

## *Das Leben auf einem Fletcher Class Destroyer (von Rolf Schneider)*

Ich beginne meine Erinnerungen mit den Worten einer Navy Hymne:” Sailors going to sea in ships . . . in harms way”.

*ETERNAL FATHER, STRONG TO SAVE  
WHOSE ARMS BOTH BIND THE RESTLESS WAVES  
WHO BIDST THE MIGHTY OCEAN DEEP  
ITS OWN APPOINTED LIMITS KEEP  
O HEAR US WHEN WE CRY TO THEE  
TO THOSE IN PERIL ON THE SEA*

*Ewiger Vater, rette uns mit Deinen starken Armen  
die die unruhigen Wellen beruhigen.  
Ewiger Vater, der über die Tiefen der Meere gebietet,  
Oh höre alle die Dich rufen wenn sie auf dem Meer in Gefahr sind.*

Wir sind alt geworden, wir sailors der Fletcher Class Destroyers Z1-Z6. Wir alle, vielleicht mit der Ausnahme von jüngeren sailors die diese Schiffe auf ihrer letzten Fahrt in den 80er Jahren zum Davy Jones's Locker oder zum Abwracken begleitet haben, waren geboren bevor diese Schiffe vom Stapel liefen. Wir waren immer noch relative jung als diese Schiffe ihre letzte Reise antraten, bevor wir alt genug waren (schlauwer geworden sind), um diese Zeit die wird auf diesen Schiffen dienen, wirklich zu schätzen.

Als junge Seeleute an Bord dieser Zerstörer fluchten und tranken wir zu viel, und flohen bei jeder sich bietenden Gelegenheit von Bord zu der nächsten Kneipe. Aber in unseren alten Tagen wenn wir zurück blicken erscheint uns diese Zeit als:” die gute alte Zeit.” Aber wir sind auch etwas weiser geworden und wissen heute, dass diese Zeiten nicht unbedingt besser waren als heute, nur das sie uns manchmal als die gute alte Zeit in Erinnerung vorkommt.

Die Fletcher Klasse von Zerstörern wurden 1941-1942 als Teil der US Navy Schiffsbau Programs autorisiert.

Eine Gesamtzahl von 175 Fletcher Class Destroyers wurden zwischen dem 4. Juni 1942 und dem 22. Februar 1945 in Dienst gestellt. Das erste Schiff war die USS Fletcher (DD 445).

Die Schiff Hull Nummern lagen zwischen 445 und 691 mit einem zusätzlichen Block von Nummern zwischen 792 und 804. Die Schiffe wurden auf 11 verschiedenen Werften gebaut. 19 der Fletcher Schiffe wurden im Krieg versenkt und 6 vollständig zerstört, was eine Reparatur unmöglich machte.

Für uns Seeleuten waren das schöne Schiffe, frei von den “Heuschöber” ähnlichen Aufbauten der neuen Zerstörer und Fregatten. Offiziell verdrängten diese Schiffe 2050 Tonnen und waren damals die grössten Zerstörer die die US Navy je gebaut hat.

Jedes Navy Ship erhält seinen Namen von dem Namen eines vorher gebauten Schiffes. Die Fletcher Schiffe erhielten ihren Namen von der USS Fletcher (DD-445), das zuerst autorisierte Schiff mit der niedrigsten Hull Nummer.

In den 60er Jahren trennte sich die USS Navy von diesen Schiffen in einer für echte Seeleute beschämenden Weise und nur ein paar verblieben in der Naval Reserve. Innerhalb einer kurzen Zeit waren keine mehr im Naval Vessel Register aufzufinden. Sie waren

entweder abgewrackt oder an andere Navies verkauft worden. Die, die dem Abwracken entkommen konnten fuhren unter anderen Flaggen, wie zum Beispiel:

- The USS DD 515-Anthony was transferred to West Germany and renamed Z1.
- The USS DD 500-Ringold was transferred to West Germany and renamed Z2.
- The USS DD 516-Wadsworth was transferred to West Germany and renamed Z3.
- The USS DD 571-Claxton was transferred to West Germany and renamed Z4.
- The USS DD 572-Dyson was transferred to West Germany and renamed Z5.
- The USS DD 570-Charles Ausburne was transferred to West Germany and renamed Z6.
- The USS DD 472-Guest was transferred to Brazil and renamed Para.
- The USS DD 509-Converse was transferred to Spain and renamed Almirante Valdes.
- The USS DD 532-Heerman was transferred to Argentina and renamed Brown.
- The USS DD 545-Bradford was transferred to Greece and renamed Thyella.

