

Reisebericht ◊ ATALANTA 2011 ◊ Fregatte KÖLN

1. Etappe Wilhelmshaven – Djibouti

Am Montag, den 29. August 2011, war es soweit. Für die Fregatte KÖLN sollte es an diesem Tag auf große Fahrt gehen. Die EU Mission ATALANTA am Horn von Afrika ist das Ziel. Dort soll sie die Piraterie im Seegebiet vor der Somalischen Küste, im Golf von Aden, sowie im westlichen Indischen Ozean bekämpfen und Schiffe, welche Hilfsgüter für die notleidende Bevölkerung nach Somalia liefern, sicher an deren Ziel begleiten. Dazu waren in den letzten Wochen zuvor zahlreiche Vorbereitungen getroffen worden um fit und gut ausgerüstet in



Das Marinemusikcorps Nordsee beim Abschiedsständchen.

Bild: Borddokumentationsteam

den Einsatz gehen zu können. Besatzungsmitglieder wurden auf den verschiedensten einsatzrelevanten Lehrgängen ausgebildet, Tonnen an Proviant eingelagert sowie zahlreiche für den Einsatz benötigte Gerätschaften und Anlagen angefordert und installiert. Auch die Besatzungsangehörigen bekamen die Chance, sich vorher durch Urlaub noch einmal gründlich zu erholen und sich von ihren Liebsten, Verwandten und Freunden zu verabschieden. An diesem Montag hieß es jedoch Abschied nehmen.

Die Pier der Ostmole im Marinestützpunkt Wilhelmshaven an der die KÖLN lag, war gesäumt mit den Liebsten, Familie, Freunde und Bekannten der Besatzungsangehörigen, die diesen Lebewohl und eine gute Reise wünschen wollten. Als musikalische Untermalung spielte das Marinemusikcorps Nordsee die Auslaufmusik mit bekannten Abschiedssongs wie z.B. „Muss I denn...“. Viele Küsse und Umarmungen wurden ausgetauscht und auch die eine oder andere Träne floss. Um 10 Uhr schließlich hieß es dann „Leinen los“. Unter den Klängen des Marinemusikcorps und den letzten Glückwünschen passierte die Fregatte KÖLN die Molenköpfe und fuhr die Jade entlang in Richtung Nordsee. Der Bordalltag auf See konnte beginnen.

Kaum lief die KÖLN in Höhe Wangerooge in die Nordsee hinein, wurde sie auch gleich ruppig empfangen. Das Wetter an diesem Tag war schlecht. Es regnete und es herrschten bis zu 3 Meter Hohe Wellen, welche die KÖLN auf der See tanzen ließen. Und so kam es das immer mehr Besatzungsangehörige fahl, bleich, mit elendem Gesichtsausdruck und wortkarg durch die Gänge eilten auf dem Weg zum nächst gelegenen Abort. Das Mittag und Abendessen blieb an diesem Tag oftmals unberührt. Insbesondere die eingeschifften Kameraden vom Heer, die an diesem Tag erstmals zur See fuhren, hatten mit dem Empfang bei der Marine kräftig zu kämpfen.



Stürmische See in der Nordsee

Bild: Borddokumentationsteam

Trotz manchem seekrankheitsbedingten Personalausfall gab es viel zu tun. Gegen Nachmittag kamen unsere zukünftigen beiden Bordhubschrauber des Typs Sea Lynx eingeflogen welche uns von nun an den Einsatz begleiten werden. Sie landeten beide sicher auf dem Flugdeck und wurden auch sogleich fachmännisch im Hangar verstaut.

Die nächsten Tage gestalteten sich, was den Seegang betraf, erheblich freundlicher. Die Wellenhöhe nahm ab und bei manchem kehrten auch der Hunger, die Gesichtsfarbe sowie die gute Laune langsam wieder zurück. Nun richtig auf See ging es auch direkt los mit der Herstellung der optimalen Einsatzfähigkeit. Um einen guten Einsatzstatus zu erlangen, ist die erste Woche auf See in erster Linie für die seemännische Ausbildung geplant. Auf der Brücke sammelten die jungen Offiziere ihre ersten Erfahrungen im sicheren Fahren zur See,



„Und zugleich!“... Schweißtreibende Bedienung des Notruders.

