den Azoren.

Mit kräftigen Verbeugungen in der groben Atlantiksee von vorn begann dieser Abschnitt, nach zwei Tagen aber war die See wie ein Ententeich. Wir steuerten einen Punkt mitten im Atlantik zu, wo wir unsere Ölbestände ergänzen sollten. Pünktlich zur festgesetzten Zeit tauchte am Horizont der Marinettanker USS „Pecatonica“ auf, bei dem sich dann in wenigen Stunden bei einer Marschgeschwindigkeit von 10 Knoten alle sechs Landungsschiffe „volltuschten“. Die Übernahme in See klappte auf allen Booten so gut, als ob dieses Manöver schon seit Jahren zu unserer Routine gehörte. Weniger glatt allerdings ging es zwei Tage später zu, als der teuerste Blindsightfall der deutschen Marinegeschichte unsere Gemüter erregte. Das portugiesische Flugboot, das den Patienten, den Obergefreiten Bäuere von der „Otter“, nach der Azoreninsel Terceira bringen sollte, ging beim Wasser in der Atlantikdünung zu Bruch. Die Flugbootsbesatzung wurde gerettet, und der portugiesische Militärarzt, Teniente Dr. Botelho, operierte zwei Stunden später zusammen mit unserem Geschwaderarzt unter den primitivsten Verhältnissen im Mannschaftsraum der „Otter“ den gefährlichen Wurmfortsatz heraus. Mit einigen wohlgezielten 40-mm-Feuerstößen mußte das Wrack des Flugbootes auf den Boden des Atlantik geschickt werden. Wahrlich teuer waren diese Begleitumstände, aber ein Menschenleben), das gerettet werden konnte, war es wert. Mit geringer Verspätung wegen dieses Vorfalls konnte dann das Geschwader am 25. November 1958, zwischen zwei und drei Uhr morgens, in Punta Delgada auf der Azoreninsel São Miguel einlaufen und festmachen.



Auf dem Cooper-River bei Charleston

Die Septemberstage verflogen wie im Nu. Ausrüstung, Übernahme, Rollendienst im Hafen und in See. Das waren unsere ersten Aufgaben. „Krokodil“ und „Eidechse“ verließen bereits am 10. September die noch in Charleston verbliebenen vier anderen Landungsschiffe, um die rund 400 Seemeilen lange Strecke nach Little Creek, Norfolk, Va., zurückzulegen. Dort, beim Amphibious Training Command, lief vom 15. bis 26. September für diese beiden LSM's bereits das „Shakedown Training“, während der größere Bestverband des Geschwaders im Seegebiet und Hafen von Charleston seine Einzelausbildung betrieb. Ein gemeldeter Hurricane, der schließlich aber doch nicht über Charleston hinwegging, verzögerte das Auslaufen immer wieder, bis die vier Schiffe dann am 1. Oktober 1958 endlich ihren Sturmmarsch nach Little Creek antreten konnten.

Das Amphibische Training in Little Creek war alles andere als „Zuckerlecken“. Aber man merkte es vom Kommandanten bis zum letzten Heizer: „Wir wollen das Beste zeigen!“ Das See- und Luftschießen schloß sich an, und vom 23. bis 24. Oktober trammelten die beiden LSMR's beim Landzielschießen auf die Insel Blocksworth Island in der Chesapeake-Bucht mit ihren Raketen, daß es nur so eine Pracht war. Wie stolz waren wir, als uns am Ende dieser harten Ausbildung斯zeit der Text eines Fernschreibens der zuständigen amerikanischen Stellen vorgelesen werden schreibe. Wörtlich hieß es darin: „... daß jedes Schiff des 2. Landungsgeschwaders nach Abschluß des Shakedown Trainings den Final grade of OUTSTANDING erhält, den höchsten Grad, der von der US Navy vergeben wird. . .“ Weitere Kommentare sind dazu wohl überflüssig.

In einer kurzen Wertzzeit, die das Geschwader im Naval Shipyard von Portsmouth, Virginia, verbrachte, wurden dann noch einige Restarbeiten ausgeführt, die vor der Atlantiküberquerung notwendig geworden waren. Wie winzig kamen uns dort unsere Landungsschiffe vor, als wir neben dem Flugzeugträger „Saratoga“ lagen, unter dessen Flugdeck wir bequem Platz gefunden hätten.

Nach der Munitionsübernahme fanden sich die sechs Landungsschiffe wieder in Little Creek ein, von wo aus am 6. November 1958 die lang-ersehnte Heimfahrt angetreten wurde.



Feierlicher Empfang an der ersten Einfahrt von Wilhelmshaven

Umsort von der Gastfreundschaft des deutschen Konsuls Weitzenthal und der deutschen Kolonie verliebten unsere Besatzungen zwei herrliche Tage auf der vulkanischen Azoreninsel. Am 27. November verließen wir wieder den gastlichen Hafen. Drei Tage später, am 30., erreichten wir Lissabon und machten morgens im Doca Alcantara fest. Europa hatte uns wieder nach einer Gesamtstrecke von fast 5000 Seemeilen seit unserem Auslaufen aus Little Creek am 6. November.