Am Ende blieben nur drei in den USA zurück:

- Die USS Kidd (DD-661) in Baton Rouge, Louisiana;
- die USS Sullivans (DD- 537) in Buffalo, New York, und
- die USS Cassin Young (DD-793) in Boston.

Was bei mir in den kleinen grauen Zellen noch so an Erinnerungen herum schwimmt: Für mich verbleiben viele Erinnerungen, wie zum Beispiel am fantail (Heck) stehend während das Schiff mit 28 Knoten eine grosse Heckwelle hinterlässt . Bei ueber 30 Knoten: "you better get the hell out of there." (Sollte man höllisch schnell vom Heck verschwinden).

Bei 36 Knoten konnte man dort nicht mehr sicher stehen. Die Hecksee war höher als der Stern (Heck) des Schiffes. Manchmal wenn man als "After Ausguck" auf dem 01 Deck (Oberdeck) neben dem 54 Geschützturm stand, weil man über Bord gefallen wäre wenn man auf dem Hauptdeck verblieben wäre sah man das ganze Hinterteil des Schiffes im Wasser verschwinden wann das Ruder stark nach Steuerbord oder Backbord gedreht wurde. Nicht umsonst nannte man diese Schiffe die "Windhunde der See."

Ich kann mich erinnern, dass wenn man bei Sturm auf Ruder (Helm) Wache oder Ruder Telegraph (Lee Helm) Wache stand und das Schiff rollte hart Steuerbord oder Backbord und eine grosse Welle überflutete die Brücke, dass man knietief im Salz Wasser stand, dass man Neptun und die gesamte christliche Seefahrt zum Teufel wünschte.

Bei schlechtem Wetter war es "unten" im Schiff, "saumäßig" heiss, alles stank nach Hydraulik Oil.

Dem unglücklichen Kamerad, der die Seekrankheit noch nicht überwunden hatte, wurde der gute Rat gegeben wenn er anfang zu "kotzen", pass auf wenn der kleine braune Ring rauf kommt, den musst Du wieder hinunter schlucken, den das ist dein Arschloch.

An Einschlafen war nicht zu denken. Alles was nicht festgezurt war flog herum und alles was zerbrechliche war zerbrach.

Eine 5 Inch Geschütz Salve brachte Rohre und Glühbirnen zum zerbrechen.

Wenn man als Rohrmeister auf dem 5er Torpedo Satz herum stolperte während er ausgeschwenkt war zum Torpedo feuern und man musste die Ausstoss Kartuschen für die Torpedo Rohre laden und das Schiff machte 28 Knoten Fahrt, und der Arsch hang halb über die Backbord oder Steuerbord Seite, da war nicht an festhalten zu denken. Man wartete auf das Kommando von dem Torpedo Offizier, der am Zielrechner hinter dem Schornstein stand, zum abfeuern, den laut Vorschrift musste man trotz automatischer Abfeuerung, die manuelle Abfeuerung an allen 5 Rohren betätigen.

Wenn man nachts zum Abfall über Bord werfen kommandiert war, bei abgedunkeltem Schiff und der Mond hatte sich versteckt und man konnte die eigenen Hände nicht vor dem Gesicht sehen, erinnert man sich, dass man davon sprach, dass es so dunkel war wie ein Kuh Arsch. Die Wellen spülten über das Deck, es war kalt und man wusste, das jeden Moment eine riesige Krake aus dem Roman "20000 Meilen unter der See" (20000 Leagues Under the Sea) einen grossen Tentakel über die Reeling werfen könnte um dich in die Tiefe zu ziehen.