Bild: Borddokumentationsteam der KÖLN

der Beherrschung der Navigation sowie in Ausführung wichtiger Not- und Manöverrollen wie z.B. das Mann-über-Bord-Manöver oder den Ruderversager. Das ein Offizier nicht nur die Befehle erteilt sondern zum besseren Verständnis des Ablaufes auch mal selbst mit Hand anlegt, erfuhren die jungen Seeoffiziere als sie bei der Notrolle Ruderversager auch selbst einmal das Notruder per Hand bedienen durften. Dies gestaltete sich als eine schweißtreibende Arbeit, machte aber jeden einzelnen um eine Erfahrung reicher und brachte auch Spaß und Abwechslung.

Nicht nur auf der Brücke wurde kräftig ausgebildet. In verschiedenen Gefechtsübungen mit dazugehöriger Stationsausbildung wurde u.a. die Bekämpfung simulierter feindlicher Flugzeuge und Schiffe geübt. Feuerausbrüche zur Übung trainierten die Feuerbekämpfungstrupps im Umgang mit den richtigen Löschmittel, dem sicheren Vorgehen, sowie die schnelle und effektive Brandbekämpfung. Auch Wassereintritte mussten bekämpft werden. Hierbei waren ein schnelles Vorgehen, und das Errichten provisorischer Leckabwehrmaßnahmen von elementarer Bedeutung. Hierfür mussten Stützbalken gesägt und angebracht, sowie Dichtmaterial in das Leck geschlagen werden, um den simulierten Fluten Einhalt zu bieten. Auch die Sanität hatte jede Menge zu tun. In allen Übungslagen traten Verletzte auf, die es galt abzugeben und medizinisch zu versorgen. Die als Sanitätspersonal eingeteilten Personen konnten so trainieren, wie man korrekt Verletzungen erkennt und wie diese dann effektiv zu behandeln sind. Der Stressfaktor wurde absichtlich hoch gehalten, um die Besatzung auch darin zu trainieren, trotz Stress und eventuell auftretender Hektik ruhige und überlegte Entscheidungen zu treffen und souverän zu handeln.

Auch die extern eingeschifften Besatzungsangehörigen waren im vollen Maße in den Übungen involviert, sei es zum Beispiel die Bordhubschrauber-Crew mit Flugübungen und Notrollen, wie z.B. das Abgeben verletzter Piloten nach einem Crash des Bordhubschrauber auf dem Flugdeck. Auch das Vessel-Protection-Team trainierte im Rahmen des Schiffschutzes den Umgang mit den Bordwaffen, wie z.B. den Maschinengewehren oder unsere beiden Sprachmittler in der Handhabung von Funk und Richtlautsprecher.

Während der anspruchsvollen Ausbildung fuhr die KÖLN durch die Nordsee in die Biscaya bis schließlich an den Küsten Portugals vorbei in die Straße von Gibraltar nach Algeciras. Algeciras liegt auf spanischem Boden direkt in der



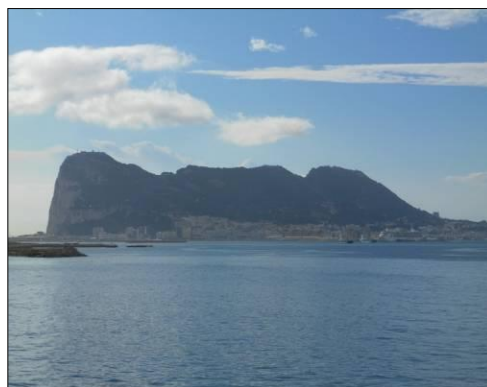
Bergung eines Piloten in einer Hubschrauber-Crash-Übung.

Bild: Borddokumentationsteam

Bucht von Gibraltar gegenüber der britischen Enklave gleichen Namens mit dem weltberühmten Felsen. In der Bucht gingen wir schließlich am Vormittag des 02. September vor Anker und wurden noch einmal mit Kraftstoff vollbetankt bis es im Anschluss direkt hinein ins Mittelmeer gehen sollte. Ab diesem Tag befanden wir uns auch offiziell im Einsatz.

Während des Aufenthaltes im Mittelmeer war die Fregatte KÖLN Bestandteil der NATO-Operation „Active Endavour“. Die Operation „Active Endavour“ wurde als Reaktion auf die Anschläge des 11. September 2001 initiiert, um die Handelsschifffahrt im Mittelmeer gegen Terrorismus zu schützen. Die Aufgaben dabei sind die Informationsgewinnung und Seeraumüberwachung.