Sturmwarnungen halfen uns dabei, die Schönheit der portugiesischen Hauptstadt länger als vorgesehen auszukosten. Die langen weißen Heimwimpel wehten von den sechs Landungsschiffen, als wir am 4. Dezember das letzte Stück unserer Heimfahrt antraten. Die berüchtigte Biskaya machte ihrem Namen alle Ehre. Alles an Bord dachte aber nur noch eines: Im nächsten Hafen sind wir wieder daheim, in Deutschland! Am 5. Dezember legten wir sogar das beste Etatnai der gesamten Fahrt zurück, 294,4 Seemeilen, gleichbedeutend mit einer Durchschnittsfahrt von 12,24 Knoten. An Quessant vorbei, durch die Straße von Dover-Catais, erreichten wir am 8. Dezember bei Borkumriff-Feuerschiff deutsche Gewässer. Bei einem kräftigen Schneesturm fielen am 9. Dezember 1958 in der Nähe der neuen Olpier von Wilhelmshaven die Anker der sechs Landungsschiffe auf den Boden der Jade.



Der Geschwaderkommandeur beim Quarantänezeit auf der Innenjade während der Quarantänezeit auf der Innenjade

Wir waren daheim und doch nicht daheim. Denn eine fürchterliche Nachricht trübte unsere Heimkehrerfreude: Typhusverdacht! Salmonella! Quarantäne! Angesichts der Angehörigen, die auf V-Booten in die Nähe der Ankerlieger kommen oder von der Signalstelle aus winkten, die über UHF mit uns sprechen konnten, blieb für uns nichts anderes übrig, als abzuwarten, bis die Experten für Typhuskulturen beim Hygienischen Institut Oldenburg an Hand der Abstriche keine Bedenken mehr hatten. Noch vor Weihnachten, am 19. Dezember 1958, war es dann endlich so weit. Das Geschwader durfte einlaufen und wurde in der Jadestadt mit nicht zu überbietender Herzlichkeit empfangen. An der Wiesbadenbrücke hatte es seinen neuen Liegeplatz gefunden. Die Heimatwimpel konnten niedergeholt werden.

1959

Am 15. Januar lief das Geschwader erstmalig aus Wilhelmshaven aus, nachdem ein großer Teil der Besatzungen Gelegenheit bekommen hatte, einige Urlaubstage bei den Angehörigen zu verbringen. Die nur kurze Fahrt führte nach Hamburg, in die Stülckenwerft, zu den Ottenser Eisenwerken bzw. in die Norderwerft, wo die sechs Boote deutschen Verhältnissen entsprechend umgebaut werden sollten. Das Unterkunfts- und Ausbildungssproblem zwang zu einer personnel Halbierung des Geschwaders. Nur ein geringer Teil konnte in Hamburg bleiben, während der Großteil der Besatzungen nach Borkum gehen mußte, wo in den Kasernen des ehemaligen Fliegerhorstes die Ausbildungskompanie des 2. Landungsgeschwaders aufgestellt wurde.

Erst in der Mitte des Monats Mai wurde das Geschwader in Hamburg wieder vereinigt. Die Werftliegezeit ging dem Ende entgegen. Und es hatte sich allerhand getan. „Otter“ und „Natter“ waren erheblich umgebaut und umgerüstet worden. „Krokodil“ hatte ein Hubschrauberdeck erhalten und war damit erster und einziger „Flugzeugträger“ der Flotte geworden. Am 29. Mai war für alle Landungsschiffe die Werftliegezeit beendet. Die LSM's hatten aber schon vom 27. bis 28. Mai an der NATO-Übung „Wolf Jaune“ teilgenommen.

Vom 8. Juni bis 8. Juli konnte das Geschwader bereits nach kurzer Zeit der Einzelausbildung, Schleifefahren und Kompenisieren an der Flottenübung „Wallenstein II“ teilnehmen. 1860 Seemeilen wurden in dieser Übung zurückgelegt, Skagen zum ersten Male umrundet und der erste See- und Luftzielschießabschnitt in der Ostsee durchgeführt. Unsere Teilnahme an der „Kieler Woche 1959“ fiel ebenfalls in den Zeitraum des Manövers und wurde als angenehme Unterbrechung angesehen. Am 1. August wurde das Geschwader der NATO unterstellt. Durch einen dreitägigen Freundschaftsbau in der holländischen Hauptstadt Kopenhagen im August wurde auch das folgende Manöver, „Exercise Fresh Water“, unterbrochen. Die Häfen Korsör und Aarhus wurden ebenfalls im Rahmen dieser mit der Königlich Dänischen Leibgarde durchgeführten Übung angelaußen.