Man erinnert sich an die Hunde Wache von 4 bis 8 Uhr und den Geruch aus der Kombüse von frisch gebackenem Brot, das nicht mehr so warm war wann man abgelöst wurde. Erinnerungen die einem für immer verbleiben sind auch, wenn man im Sonar Raum den Doppler Shift von einem incoming Mark 14 Torpedo während einer Anti submarine Übung hörte oder wenn man einen Mark 14 Torpedo sah der das Kielwasser des eigenen Schiffes überquerte.

Wenn man das Glück hatte auf einem Fletcher den Äquator zu überqueren dann sind das ganz besondere Erinnerungen.

Als man davon überzeugt war, dass die Welt wirklich rund war musste man sich früher oder später mit dem Neptun Domain auseinandersetzen. Während Seeleute von Ost nach West die Welt erkundeten wusste man immer noch wenig über die Welt unterhalb des Äquators.

Als Kind wusste man von Geschichten über die Seefahrt, man hatte ja Claus Störtebeker und andere Piraten Geschichten gelesen, und Geschichten über imaginäre Kreaturen die in diesen unerforschten Ozeans leben.

Wenn man zurück zu mythologischen römischen Zeiten ging hörte man, dass dort Neptun die Welt beherrschte. So kam es, dass der Ozean am Äquator das Domain von "Koenig Neptun" wurde.

Man durfte nur als Neptun Gläubiger diese Domain überschreiten.

Das führte wiederum zur Äquatortaufe.

Laut Tradition war das ein Test in dem die Seefestigkeit von Besatzungs mitgliedern, die noch nicht "the line" überschritten haben, geprüft wird. In der US Navy sind die Namen wie "Shellbacks oder Sons of Neptun" geläufig für die die bereits den Äquator überschritten haben und "Slimy oder Pollywogs" für ungetaufte.

Der Brauch hat seinen Ursprung in der Zeit der Entdeckungsreisen der Portugiesen, die beim Überschreiten des gefürchteten Äquators ihren Mut und ihre Gläubigkeit durch eine Taufe bekräftigen wollten. Vor den Fahrten der Portugiesen herrschte die Meinung vor, die Äquatorregion sei zu heiß, um sie zu bewohnen oder zu durchqueren, und eine Expedition in die südliche Hemisphäre müsse unweigerlich tödlich verlaufen. Der Täufling wird von Neptun „gereinigt“, erhält einen see- oder wetterbezogenen Scherznamen und bekommt

eine Urkund verliehen. Während der Reinigung wird der Täufling mit Fischöl, Rasierschaum und anderen „stinkenden“ Substanzen „eingeseift“. Zumeist wird Alkohol – früher auch Öl oder andere Brennstoffe – verabreicht. Danach wird der Täufling gebadet und gereinigt.

Äquator Taufe Urkunde:

Ich, Neptun, Gott des Wassers, Beherrscher aller Meere, Seen, Flüsse und Moraste gebe hiermit kund, dass der Torpedo Mixer “Rolf Schneider” am Breitengrad “0” und Längengrad “50W” vom Schmutz der nördlichen Erdkugel befreit wurde. Ich Neptun befehle allen Haifischen, Delphinen, Walen, Meerjungfrauen und anderen Bewohner der Meere, dass sie ihn mit Würde und ohne Bosheit behandeln, sollte er irgendwo und irgendwann über Bord fallen.

Gezeichnet: Neptun –Rex

Zeuge: Fregatten Kapitän Obermeyer, Z5.

Was meine Freunde bei der US Navy nicht verstehen können, dass bei der Deutschen Marine die Äquatortaufe durch Weisung des Inspektors der Marine seit 2011 offiziell abgeschafft ist. Zuvor war sie unter Einhaltung des strengen Regelwerks des Befehlshabers der Flotte, unter dem Freiwilligkeitsprinzip, unter Achtung der Menschenwürde und unter Aufsicht der Schiffsführung und des Schiffsarztes gestattet .