Mit dem Eintritt ins Mittelmeer gelang es stetig, den in diesem Jahr in der Heimat oftmals so vermissten Sommer nachzuholen. Mit jedem Tag im Mittelmeer wurde es wärmer und sonniger. Bereits in Algeciras konnte die relativ dicke blaue Bord-Arbeitsuniform gegen eine leichte Tropenuniform getauscht werden, die es erheblich angenehmer machte, die steigenden Temperaturen zu ertragen. Auch die wunderschöne azurblaue Farbe des Meeres, der niedrige Wellengang und viele tierische Weggefährten wie Tümmeler oder Meeresschildkröten lockten viele Seefahrromantiker an Deck wo viele Fotos für zuhause geschossen wurden. Aller Träumerei und Interesse für die maritime Umwelt zum Trotz wurde die Ausbildung in hoher Intensität weiterbetrieben. Nachdem die seemännischen Basics nun schnell und gut beherrscht wurden, konnte der Fokus immer mehr auf eine einsatzbestimmte Ausbildung gelegt werden, in Vorbereitung auf das was uns wahrscheinlich am Horn von Afrika erwartet. Im Rahmen der Terrorismusabwehr übte die Besatzung beinahe täglich Gefechtslagen und Manöver wie zum Beispiel die Abwehr von Speedbooten.



Der Felsen von Gibraltar

Bild: OLTzS Arnold

Nach einer harten Woche gefüllt mit Ausbildung und Teamtraining lief das Schiff am Dienstag, den 6. September in Souda Bay, Kreta ein und machten dort fest. Die nächsten beiden Tage boten Gelegenheit, etwas zu entspannen und zu erholen. Mit dem obligatorischen Einlaufbier wurde der Abend fröhlich begangen und auch der erste Grill tauchte alsbald nach Beendigung des Tagesdienstes auf dem Oberdeck auf. So konnte, bei einem saftigen Steak und einem kühlen Bier, der Abend gesellig ausklingen.

Der nächste Tag stand für die meisten der Besatzungsmitglieder im Zeichen des „Sightseeing“. Der Shuttlebus wurde stark frequentiert um nach Chania zu fahren. Dort gab es eine sehenswerte Altstadt mit vielen Einkaufsgelegenheiten bei denen die ersten Souvenirs für die Daheimgebliebenen zu Hause gekauft wurden. Egal ob Olivenöl, Postkarten, Muscheln oder Kleidung. Es wurde jeder fündig. Ein besonderes Highlight von Chania ist der Alte Hafen. Von dort konnte man einen wunderschönen Blick aufs Mittelmeer genießen oder direkt am Wasser in einen der zahlreichen Restaurants die traditionell kretische Küche ausprobieren.

Nach zwei Tagen Aufenthalt hieß es aber bald schon wieder „Leinen los“. Fregatte KÖLN verabschiedete sich mit dem zugestiegenen Boardingteam von ihrem vorerst letzten europäischen

Hafen und lief in Richtung Süden dem Suez Kanal entgegen. Auf dem Transit dahin wurde wieder viel Wert auf Ausbildung und Gefechtsdienst gelegt. Vor allem lag nun der Fokus auf der unmittelbaren Einsatzausbildung. Annäherung an ein verdächtiges Fahrzeug wurde ebenso geübt wie die Abwehr von Speedbooten oder die Gewahrsamnahme von Piraten.

Am Abend des 10. September erreichte das Schiff schließlich die Reede vor Port Said und wartete vor Anker bis der Konvoi aufgerufen und zusammengestellt wurde. Nachts um drei Uhr ging es schließlich los. Ein Lotse unterstützte bei der Einfahrt in den Suez Kanals und die Schiffe begannen ihren Transit wie an einer Perlenschnur aufgereiht entlang des Kanals. Der Lotse, nach eigener Aussage ein ehemaliger Admiral der ägyptischen Marine, brachte die Brückenbesatzung fast zur Verzweiflung. Seine dezidierten Wünsche was die Ausgestaltung seines Frühstücks oder seine „Souvenirs“ von der Köln betraf, übertrafen alles bislang Gesehene.