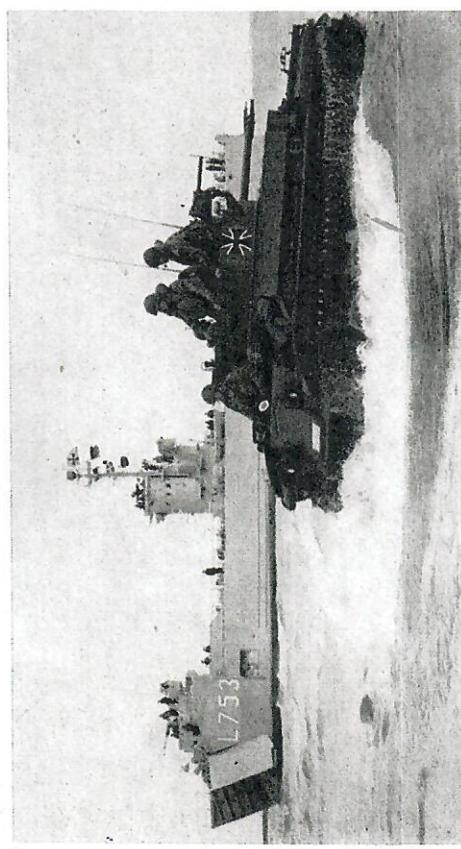
Fast während des ganzen Monats September lag das Geschwader zum Einbau neuer Radargeräte beim SRB in Bremerhaven. Im Oktober aber ging es wieder in die Nordsee hinaus, um die Ausbildung voranzutreiben, die nach dem Stellenwechsel notwendig geworden war, und um am NATO-Manöver „Tiger Jaune“ mit einer Landung auf Sylt teilzunehmen. Typkommandoübungen in der Nordsee schlossen sich im November an. Bei einem Seenotfall suchte das Geschwader zusammen mit anderen Marineeinheiten erfolgreich nach einem abgestürzten britischen Piloten. Ende November besuchte das Geschwader den holländischen Hafen Vlissingen und, um Sperrmaterial abzuholen, den Marinestützpunkt Den Helder.

Der Monat Dezember sah das Geschwader im Hafen von Wilhelmshaven zur Vorbereitung auf die Werftliegezeit. Wer damals die Besatzungen sah und Überführungsbesatzungen kannte, mußte feststellen, daß die Neuen die Alten bereits überwogen. Für alle aber ging ein Jahr reich an Seefahrt und Erfahrungen zu Ende.

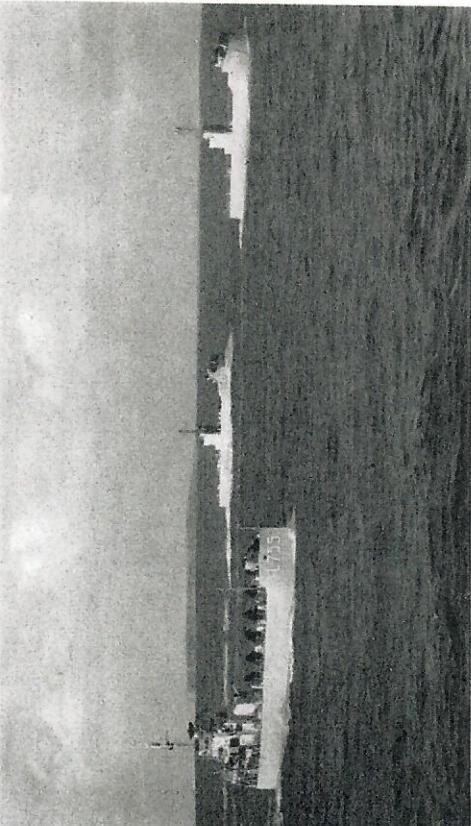
1960

Die Werftliegezeit der sechs Boote dauerte bis weit in den Monat Mai hinein, so daß erst im Juni mit der Einzelausbildung begonnen werden konnte. Nach der Seekartesichtigung und einem Marsch der beiden LSM's „Krokodil“ und „Viper“ nach Portsmouth in England, um U-Bootfahrer zum Tauchtopf-Training zu fahren, fand sich das Geschwader erst wieder zur Teilnahme an der „Kieler Woche“ zusammen. Zum Tag der Flotte sah man Anfang Juli jeweils zwei Landungsschiffe in den Häfen

