

3. Etappe Mombasa – Seychellen - (04.10 – 22.10.2011)

Am 03.10.2011 feierte Deutschland den 21. Jahrestag der Wiedervereinigung, während die Fregatte KÖLN gegen 11.00 Uhr Vormittags in Mombasa alle Leinen los machte, um eine mögliche Pirate Action Group (PAG) aufzuklären. Die KÖLN war zu diesem Zeitpunkt die einzige Einheit vor Ort, die in der Lage war, schnellstmöglich aufzubrechen, um die PAG zu stoppen. Einer der Seefernaufklärer (Maritime Patrol Aircraft – MPA), der im Rahmen der EU-geführten Mission ATALANTA im indischen Ozean im Einsatz ist, entdeckte den gesuchten Whaler ca. 100 nm von der Somalischen Küste entfernt. Zügig machte die KÖLN sich auf dem Weg zur letzten bekannten Position.

Mit dem letzten Tageslicht kam das Schiff am Ort des Geschehens an. Doch anstatt einer vermuteten PAG fand die Besatzung ein Boot mit einem selbstgebautes Segel im Bug. Schnell war klar, dass es sich hierbei nicht um Piraterieverdächtige handelte, sondern um in Seenot geratene Fischer, die schon seit unglaublichen 10 Tagen hilflos im Indischen Ozean trieben. Nach dem ersten Tag ihrer Fahrt erlitten sie einen Maschinenschaden. Ohne



(Fischer mit selbstgebautem Notsegel in der Hoffnung die Küste zu erreichen)

Funkgeräte an Bord und fast 100 Seemeilen von Land entfernt, waren diese Menschen auf sich allein gestellt und nur mit einem Notsegel in der Lage, sich überhaupt fortzubewegen. Nach einer kurzen Inspektion des Motors, wurden die Fischer erstmal an Bord genommen, gepflegt und medizinisch versorgt. Man sah den Geretteten die Erleichterung an, in

höchster Not der Fregatte KÖLN begegnet zu sein, und konnte die Gewissheit dieser Menschen spüren, diese Reise ohne die Hilfe vielleicht nicht überlebt zu haben. Nach forensischer Analyse des Motors stellte sich heraus, dass der Wahler nicht mehr zu retten war. Mit Einverständnis des Besitzers wurde er versenkt, so dass er kein navigatorisches Risiko für die übrige Schifffahrt darstellen konnte. Anschließend ging es mit den 5 Schiffbrüchigen an Bord in Richtung Somalische Küste, um diese an Land abzusetzen.

Am nächsten Morgen angekommen, wurde an der somalischen Küste ein Fischerboot entdeckt, welches bereit war, die Schiffbrüchigen aufzunehmen und an Land zu verbringen. Als Dank für die seemännische „Kameradenhilfe“ wurden Getränken und Proviant an die Fischer übergeben, die die Küste sicherlich gut gestärkt erreichten. Dabei wurden die Fischer so lange beobachtet, bis diese die Küste sicher erreicht hatten. Von diesen Erlebnissen geprägt, ging es wieder zurück nach Mombasa, da das Schiff in den letzten Tagen zügig unterwegs war und die Kraftstofftanks noch einmal aufgefüllt werden mussten. Dies war auch dringend notwendig, da ein weiterer WFP-Escort wahrgenommen werden sollte, der sich ca. 700 nautische Meilen südlich auf dem Weg nach Mombasa machen wollte. Es

handelte sich mittlerweile um den dritten Escort, den die KÖLN während des bisherigen Einsatzes in ATALANTA durchführte und so wieder einmal Schutz für wichtige Nahrungsmittellieferungen des World Food Programm (WFP) sicherstellte. Zum Erreichen der Rendezvous Position waren ein paar Tage Zeit, die genutzt wurden, um das Seegebiet um Mombasa herum noch einmal etwas näher unter die Lupe zu nehmen.

Frisch getankt machte sich das Schiff am Morgen des 06. Oktobers auf dem Weg, als am Nachmittag ein Hilferuf des Handelsschiffes KOTA NASRAT an Bord einging. Die KOTA NASRAT wurde von zwei Skiffs verfolgt und angegriffen. Obwohl der Abstand zur Angriffsposition ca. 110 nautische Meilen von der eigenen Position entfernt war, befahl der Kommandant Höchstfahrt, um dem Handelsschiff zur Hilfe zu kommen. Glücklicherweise verfügte die KOTA NASRAT über ein bewaffnetes Security Team an Bord, sowie einen Safe Room für die Besatzung. Daher konnten die Angriffe abgewehrt werden, wohingegen die KÖLN sich unter Einsatz beider Bordhubschrauber bei einem Abstand von 50 nautische Meilen auf die Angreifer konzentrieren konnte.