Es ist offensichtlich, dass in meinem Falle meine Erinnerungen stark von meinen Erlebnissen während meiner Ausbildung in der US Navy beeinflusst sind/waren. Die Gegensätze von was die US Navy zu mir repräsentierte und was die Bundesmarine in ihren Aufbaujahren unterschied, waren nicht unbedingt welterschütternd sondern nur empfunden auf einer persönlichen Ebene.

Zum Beispiel, die Änderungen die kurz nach der Überführung von Z5 in der Werft in Bremerhaven an Z5 vorgenommen wurden. Die überall im Zerstörer vorhandenen “Water Coolers” wo man immer einen kühlen Schluck Wasser trinken konnte wurden abmontiert. Das Oberdeck wurde durch den Einbau der Minen Schienen ein Stolper Pflaster. Bei den “Water Coolers” hat man der Besatzung einer der wenigen an Bord vorhandenen Komforts weggenommen. Bei den Minen Schienen wurde, genau wie beim Starfighter die Grund Konzeption einer Waffe geändert um eine mehr umfangreichere Waffe zu schaffen, was beim Starfighter nicht ohne Konsequenzen blieb.

Die Hauptbewaffnung bestand aus 5 surface to surface and Anti-Air, 5"/12,7 cm Geschützen.

Zwei Geschütz Türme waren vor der Brücke und 3 Geschütztürme hinter der Brücke. Die deutschen Fletcher Klasse Zerstörer (Z1-Z6) hatten nur vier 5 Inch Geschütztürme, zwei vor der Brücke und zwei hinter der Brücke. 4 Geschütze in Einzeltürmen 127 mm Die Nummerierung der Geschütztürme war wie folgt, angefangen von vorne: 51, 52, 53, 54, und 55.

Jedes Geschütz konnte 10 Granaten pro Minute abfeuern. Die effektive Entfernung war 15825 meter bei einem Geschützrohr Winkel von 45 Grad.

Jedes Geschütz erforderte eine Bedienungsmannschaft von etwa 20 Mann die entweder im Geschütz Turm oben im Geschütz oder unten in der Versorgungs- und Munitions-Kammer

verteilt waren. Die Munition bestand aus zwei Teilen, das Granaten Projektil und die Pulver Ladung.

Die Geschütze konnten entweder über Radar, Geschützrechner oder durch Augenvision gesteuert werden. Alle Geschütz Schwenkungen, Zielerfassung wurden normalerweise durch den Mk 37 Ziel Rechner, der direkt über der Brücke im Mast eingebaut war, ausgelöst. Die Ladung der Geschütze wurde aber manuell durch die Geschützmannschaft ausgeübt.

Das Entwicklungskonzept für Zerstörer sah Eingangs vor die Schiffe gegen schnelle Torpedo Boote einzusetzen. Der erste US Zerstörer war die USS Bainbridge (DD 1), welche 1903 in Dienst gestellt wurde. Im ersten Weltkrieg wurden Zerstörer in der Hauptsache als Geleitschutz und antisubmarine patrol eingesetzt. Die Hauptaufgabe sollte sein den Gegner mit Torpedos anzugreifen. Deshalb hatten die Fletcher Zerstörer zwei 5er Sätze von Torpedo Rohren. Die deutschen Fletcher hatten nur einen 5er Rohrsatz, mittschiffs zwischen den beiden Schornsteinen.

Als die Gefahr von Flugzeug Angriffen übernahm wurde später ein Torpedo Rohrsatz durch Flieger Abwehr Geschütze ersetzt.

Zusätzliche Bewaffnung:

- Zwei Quad (4 barrel) 40 MM AA gun. – An Stelle des ersten Torpedo Rohrsatzes.
- Drei Dual (2 barrel) 40 MM Geschütz Halterungen.
- Eine Wabo Ablaufbühne.
- Sechs Wasserbomben Werfer.
- Sechs 20 MM Geschütz Halterungen.
- Z1-Z6 hatten zusätzlich nur drei Doppel 3 Inch Geschütze, Wasserbomben Ablauf

Racks und 2 U-Jagdraketenwerfer "Hedgehog", zwei Hedgehog Granat Werfer.