von Hörnum, Büsum und Tönning. „Krokodil“ und „Eidechse“ wurden bei diesem Anlaß die Patenschiffe der Stadt Tönning. Luftzielschießen in der Ostsee und ein Seezielschießen in der Nordsee schlossen sich noch im selben Monat an. Während der Typkommandoübungen im August übte das Geschwader in der Nordsee, im Skagerrak und Kattegat und lief für drei Tage den dänischen Hafen von Nyborg an. Am 19. August schifften LSM's und auch die LSMR's englische Truppen ein, die in einer Vorbereitungssübung für das Manöver „Bone dry“ bei Schillighorn gelandet wurden. Neun Tage später begann mit einem Alarmauslaufen aus Kiel das nationale Flottentriplett „Wallenstein III“. Nach einer Nachtkampflandung bei Aschau unter Führung des Kommandeurs der Amphibischen Streitkräfte, Kapitän zur See Kretschmer, marschierte das Geschwader durch den Großen Belt, Kattegat und Skagerrak in die Nordsee, um mit anderen Seestreitkräften Konvoj-Übungen durchzuführen. Nach weiteren Teilaufgaben im Kattegat und einem Marsch durch den Kleinen Belt ging diese Übung am 9. September mit einer Flottennmustierung in Flensburg-Mürwik zu Ende. Das Geschwader aber blieb im Ostseeraum. Am 18. September paradierten unsere Besatzungen an Oberdeck, als der Herr Bundespräsident mit dem Zerstörer „Z 1“ in Kiel einließ. Kampflandungen mit englischen Truppen auf Mön und bei Aschau in der Eckernförder Bucht waren die wesentlichen Ereignisse unserer Teilnahme an der NATO-Übung „Bone Dry“, die vom 19. bis 22. September durchgeführt wurde. Fünf Tage später landete das Geschwader bereits wieder im Rahmen der Übung „Tiger gris“ am Nordstrand von Borkum. Etwa mehr als zwei Jahre nach der Indienststellung waren es nunmehr. Die einzelnen Boote unseres Geschwaders hatten seither rund 20 000 Seemeilen zurückgelegt, und die meisten LSM's konnten in diesen Tagen ihre 100. Landung melden. Der Oktober-Stellenwechsel brachte einschneidende Veränderungen, von einigen ausscheidenden Kommandanturen angefangen bis hinunter zu den Mannschaften. Rollendienst, Einzel- und Verbandsausbildung waren wieder die vordringlichsten Aufgaben, bis das Geschwader, zum letzten Male unter der Führung unseres ersten Kommandeurs, der inzwischen zum Fregattenkapitän befördert worden war, am 14. November in See ging. In den südenglischen Marinestützpunkten Portland und Portsmouth fanden die Landungsschiffe herzliche Aufnahme. Das Jahresende fand die Landungsschiffe wieder in Bremerhaven und Wilhelmshavener Werften.



Eine der hundert Landungen der beiden ersten Jahre



Verbandsausbildung vor Helgoland

1961

Gleich zu Beginn des neuen Jahres hieß es für das Geschwader, von seinem ersten Kommandeur, Fregattenkapitän Looks, Abschied zu nehmen. Die Besatzungen der in der Wilhelmshavener Jadewerft liegenden beiden LSMR's und der Stab waren auf "Otter" angekommen, zur feierlichen Abschiedsmusterung, nach der unser scheidender Kommandeur altem Marinebrauch entsprechend von den Kommandanten an Land gepult wurde.

Unter seinem neuen Kommandeur, Fregattenkapitän Johann Janssen, trat das Geschwader in Geschlossenheit erst wieder im April auf, als die Werftliegezeit, das Einfahren der neuen Besatzungen, das Schleifefahren und Kompensieren beendet waren. Der Verbandsausbildung in der südlichen Nordsee folgte im Mai die Teilnahme am Manöver "Wolf Orange", bei der mit Fallschirmen, mit Hubschraubern und den amphibischen Streitkräften der Flotte die Panzer- und Panzergrenadiereinheiten des Heeres auf Borkum gelandet wurden. Der Erfolg dieser voralblich geplanten und durchgeföhrten Übung wurde leider durch einen bedauerlichen Unglücksfall getrübt. Ein Marine- und drei Heeressoldaten verloren ihr Leben, als bei Wiederbeladung eines der Schwimmfahrzeuge unterging.

Im Juni war das Geschwader fast nur im Bereich der Ostsee anzutreffen, nachdem in der ersten Woche noch in der Nordsee der Schießabschnitt durchgeführt wurde. Von Flensburg und von Kiel aus fuhren die Boote täglich ihre Einsätze, um, mit Generalstabsoffizieren auf Bord, die Aufgaben der Amphibik zu demonstrieren und um Jugendliche für die Marine zu begeistern. Die Aufgaben, die uns anlässlich der "Kieler Woche" erwarteten, waren ebenfalls hauptsächlich Werbefahrten. "Natter" und "Salamander" hatten das Glück, dem schwedischen Hafen Göteborg einen Besuch abzustatten zu können, wo ein Panzerwagen (Panther) des 2. Weltkrieges zurückgegeben und an Bord des LSM genommen wurde.