Gegen Mitternacht meldete die KOTA NASRAT, dass die verdächtigen Skiffs von ihr abgelassen hätten und das Schiff nicht weiter verfolgen würden. Damit war in der Nacht die Wahrscheinlichkeit sehr gering, die kleinen Skiffs auf der letzten gemeldeten Position zu finden. Bei Ankunft wurde mit Suchschlägen das in Frage kommende Gebiet durchkämt, jedoch ohne Erfolg, wodurch die Angreifer zunächst unentdeckt blieben. Die beiden Bordhubschrauber gaben jedoch nicht so schnell auf und flogen das Gebiet in der Nacht noch einmal großräumig ab. Die Skiffs blieben weiter unentdeckt. Am nächsten Morgen stand der angeforderte norwegische Fernaufklärer GOLDEN ARROW bereit und gab nach einigen Stunden den entscheidenden Hinweis auf eine heiße Piraten-Spur. Dieses Mal



(Fregatte KÖLN mit Whaler und anlaufendem Speedboot kurz vor dem Boardinginsatz)

wurden wir fündig! Es handelte sich um einen Whaler, der mit 16 Fässern beladen war und 4 piraterieverdächtige Personen an Bord hatte. Nachdem der Whaler gestoppt wurde, kam das

Boardingteam mit dem eigenen Speedboat zum Einsatz, um den Whaler zu untersuchen. Dabei bestätigte sich der Verdacht der Piraterie, sodass die Piraten für weitere Befragungen an Bord genommen wurden. Für die Zerstörung des Whalers beantragte der Kommandant die entsprechende ROE. Die notwendige Erlaubnis wurde durch den CTF erteilt, der Whaler wurde mit einer Handfackel in Brand gesetzt und zerstört! Nachdem die 4 verdächtigen Personen verhört und genug Beweise gesammelt wurden, machte sich die KÖLN wieder auf den Weg zur somalischen Küste, um die Piraten dort mit einem Schlauchboot an Land zu setzen. Damit wurde erneut den Piraten ein harter Schlag versetzt, da ein Whaler als wichtiges und wertvolles (teures) Versorgungsfahrzeug für die immer noch im Seegebiet befindlichen Skiffs nicht mehr nutzbar war. Ein Pirat sagte aus, dass die Skiffs nur wenig Benzin mitführen und sicherlich schon bald mit Hilfe eines mitgeführten Segels nach Somalia zurück zu kehren versuchen. Damit waren die Skiffs zumindest handlungsunfähig, so dass auch diesen Piraten zumindest die nächste Zeit ordentlich vermiest sein dürfte.



(brennender Whaler mit Fässern an Bord)

Nach diesem weiteren erfolgreichen Einsatz machte die KÖLN sich auf, die CAROLINE SCAN auf der Höhe Madagaskars zu treffen und von dort aus sicher nach Mombasa zu eskortieren. Bei der CAROLINE SCAN handelte sich um einen Stückgutfrachter, der in Mombasa mit wichtigen Materialien beladen werden sollte, die dringend für Projekte in der somalischen Hauptstadt Mogadischu erwartet werden. Anders als bei den beiden Escortaufträgen zuvor, konnte dieses Mal das Vessel Protection

Detachment (VPD) erstmalig dafür auf dem Frachter eingeschifft werden. Wie schon mit der COLORADO geübt, verlegte das VPD samt Material mit den Bordhubschraubern auf die CAROLINE SCAN. Dank der erfahrenen Piloten und den gut ausgebildeten Wachoffizieren auf

der Brücke der KÖLN hat der Lufttransport mit dem notwendigen Material und Personal reibungslos funktioniert. Das VPD wurde somit, neben der KÖLN als begleitende Einheit, ein wichtiger Sicherheitsfaktor für die CAROLINE SCAN. Das VPD war mit seinen Spezialisten nun dafür verantwortlich, mögliche Piratenangriffe jederzeit im Nahbereich des Frachters abzuwehren. Dazu wurden an bestimmten Stellen an



(Fregatte KÖLN zusammen mit CAROLINE SCAN und einer MPA)

Bord Waffenstellungen eingerichtet, die das Schiff zu jeder Seite schützen sollten. Außerdem wurde die Brückenwache verstärkt, um ebenfalls jederzeit Reaktion auf einen möglichen

Angriff leisten zu können. Bei allem Abenteuer war das VPD deutlich luxuriöser untergebracht als auf der KÖLN, so dass das Zurückkommen nicht allen nur leicht viel.