Nach dem Krieg wurden alle 20 MM Geschütz Halterungen und die 40 MM Geschütze durch ein Paar von Anti Submarine Granaten Werfern (Hedgehog) ersetzt.

Fletcher waren die ersten Schiffe die mit Radar ausgerüstet wurden. Die Fletcher hatten surface search, air search, und fire control Radars. Das surface search radar hatte eine Einsatzweite von ~ 10-12 Meilen, während als air search Radar bis zu 40-45 Meilen einsetzbar war. Das Fire Control Radar war ausschließlich für die 5 Inch Geschütze eingesetzt.

Mit dem Einsatz von Radar wurde auch ein neues Kommando Zentrum der Combat Information Center (CIC) erforderlich. Der CIC bekam später das Nerven Zentrum aller Marine Schiffe der US Navy.

Die Fletcher wurden durch zwei Dampf Turbinen mit 60,000 HP angetrieben und konnten Höchstgeschwindigkeiten von 35 und 37 Knoten erreichen. 4 Hochdruckkessel, 2 Getriebe-Turbinensätze mit jeweils 22.371 kW = 30.424,56 PS, Gesamtleistung: 44.742 kW = 60.849,12 PS,

Überhitzter Dampf wurde in vier Oil gefeuerten Dampfkessel bei einem Druck von 600 pounds per square inch und Temperaturen von 850° F. erzeugt. In jedem Kesselraum waren zwei Kessel eingebaut die einem der zwei Schornsteinen zugeordnet waren.

Die Dampf Kessel waren getrennte Öfen (M-Type), mit zwei getrennten Öfen zur Kontrolle von Druck und Temperatur. Diese Art von Öfen waren typisch für alle WWII Kriegsschiffe der US Navy. Ein Nachteil dieser Art von Öfen war, dass sie das langsame manövrieren bei Kurz Befehlen erschwerten.

Die Fletcher hatten zwei Kreuz gesetzte Getriebe Dampf Turbinen Motoren. Jeder Motor

hatte eine Niedrig-Druck und eine Hoch-Druck Turbine die über ein doppel reduziertes Getriebe die daran angeschlossene Schiffsschraube antrieb. Jeder Motor entwickelte 30,000HP bei einer Propeller Geschwindigkeit von 395 Umdrehungen pro Minute. Die Hoch-Druck und Niedrig-Druck Turbinen waren in Serie geschaltet soweit es den Dampf betraf und in parallel mechanisch verbunden mit dem Reduzier Getriebe. Eine kleine Turbine für kleine Fahrt war am Ende der Hoch-Druck Turbine angekuppelt. Für die rückwärts Fahrt war eine kleine Turbine an der Niedrig-Druck Turbine angeschlossen. Um rückwärts zu fahren musste erst der Dampf zu der Niedrig-Druck Turbinen abgeschaltet werden ehe man Dampf zu der Rückwärtsfahrt Turbine freischalten konnte. Die Kontrolle für dieses Manöver war manuell über ein Hand Rad das an einer grossen Schalt Tafel, gleich neben dem Maschinen Telgraphen der zur Brücke verbunden war, angebracht war. Die elektrische Maschinen Anlage bestand aus zwei 350KW 450 VAC Dampf Turbinen angetrieben Generator (SSTG), in jedem Haupt Maschinen Raum und einem zusätzlichen 100KW Diesel Generator der sich im Vorderteil des Schiffes befand. Moderne Zerstörer haben drei 2500/3000 KW Generators.

Maschinen Räume waren in einer Echelon (Parallel) Anordnung orientiert, mit abwechselnden Heizer und Maschinen Räumen. Die Steuerbord Welle war 75 Fuss länger als die Backbord Welle um Redundanz für mögliche Zerstörung im Kriegsfall zu gewährleisten. Bis heute wird diese Redundanz bei zwei Schrauben Navy Schiffen beibehalten.