Die KÖLN mitten in der Wüste im Suez Kanal
Bild: OLTzS Arnold

Als es anfang langsam zu dämmern und die Sonne sich immer stärker zeigte, wurde das Oberdeck lebendig. Dies war für viele Angehörige der Besatzung die erste Fahrt durch den Suez Kanal und daher standen ganze Massen an der Reling und staunten über die schöne Landschaft entlang des Kanals. Zahlreiche Kameraden zückten ihre Fotokamera um ihre Eindrücke für immer fest zu halten. Gesäumt von Palmen und Sandwüste ging es den Kanal entlang. Immer wieder gab es interessante Highlights zu sehen. Sei es die mehrere Kilometer lange „Friedensbrücke“, oder die größte Eisenbahndrehbrücke der Welt sowie zahlreiche Kriegsdenkmäler, die an die Kriege auf der Sinai-Halbinsel erinnerten.



Der Alte Hafen von Chania mit seiner Promenade.

Bild: OLTzS Arnold

Ungefähr in der Mitte des Suez Kanals befindet sich der Bittersee. Hier ging das Schiff gegen Mittag vor Anker, um den vom Süden kommenden Konvoi passieren zu lassen.

Kurz nach dem Mittagessen ging es dann weiter. Vorbei an der sandigen Wüste, an grünen Feldern mit Palmen und an kunstvoll gebauten Moscheen führte uns der Weg nach Port Suez, dem Ende des Kanals. Dort mündete er in das Rote Meer.

Nach den eindrucksvollen Impressionen im Suezkanal erwartete uns nun endgültig der heiße arabische Spätsommer. Die Temperatur stieg um ein weiteres und die Luftfeuchtigkeit nahm zu. Spätestens jetzt schimpfte niemand der Besatzung mehr über den nasskalten Sommer zuhause in der Heimat. Wir waren endgültig in der feuchten Hitze Afrikas angekommen.

Auf dem Transit zur nächsten Reiseetappe Djibouti bekam die Besatzung den letzten Schliff, um für den Eintritt ins Operationsgebiet von ATALANTA gerüstet zu sein. Vor allem die beiden Bordhubschrauber bekamen viel zu tun und absolvierten jede Menge Flugübungen. Im Einsatzgebiet sollen sie das Schiff bei der Seeraumüberwachung unterstützen und verdächtige Überwasserkontakte finden, melden und untersuchen.

Mit Passieren der Ländergrenze Eritreas an Steuerbord-Seite traten wir offiziell in das Operationsgebiet ATALANTA ein und uns wurde nun allen klar, dass die reine Übungszeit vorbei ist und wir ab jetzt stets für den Ernstfall gerüstet sein müssen. Vor allem da es in kürzester Vergangenheit in diesem Seegebiet zu mehreren Überfällen von Piraten auf die zivile Schifffahrt gekommen ist. Aber wir sind gut ausgebildet, und fühlen uns optimal gerüstet um unsere Aufgaben, die auf uns warten, bestens erfüllen zu können.

Es verging auch keine lange Zeit als bereits zum ersten Mal die Lage ernst wurde. Am Nach-



Eines der untersuchten Boote, hier mit jemenitischen Fischern.

Bild: Borddokumentationsteam

mittag des 12. September erschallte die SAFEGUARD-Alarmierung „Annäherung“. Alle eingeteilten Besatzungsangehörigen eilten auf ihre Gefechtsstationen. Der Bordhubschrauber hatte auf seinem Seeraumüberwachungsflug ein verdächtiges kleines Boot entdeckt. Zu diesem eilte nun die KÖLN, um es näher auf eventuellen Piratenverdacht zu untersuchen.

Bei dem Boot angekommen näherte sich die KÖLN vorsichtig, um aus sicherer Entfernung das Boot und seine Besatzung zu beobachten und evtl. Gefahrquellen rechtzeitig zu

erkennen. Die Personen im Boot verhielten sich ruhig, so dass der arabische Sprachmittler die Personen im Boot mit dem sog. LRAD, dem Richt-Lautsprecher, ansprechen konnte. Nach einem kurzen Wortwechsel konnte schließlich Entwarnung gegeben werden. Bei den Personen im Boot handelte es sich um Fischer worauf auch die Gerätschaften im Boot, wie Netze, Angeln und Kühlboxen schließen ließen. Nachdem die Fischer durch den Sprachmittler nach Informationen über Piraten in diesem Seegebiet und deren Stützpunkte befragt wurden, wünschten der Sprachmittler auf Arabisch „Gute Reise“ und die KÖLN setzte die Reise fort. Solche „Friendly Approaches“ an verdächtige Fahrzeuge sollten in den nächsten Tagen noch des Öfteren erfolgen.

Nach der Passage der Meerenge von Bal el Mandeb liefen wir am frühen Morgen des 13. September in Djibouti ein.