In einer dreiwöchigen Werftliegezeit während des Monats Juli wurde der Bodenstrich der Boote erneut und andere Reparaturaufträge durchgeführt. Am 1. August waren die Besatzungen der in Kiel liegenden Landungsschiffe, wie auf den anderen Einheiten der Flotte, in Paradeaufstellung an Oberdeck angetreten, um den scheidenden Inspekteur, Vizeadmiral Ruge, zu verabschieden.

Im Manöver "Wallenstein", das in der zweiten Augustwoche begann, bewies das 2. Landungsgeschwader erneut seine Seetüchtigkeit. Harte Anforderungen wurden in diesem ausgesprochenen Schlechtwettermanöver an Schiffe und Besatzungen gestellt. Amphibische Einsätze, Konvoymärsche und ein kombinierter Nachtschießen mit "Z 3" machten die Wirksamkeit des Geschwaders deutlich. Mit einer Flottenparade vor Helgoland, die dem scheidenden Befehlshaber der Flotte, Konteradmiral Johannesson, galt, ging dieses Manöver am 24. August zu Ende.

Die erste Hälfte des September sah uns wieder im Bereich der Ostsee. Kapitänleutnant Siegert, der den erkrankten Kommandeur vertrat, führte das Geschwader nach Kopenhagen, wo nach zweitägiger Liegezeit die NATO-Übung "Fresh Water 61" begann. Der nächtliche Durchbruch durch den schmalen Groensund war ein navigatorischer Leckerbissen. Die Zusammenarbeit mit den englischen und dänischen Sicherungsstreitkräften konnte nicht besser sein. Mit einer Verschiffung dänischer Truppen von Korsör nach Aarhus endete diese Übung am 15. September. Die Tage bis zum Stellenwechsel und die erste Woche danach verbrachte das Geschwader im Heimathafen. Dann fuhren wir erneut durch den Kanal, um in der Ostsee die Einzelausbildung durchzuführen.

"Waterproof 61" hieß die nächste NATO-Übung, die uns Mitte November nach einem Wochenende in Frederikshavn zur Landung dänischer Truppen wieder in die Eckernförder Bucht führte. In einer Nachtfahrt durch den Kleinen Belt wurden die wiedereingeschifften Dänen nach Wilhelmshaven gebracht und dann das Geschwader zum Heimmarsch nach Wilhelmshaven entlassen.

Am 21. November verabschiedete der Kommandeur der Amphibischen Streitkräfte in einer Mustierung vor dem gesamten Geschwader unseren Kommandeur, Fregattenkapitän Janssen, der mit der Führung des Seebattery beauftragt worden war. Zum zweiten Male in diesem Jahr pulierten die sechs Kommandanten einen scheidenden Kommandeur von Bord, und laut hallte das aus allen Herzen kommende, dreifache Hurra der in Paradeaufstellung winkenden Soldaten des Geschwaders durch den Hafen.

Neuer Kommandeur wurde Fregattenkapitän Adolf Graef, der schon ein paar Wochen zuvor als "Badegast" auf "Otter" gefahren war und damit im Geschwader schon so richtig zu Hause war.

Nach einem Raketenbeschuss der beiden LSMR's auf den Knobsand ging Ende November auch die Seefahrt dieses Jahres zu Ende. Die Erhaltungsarbeiten in den Werften gönnten den Booten die Ruhe und den Vor gesetzten erneut ihren Jahresurlaub im Winter.

1962

Anfang März waren alle Landungsschiffe wieder aus den Werften gekommen. Nach der Öl- und Munitionsübernahme fuhr das Geschwader am 16. März nach Kiel, wo nach dem üblichen Vermessen, Kompensieren und Meilefahren die Boote wieder in die Einzelausbildung gingen, ihren Rollendienst durchexerzierten und am Strand von Aschau "briebschten" (beach = Strand). Die Rückfahrt der vier LSM's zur Nordsee erfolgte

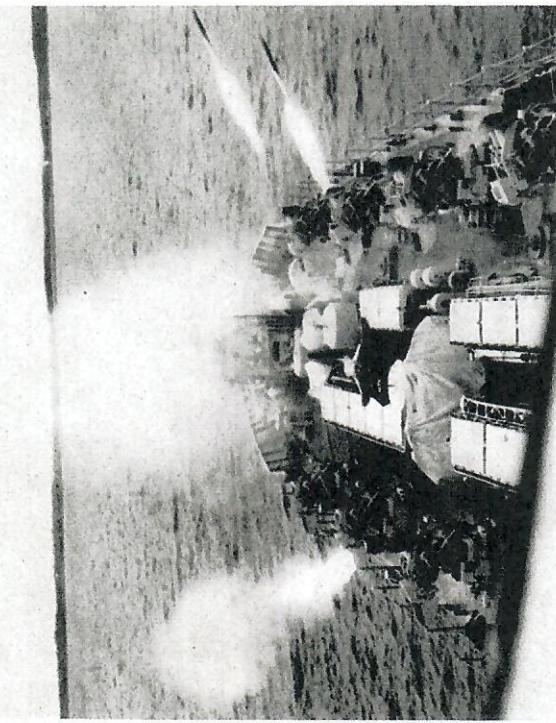
Ende des Monats rund um Skagen, während „Natter“ und „Otter“ durch den Kanal nach Bremerhaven gingen, um zwei Tage lang als „fahrbare Unterätze“ für die Ortungsschule zu fungieren.