Von vorne nach hinten waren die Maschinen Räumen aufgeteilt in:

Forward (#1) Heiz Raum mit zwei Dampf Kessel (#1 and #2 Boilers) und zugehörige Gebläse, Brennstoff Pumpen und dazu gehörige Ausrüstungen.

Forward (#1) Maschinen Raum mit dem Steuerbord Motor (#1) und Schiff Service Generator (#1), ein 12,000 Gallonen pro Tag Destillierungsanlage und Hilfsausrüstungen.

Forward #1 war der designierte Maschinen Control Raum und die Station für den Wach Engineer Offizier (meistens ein CPO (Bootsmann) der für alles verantwortlich war einschließlich der Verbindung mit der Brücke. Beim Ein- und Auslaufen und unter Kriegswache war hier der Platz für den Chief Engineer.

After (#2) Heiz Raum mit zwei Dampf Kessle (#3 and #4 Boilers) und zugehörige Gebläse, Brennstoff Pumpen und dazu gehörige Ausrüstungen. Mit der Ausnahme, dass hier die Steuerbord Welle durch life, war After # 2 eine Spiegelbild von #1 Heiz Raum.

After (#2) Maschinen Raum war ebenfalls ein Spiegelbild von #1 Maschinen Raum der den Backbord Motor beinhaltete.

Unter normalen Marsch Fahrt waren zwei Dampf Kessel angeschaltet mit je einem Dampf Kessle in jedem Kessel Raum die de angeschlossene Maschinen versorgten und alle Steuerventile zwischen dem Forward und After Maschinenraum geschlossen. Dadurch hatte man im Grunde genommen zwei unabhängige Maschine Räume. Zwei Dampf Kessel waren in der Lage das Schiff mit Geschwindigkeiten von 28 Knoten zu versorgen.

Zugang zu diesen Maschinen Räumen war über Einstiegs Luken und Leitern zum Haupt Deck des Schiffes, je eine an Steuerbord und eine an Backbord. Es gab unter Deck keine Möglichkeit von einem Maschinen Raum zum anderen zu kommen, alles ging über das Hauptdeck mit "rauf und runter klettern".

Ein Umweltschutz Mensch von heute würde diese Schiffe als schwimmende "Müllkippe" bezeichnen. Alle Toiletten und Urinals wurden direkt nach Außenbord geleitet. Müll und Abfall wurde über Bord geworfen. Das Schiff musste Seewasser als Ballast in die Kraftstoff Tanks übernehmen um Stabilität zu gewährleisten. Unter deballasting

Operations, wenn auf See, das jedesmal einige Stunden dauerte, hinterließ das Schiff einen dreckigen Oil Film. Die Maschinen Räume dieser Zeit waren alle noch mit Asbest isoliert. Die Unterbringung von der Besatzung war alles andere als komfortabel. Matrosen schliefen in vier übereinander liegenden Leinwand Kojen und es gab keine Klima Anlagen. Die Kombüse war auf dem Hauptdeck und Essen musste mit grossen Behältern nach unten zum Speisedeck gebracht werden. Ein grosser Nachteil dieser Schiffe war, dass es keine Möglichkeit gab unter Deck von vorne nach hinten im Schiff zu gelangen. Hauptsächlich bei schlechtem Wetter war das nicht nur eine nasse Angelegenheit sondern auch eine gefährliche Sache.

Die Bootsmänner hatten ihre eigene Messe aber ihre Unterbringung war nicht viel besser als die der Mannschaften. Die Offiziere hatten es besser. Der Kapitän (Kommandant) hatte eine eigene Kabine mit Toilette und zusätzlich eine See Kabine neben der Brücke. Die Offizier Messe war auf dem Hauptdeck gleich hinter dem Geschützturm 52. Der Rest der Offiziere hatten Doppelgemeinschaftskabinen unten im Schiff und eine gemeinsame Toilette. Eine Ausnahme war der Executive Officer der eine eigene Kabine hatte.