Natürlich war der Escort auch wieder eine ideale Möglichkeit für die jungen WO-Schüler, Stationierungsübungen durchzuführen. So konnte sichergestellt werden, dass im Falle eines Angriffes auf die CAROLINE SCAN jeder WO-Schüler wusste, wie er zum einen das VPD bestmöglich unterstützen konnte und zum anderen wie man die KÖLN am schnellsten zwischen anlaufende Piratenskiffs und den Schützling manövriert, um möglichen Piraten auch nicht nur den Hauch einer Chance zu geben.

Der Escort verlief insgesamt ruhig und am 12. Oktober kam die CAROLINE SCAN pünktlich in Mombasa an. Mittlerweile war die KÖLN schon wieder über 2000 nautische Meilen seit dem letzten Tankstopp unterwegs. Es musste also wieder getankt werden und das am besten mit einem sogenannten Brief Logistic Stopp (BLS) in Mombasa. Da die CAROLINE SCAN aufgrund der begrenzten Kapazität im Hafen keinen Liegeplatz in Mombasa bekam, blieb das VPD an Bord, damit die Sicherheit des Frachters zu keiner Zeit gefährdet war. Nachdem das Schiff wieder mit den wichtigsten aller logistischen Verbrauchsmaterialien, nämlich dem Kraftstoff, befüllt war, ging es noch am gleichen Tag wieder aus Mombasa heraus. Der Plan war es, noch am selben Abend das VPD wieder aufzunehmen. Leider ließ die hohe Dünung dies nicht zu und der Bordhubschrauber konnte aufgrund der Dunkelheit für dieses Manöver nicht genutzt werden. Daher verblieb das VPD noch eine Nacht auf dem Frachter und war früh morgens klar für den Rücktransport mit dem Hubschrauber.

Lang ersehnt und viel drüber gesprochen, machte die KÖLN sich nun auf direktem Weg zur exotischen Inselgruppe im Indischen Ozean – den Seychellen. Es lagen noch etwa 1000 Seemeilen und 3 Tage Seeraumüberwachung vor uns, bis das Schiff die Seychellen erreichen sollte. Zwar liegt diese exotische Inselgruppe am Rande des Einsatzgebietes von ATALANTA, jedoch ist hier die Bedrohungslage eher gering eingestuft. Am Morgen des 15. Oktobers war es dann soweit. Wir erreichten endlich die Seychellen.



(Kokospalmen und weißer Sandstrand)



(Regenwald & Berglandschaften sind keine Seltenheit auf den Sevchellen)

Leider war das Wetter am Ankunftstag nicht ganz so strahlend schön, wie erhofft. Wir mussten sogar kurzzeitig Nebelfahrt auslösen, da sich die Sicht auf unter 1000m verschlechterte. Zudem erfuhren wir, dass entgegen den Aussagen unseres Agenten für den 15. Oktober kein Liegeplatz für das Schiff frei war. Daher musste zunächst geankert werden.

Etwa vergleichbar mit der Größe von Bremen ist Mahè die Hauptinsel der Seychellen. Die auf Mahè liegende Hauptstadt „Port Victoria“ ist die kleinste Landeshauptstadt der Welt. Die Seychellen bestehen aus einem Atoll von 118

Inselgruppen, von denen nur 36 bewohnt sind. Wie viele Insel- und Küstenstaaten im Indischen- und Pazifischen Ozean, verdienen die Seychellen ihr Geld überwiegend mit Tourismus. Ab den siebziger Jahren entwickelte sich der Tourismus zum wichtigsten Wirtschaftszweig und Devisenbringer. Mit der Eröffnung des Flugplatzes Point La Rue im Jahre 1971 stieg die Zahl der Touristen sprunghaft an. Seit dieser Zeit wuchs der Fremdenverkehr stetig. Im Jahr 2010 zählte man 150.000 Besucher, wobei fast zwei Drittel der zumeist wohlhabenden Gäste aus Europa kamen. In jüngerer Zeit wurden die Voraussetzungen für den Fischfang systematisch verbessert. Zusammen mit der industriellen Fischverarbeitung ist der Fischfang (speziell Thunfisch) zu einer weiteren wichtigen Säule der Wirtschaft für die Seychellen geworden. Die Besatzung nutzte die Möglichkeiten, die Mahè zu bieten hatte und genoss die Zeit auf den Seychellen sichtlich, auch wenn die freien Tage viel zu schnell wieder vorbei waren.