Nach dem April-Stellenwechsel sah man die sechs Boote im April wieder viel auf der Außenjade, beim Verbandsfahren in der deutschen Bucht und in Zusammenarbeit mit dem Seebataillon. Vom 11. bis 15. Mai nahm das Geschwader an der NATO-Übung „Wolf Brun“ teil, das uns mit Soldaten der „evakuierten“ Ortungsschule nach der Reede von Grimsby (England) und wieder zurück nach Cuxhaven führte. Wir fuhren in diesem Manöver als Handelsschiffskonvoi unter der Führung deutscher und englischer LCSO's. Ohne „Otter“, deren Maschine unklar geworden war, ging das Geschwader in den Schießabschnitt. Anfang Juni übten die LSM's erneut mit dem Seebataillon im Schutzhafen und am Nordstrand von Borkum, um anschließend zur „Kielner Woche“ wieder in die Ostsee zu verlegen. Es folgten verschiedene Einzelaufgaben der einzelnen Boote, wie Strandkundungen und Teilnahme der LSM's „Salamander“ und „Viper“ am „Reventlow-Treffen“ der dänischen Heimwehr in Nakskov.

Am 10. Juli lief das gesamte Geschwader zu seiner Auslandsfahrt nach Lorient in Frankreich aus, wo es überaus herzlich und freundschaftlich aufgenommen wurde. Ein Raketenabschuss der beiden LSMR's im Seegebiet von Belle Ile schloß sich an, bevor das Geschwader wieder nach „Schlicktown“ zurückkehrte. Der „Tag der Flotte“ wurde von den einzelnen Booten in verschiedenen Nordseehäfen, die keine Stützpunkte der Marine sind, begangen und wurde für alle, Tausenden von Besuchern und unseren Besatzungen, ein Erlebnis, von dem noch lange begeistert „geerest“ wurde.

Während einer kurzen Ruhezeit, in der notwendig gewordene Reparaturen und teilweise der Hot-Plastic-Anstrich durchgeführt werden konnten, fand ein geschwaderinterner Lehrgang für Spotter (Artilleriebeobachter an Land) statt. Das nationale Manöver „Doorkeeper“ im August begann für uns mit einer Landungsübung „mit allem Komfort“ auf der Insel Fehmarn. Unsere Teilaufgaben gönnten uns kaum eine Ruhepause und fanden uns in den Seengebieten vor Südnorwegen bis zur schwedischen Insel Gotland. Wer vorher noch keine Seeebine hatte, mußte sie nach diesem Manöver haben. Auch nach dieser Übung blieb das Geschwader bis Mitte September in der Ostsee, die LSM's, um mit DUKW's zu üben, und die LSMR's beim Landzielschießen für die Artillerieschule.

Der Oktober-Stellenwechsel bescherte uns wieder Wochen der Einzel- und Geschwaderausbildung mit Verbandsfahren, Highline- und Schleppmanövern. Reservistenbetreuungsfahrten und andere Einzelaufgaben unterbrachen gelegentlich diese Ausbildungsperiode, aber nach sechs Wochen war das Geschwader wieder top-fit und konnte in die nächste NATO-Übung ziehen. Von Korsör aus fuhren wir mit eingeschifften dänischen Truppen unter Geleitschutz die Übung „Waterproof 62“ und landeten nach etlichen nächtlichen Schnellbootangriffen in der Eckernförder Bucht.