Besatzungs-Ueberblick der Fletcher Destroyers in der US Navy:

Der *Commanding Officer (CO)* war in Friedenszeiten ein Commander (Fregatten Kapitän) mit 15 bis 18 Jahren Dienstzeit.

Der *Executive Officer (XO)* war der zweite in Command für das Schiff und hatte überall Verantwortung für die Besatzung des Schiffes. Er hatte keine Wach Einteilung. Er wurde häufig als "bad guy" bezeichnet, weil er in der Offizier Messe den "Good Cop/Bad Cop" gespielt hat.

Der Master at Arms unterstand unmittelbar dem XO, und war meistens ein senior petty officers (Ober Maat).

Der Hospital Corpsman (HM) unterstand ebenfalls dem XO. Er war der einzige medizinisch ausgebildete Mann auf dem Schiff. Es gab aber auf dem Geschwader Destroyer einen Arzt, der bei schweren Erkrankungen oder Verletzungen zur Verfügung stand.

Der *Navigator Officer (NO)* ist verantwortlich für die Schiffs Position und den Kurs des Schiffes.

Der *Quartermaster (QM)* war dem NO untergeordnet.

Der *Engineering Officer (CE)*, ist verantwortlich für alles was sich drehen musste, geölt, gelötet werden musste, und für alles was man ein- und ausschalten musste. Nach dem 2. Weltkrieg war er auch für Damage Control verantwortlich. Im Zweifelsfalle wenn man nicht wusste zu wem etwas gehörte, dann kam es unter die Kontrolle von dem CE. Der CE war verantwortlich für die Werft Liegezeiten des Schiffes.

Der *Main Propulsion Assistant (MPA)* übersah zwei Divisionen, B und M.

Der *Boiler Technician (BT)* – war verantwortlich für die Dampf Kessel und was alles noch dazu gehörte in den zwei Kessel Räumen. Ein Maat war der "Oil King" und war verantwortlich für Oil Übernahme und chemisches testen von dem Kessel Wasser.

Der *Machinists' Mate (MM)* – war verantwortlich für alles was in den Maschinen Räumen untergebracht war.

Der *Fireman (FN)* waren Heizer die dem Ermessen des CE zugeordnet waren.

Der *Damage Control Assistant (DCA)* war verantwortlich für die R Division. Eine sehr

diverse Division.

Der *Shipfitter (SF)* war verantwortlich für alle Wasser dichte Türen und Luken, Ventilator Systeme und alle Rohr Leitungen und für alles das geschweißt werden musste.

Der *Machinery Repairman (MR)* war für die mechanische Werkstatt an Bord verantwortlich.

Die *Auxiliary Group (A Gang)* war eine Mischung von Machinist's Mates (MM) und Enginemen (EN). EN waren Diesel Spezialisten und waren auch verantwortlich für die Wasch Maschinen, Kombüse Geräte, Kühlschränke und vieles andere das ich schon lange vergessen habe.

Der *Electrician's Mates (EM)* war für alles zwischen DC und AC verantwortlich.

Die *Interior Communications Electricians (IC)* waren für alle Kommunikation Geräte, Alarm Systeme und en Schiffs Kreisel Kompass verantwortlich.

Der *Supply Officer (SO)* war als "Pork Chops" bekannt und verantwortlich für Proviant, Wäscherei, Ersatzteile und alle Finanz Ausgaben des Schiffes.

Der *Storekeeper (SK)* war verantwortlich dass alle Ersatzteile und Verbrauchsartikel in genügender Anzahl an Bord war.

Der *Comissaryman (CS)* war der Schiffs Koch.

Die *Ship Servicemen – (SH)* waren die Matrosen die für die Waschmaschinen und die Schiffs Verkaufs Stores verantwortlich waren.

Der *Disbursing Clerk (DK)* war der Assistent zu dem SO.

Die *Stewards (SD)* waren die Backschafter.

Die Haupt Abteilungen wurden jeweils von Offizieren geleitet:

Es gab drei Haupt Abteilungen:

1. Operations
2. Gunnery
3. Engineering.

Auf Fletcher destroyers waren das meistens Leutnante die alle dem XO unterstanden.