(Das „Schwertfischteam“ mit erlegter Beute im Hintergrund)

Von den schönen Eindrücken der Insel geprägt, machte die KÖLN sich wieder auf dem Weg zurück in Richtung der Somalischen Küste auf Höhe der Hafenstadt Kismaayo. Für die kommenden Tage bestand die Hauptaufgabe darin, den Seeraum weitläufig aufzuklären und Surface Search (SCC) durchzuführen. An der somalischen Küste bei Kismaayo angekommen wurde die Brückenbesatzung auf einen kleinen Kontakt aufmerksam, der sich in einem Abstand von ca. 5 Seemeilen zur Somalischen Küste bewegte. So bereitete sich die Besatzung auf einen „Friendly Approach“ vor, um direkt mit dem vermuteten Fischer Kontakt aufzunehmen. Und tatsächlich, es handelte sich um ein Fischer-Skiff besetzt mit drei Fischern, die sichtlich durch das imposante Bild der KÖLN eingeschüchtert waren. Das Speedboat ging mit dem Boardingteam und dem somalischen Sprachmittler zu Wasser. Die Fischer erklärten,

dass sie in dieser Gegend nur tagsüber fischen würden, da es nachts aufgrund von möglichen Piratenangriffen zu gefährlich sei. Ihren Fang würden sie auf dem Fischmarkt des somalischen Kismaayo verkaufen. Als die Lage klar war, begann sich die Besatzung für den Fang der Fischer zu interessieren. Im Boot lagen mehrere Schwertfische, so dass der

Kommandant sich entschloss, die Fischer längsseits zu nehmen und über den Fang zu verhandeln. Die Fischer übergaben schließlich drei frisch gefangene Schwertfische und erhielten im Gegenzug €50,-, Benzin und die Behandlung von zwei Fischern, die leichte körperliche Beschwerden hatten. Aus den Schwertfischen gewannen die Smuts insgesamt sage und schreibe ca. 700 Steaks. Der Größte von ihnen hatte eine Länge von 2,50 m und wog 90 Kg. Allein daraus konnten bereits 300 Steaks gemacht werden, welche am Abend des 21. Oktobers im Rahmen der Besatzung gegrillt wurden – extrem lecker und einmalig frisch!

Da der Rückweg von den Seychellen in Verbindung mit SSC sowie Aufklärung an der Somalischen Küste wieder viel Kraftstoff gekostet hat, ergab sich die Möglichkeit die nächste Kraftstoffversorgung in See durchzuführen. Dieses Manöver nennt sich RAS und steht für „Replenishment at Sea“. Im Gegensatz zur Kraftstoffübernahme an Land dauert die Versorgung in See bei weitem nicht so lange. Beispielsweise braucht man für 250 cbm Dieselmotorkraftstoff an Land via Barge min. 3 Stunden, via LKW noch länger. Auf See dauert das gesamte Manöver noch nicht einmal halb so lang. Dafür wird auf See wesentlich mehr Personal benötigt. So wird eine Mischung aus vier Hauptabschnitten nötig, damit das Versorgungsmanöver sicher durchführbar ist.

Angefangen mit dem Hauptabschnitt 400, den zentralen Diensten an Bord, welcher sowohl Personal für die Kommunikation als auch für die medizinische Sicherheit während des Manövers stellt. Weiter geht's mit Hauptabschnitt 300, der dafür sorgt, dass die wichtigen Verbindungsleinen mit einem „Bola-Gewehr“ zur versorgenden Einheit rübergeschossen werden können, um anschließend



(Der Holländische Versorger „Zuider Kruis“ mit Kraftstoffschlauch an der KÖLN)

die nötigen Verbindungen zwischen dem Versorger und der versorgten Einheit herzustellen. Der Hauptabschnitt 200, sorgt mit seinen Schiffstechnikern dafür, dass der Kraftstoff auch da hinkommt, wo er hingehört, nämlich in den richtigen Tank. Außerdem muss vor der Übernahme eine Kraftstoffprobe gezogen werden, um zu überprüfen, ob der Kraftstoff überhaupt die Voraussetzungen zur Verwendung an Bord erfüllt. Während des gesamten Manövers sorgt der Hauptabschnitt 100 mit seinem Personal für die notwendige seemännische Sicherheit. Außerdem übernimmt er die Leitung und führt „Regie“ damit alle wissen was sie zu tun haben. Erst wenn alle diese Rädchen richtig ineinandergreifen wird das RAS – Manöver ein Erfolg und bringt zudem jede Menge Spaß bei der Arbeit an Bord der Fregatte KÖLN.

Die weiteren Tage auf See verliefen sehr ruhig und die Besatzung kann es kaum erwarten, am Freitag, den 28.10 in Mombasa einzulaufen, um endlich ein wenig die Seele baumeln zu lassen.