Raketschießen

1963

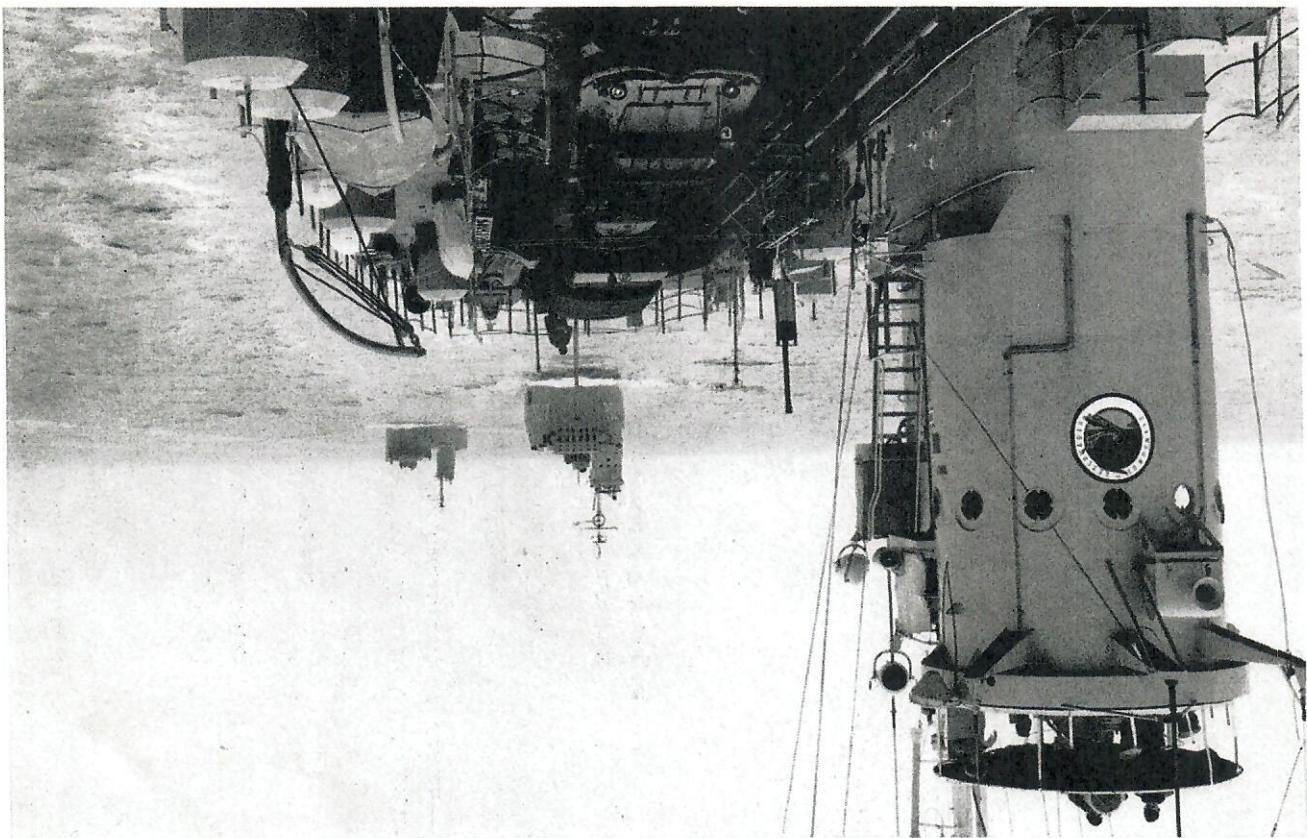
Der Jahreswechsel brachte auch einen einschneidenden Personalwechsel innerhalb des Geschwaders mit sich. Auf Kommandantenebene waren diese Veränderungen mit einer „Verjüngungskur“ verbunden. Vier Oberleutnanten waren Kommandanten der LSM's geworden. Zahlreiche „alte“ Amphibien verschiedener Dienstgrade mußten das Geschwader verlassen, aber auch etliche „Ehemalige“, die zeitweilig bei anderen Kommandos waren, kamen zum Teil mit höherem Dienstgrad wieder.

Der lange, strenge Winter ließ die Boote in den Werften nicht ungeschoren. Die Beendigung der Liegezeit verzögerte sich immer wieder, und mehr als einen Monat später, als vorgesehen war, kamen sie erst im Laufe des Monats April nach Wilhelmshaven zurück. Inzwischen hatte am 1. April unser Kommandeur, Fregattenkapitän Graef, das Geschwader verlassen, um seinen neuen Dienstposten beim Kommando der Amphibischen Streitkräfte anzutreten. In einer Feierstunde verabschiedete der Typkommandeur, Kapitän z. S. Topp, den scheidenden Geschwaderkommandeur.

Der neue Kommandeur, Korvettenkapitän Adolf Elf, der als Kommandant der „Otter“ und „Ärger Karl“ des Geschwaders in den Jahren 1958/59 „second in command“ war, stellte sich am 7. Mai nach der ersten gemeinsamen Seefahrt in einer Musterung in Borkum dem angeitretenen Geschwader vor. Gemeinsam mit Teilen des Seebataillons fuhr dann das Geschwader nach Korsör, um im Großen Belt mit der dänischen Seeland-Brigade die NATO-Übung „Waterproof 63“ erfolgreich durchzuführen. Diesem Manöver folgte Ende Mai das Luft- und Landzielschießen in der westlichen Ostsee.

Auf dem Heimmarsch nach Wilhelmshaven, der letzten Fahrt des Jahres, bewahrte das Landungsschiff „Otter“ am 1. Dezember vor der Wesermündung den in Brand geratenen schwedischen Säuretanker „Betula“ durch die sofortige Entsendung eines Feuerlöschkommandos vor der Vernichtung.