Der Combat Information Center (CIC) ist das Nervenzusammengeführt Zentrum des Schiffes. Dort waren die Funktionen des Communications Officer, CIC Officer, und Electronic Material Officer (EMO) unter dem Operations Officer zusammengeführt. Die Operations Abteilung war wiederum in drei Divisionen unterteilt.

Die OC Division – Geleitet bei dem Communications Officer. Er war verantwortlich für Radio und Visual Communication und die classified und crypto Einrichtungen.

Der Radioman (RM) war zuständig für alle elektronische Communications inclusive Radio, Teletype, und Morse Code.

Der Signalsman (SM) war zuständig für visual Communication von Schiff zu Schiff via Blink Licht, Flaggen Signale, und Semaphor.

Der Quartermaster (QM) assistierte den NO und hatte verschiedene Aufgaben auf der Brücke wie Log Führung, Ruder Bedienung bei schwierigen Manövern wie Proviant und Oil Übernahme.

Die OI Division – Geleitet bei dem CIC Officer.

Der Radarman (RD) war zuständig für Radar Repeaters, Voice Radios, Electronic warfare

equipment, Plotting Boards, Logging Einrichtungen etc.

Der Electronics Technician (ET) – Diese Dienstgrade waren verantwortlich für die Aufrechterhaltung und Reparatur von Communication, Navigation, und Radar Geräten.

Der Gunnery Officer – “Gun Boss” war verantwortlich für alle Waffen an Bord . Nachdem heute beinahe alle Geschütze durch Raketen ersetzt wurden, änderte sich der Name zu “Weapon Officer”.

Die First Division – Diese Division war für alle Seemannschafts Evolutions wie ankern, an und ablegen, und nicht zu letzt das Aussehen des Schiffes betraf verantwortlich. US Navy Deck Ziegen haben dafür ein Sprichwort geschaffen: “If it does not move, paint it, if it moves, salute it.”

Der Boatswain’s Mates (BM) – Dies waren meistens Bootsmänner. Der (BMC) war der Chief Master at Arms (The ship’s head policeman).

Der Seaman/Seaman Apprentice (SN/SA) – wurde meistens zu Deck Dienst eingeteilt.

Die Second Division – wurde durch den Assitent des Gunnery Officer geleitet. Alle Besatzungs Mitglieder in der Division waren verantwortlich für die Wartung und Bedienung der Geschütze und er Munition. Ausgenommen waren Torpedos und Anti Submarine Waffen.

Der Gunners mate (GM) – war der Mount Captain (Seeziel Richtnummer) und befehligte den Rest der Geschütz Mannschaft.

Die Fox Division – wurde durch den Anti Submarine Officer geleitet.

Der Fire Control Technician (FT) – war verantwortlich für das Geschütz Leit System, einschließlich des Feuer Control Radar.

Der Torpedoman (TM) – war verantwortlich für die Torpedos, Wasserbomben und U Jagd Raketenwerfer.

Der Sonarman (SO) – war verantwortlich für das Schiff Sonar.

### *Verwendungsreihen / Fachrichtungen der Bundesmarine an Bord der Fletcher Destroyers Z1-Z6.*

Verwendungsbereich 10: (Seemännischer Dienst)

- 11 Decksdienst

Verwendungsbereich 20: (Marineführungsdienst)

- 23 Überwasseroperationsdienst
- 24 Unterwasseroperationsdienst
- 26 Navigation
- 27 Signalbetrieb
- 28 Elektronikampfführung

Verwendungsbereich 30: (Marinewaffendienst)

- 31 Waffenmechanik

Verwendungsbereich 40: (Marinetechnikdienst)

- 42 Antriebstechnik
- 43 Elektrotechnik
- 44 Schiffsbetriebstechnik
- 46 Marineelektronik

- 48 IT Systembetreuung

Verwendungsbereich 60: (Logistik und Stabsdienst)

- 62 Verpflegungsdienst

- 63 Materialbewirtschaftung.