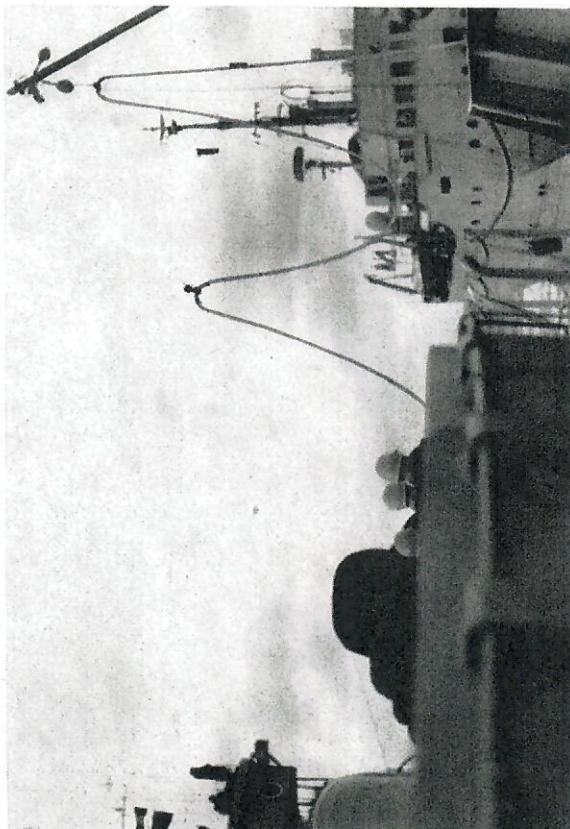
Zur Durchführung der Erhaltungsstufe 5 gingen die sechs Boote wieder in die Werft nach Bremerhaven, Wilhelmshaven bzw. Emden.



In der Zwischenzeit war der Geschwaderstab in das fertiggestellte neue Stabsgebäude an der Wiesbadenbrücke umgezogen. Das „siebente Schiff“ des Geschwaders, die Büro-Arche „Unke“, war eines Tages verschwunden, um renoviert zu werden und in Zukunft einem anderen Stab zu dienen. Möge auf ihr im neuen Heimathafen wieder ein Stab einziehen, der den Seefahrern das Papier weitgehend vom Halse hält!

Am „Tag der Flotte“ verteilte sich das Geschwader wieder in die Häfen von Büsum, Tönning und zur Teilnahme am großen Marinetreffen in Wilhelmshaven. Dabei übernahmen der Rat der Stadt und die Marinekameradschaft der westfälischen Stadt Coesfeld in einer Feierstunde an Bord die Patenschaft über das Landungsschiff „Otter“.

Mit Verbandsfahren, Highline-Manövern, Schleppübungen und Schielerwerbefahrten füllten wir den Monat Juni aus, bis im Juli, erstmalig im Geschwader, ein Urlaubsmonat im Sommer durchgeführt werden konnte.



Übernahme in See

Anfang August verließen wir erneut den Heimathafen zu einer fast zweiwöchigen Auslandsfahrt nach Lorient in Frankreich. Die guten Verbündungen aus dem Vorjahr zu den militärischen und zivilen Stellen dieser Hafenstadt konnten neu geknüpft werden und müssen als erfolgreicher Beitrag im Sinne der wachsenden Freundschaft unter den europäischen Völkern angesehen werden.

Nach einwochiger Vorbereitungszeit beteiligte sich das 2. Landungsgeschwader an der größten Flottenübung des Jahres, am Manöver „Keystone“, dessen letzter Tag der 5. September 1963 ist, unser fünfter Geburtstag.

Landungsschiffe (LSMR) „Natter“ und „Otter“:

Wasserverdrängung: 1084 ts. Geschwindigkeit: 12,5 Knoten
Bewaffnung: 1 Mehrzweckgeschütz 127 mm/L 38
8 Raketenwerferzwillinge 127 mm
2 Doppellafetten 40 mm/L 60

Fahrstrecke: 2500 Seemeilen (12 Knoten)

Antriebsmaschinen: Zwei General Motors Diesel, 2800 PS
Länge: 64 Meter. Breite: 10,4 Meter. Tiefgang: 2,6 Meter

Friedensbesatzung: 116 Mann

Aufgabe: Feuerunterstützung für Landungstruppen

Landungsschiffe (LSM) „Viper“, „Salamander“, „Eidechse“, „Krokodil“

Wasserverdrängung (unbeladen): 743 ts. Geschwindigkeit: 13 Knoten

Bewaffnung: 1 Doppellafette 40 mm/L 60

Fahrstrecke und Antriebsmaschinen: wie bei LSMR

Länge: 62 Meter. Breite: 10,4 Meter. Tiefgang: 2,6 Meter

Friedensbesatzung: 55 Mann

Ladekapazität: 6 Panzerwagen. 1 Truppenunterkunftsdeck

Aufgabe: An- bzw. Ablandung von Truppen und Fahrzeugen