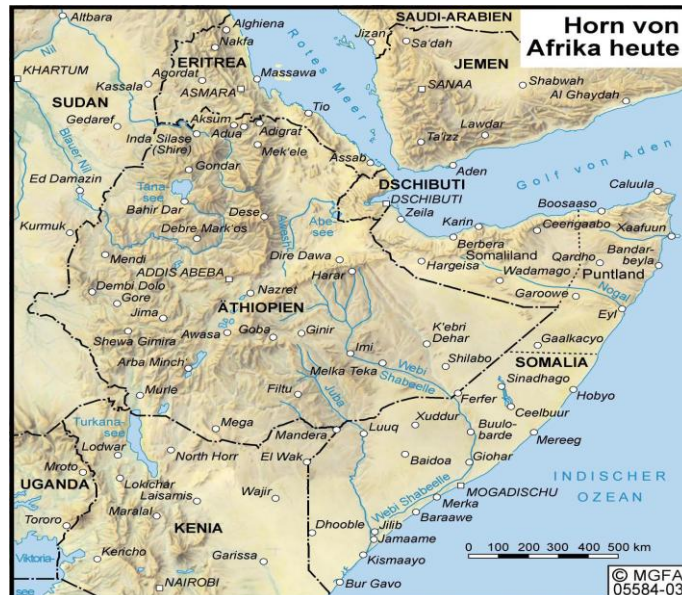


2. Etappe Djibouti – Mombasa

Am 15. September, zur brennend heißen und drückend schwülen Mittagszeit, verlässt die KÖLN Djibouti. Nicht nur ist Djibouti einer der wichtigsten Versorgungshäfen im Einsatzgebiet am Horn von Afrika, sondern gleichzeitig auch für viele Besatzungsmitglieder eine altbekannte Anlaufstelle.

Als im Jahre 2001 die ersten Schiffe der Deutschen Marine an der Anti-Terror-Operation „Enduring Freedom“ teilnahmen, lernten sie diesen Hafen kennen. Außer Überresten alter französischer Kolonialinfrastruktur sowie dem Außenposten und Ausbildungscamp der Fremdenlegion Frankreichs gab es damals nicht viel dort.



Mit der durch dauerhafte politische Instabilität unzugänglich gewordenen Hafenstadt Mogadischu ist Djibouti der einzige verfügbare Tiefwasserhafen der Region und somit nicht nur militärisch interessant für die Vielzahl von nationalen und internationalen Missionen in diesem, für die globale maritime Sicherheitslage so wichtigen Seegebiet. Für die gesamte Region, insbesondere das rohstoffreiche Hinterland Äthiopiens ist Djibouti der Ein- und Ausfuhrhafen.



Die Fregatte KÖLN, eine alte Bekannte in Djibouti. („Seemannskunst“, Foto 2011)

Diese wachsende Bedeutung Djiboutis hat seit etwa zehn Jahren zu einem für die Region außergewöhnlichen Wirtschaftswachstum geführt. Der sehr karge und rohstoffarme Kleinstaat am Horn von Afrika, das alte „Französisch Somalia“ ist bis Heute sehr eng mit dem Schicksal Somalias und dem Einfluss des ehemaligen Kolonialherren verbunden. Französisch ist weiterhin, neben lokalen Sprachen und wesentlich stärker als Englisch, die Sprache der Einwohner Djiboutis. Seit fast zwei Jahren ist Djibouti im Bündnis mit weiteren Nachbarstaaten mit Truppenkontingenten innerhalb der Friedensmission der Afrikanischen Union in Somalia, AMISOM (African Union Mission in Somalia), vertreten.

Der Aufschwung des Kleinstaates wird begleitet von erkennbaren Verbesserungen der Infrastruktur. Nicht nur gibt es mittlerweile einen modernen Containerhafen, der von „Ports of Dubai“ betrieben wird, sondern auch viele sichtbare Verbesserungen im Stadtbild selbst. Wo vor wenigen Jahren noch überwiegend Schutt und Ruinen anzutreffen waren, sind Heute Bau- und Renovierungsprojekte zu beobachten. Zusätzlich macht es sich auch für die dauerhaft abgestützten Einsatzkontingente positiv bemerkbar, dass die Versorgungslage mit Proviant und Kraftstoff besser und unkomplizierter geworden ist, als dies noch vor zehn Jahren der Fall war.

Im Rahmen der mittel- und langfristigen Planung der Einsatzunterstützung für Einheiten der Deutschen Marine am Horn von Afrika, entstehen bereits erste feste



Menelik Square, Djibouti

Bauprojekte unter Regie des Verteidigungsministeriums. Auch wenn es sich hierbei bei weitem nicht um solch umfassende Engagements handelt, wie sie beispielsweise von Amerikanern, Franzosen, Japanern und Chinesen betrieben werden, ist es schon für die nachhaltige Planung sehr bezeichnend, dass hier, so dicht am Äquator, Deutsche Bundeswehrliegenschaften entstehen.

Gut versorgt, das letzte einsatzrelevante Personal und Material an Bord, begibt sich die KÖLN am 15. September 2011 von Djibouti aus ihrem ersten Auftrag innerhalb der EU-Mission ATALANTA entgegen.



Dankesfoto des eskortierten französischen U-Bootes

Eine Escort-Mission (Begleitung) für ein französisches U-Boot durch die Straße von „Bab-el-Mandeb“, der „Straße des Kummers“, der Meerenge zwischen Afrika und der Arabischen Halbinsel, führt uns zurück entlang unserer Route, von Djibouti in das Rote Meer.

Dies bringt die KÖLN wieder in ein Seegebiet, dass auf Grund der monsunbedingten Wetterlage im Somalischen Becken und Golf von Aden eine erhöhte Pirateriegefahr aufweist. In den vergangenen Tagen meldeten mehrere Handelsschiffe auf ihrer Passage zum und durch das „Bab-el-Mandeb“, dass sie von verdächtigen Skiffs, den kleinen, schnellen Bootstypen der Fischer – aber eben auch der Piraten – bedrängt wurden. Ein Schiff, die UNITED EMBLEM, wurde zwischen den jemenitischen Inseln von Piraten sogar geentert. Die Besatzung konnte sich jedoch in einen „Safe Room“ zurückziehen, so dass ein in der Nähe stehendes russisches Kriegsschiff in der Lage war, kurzfristig das Schiff und die Besatzung zu befreien. Da die an diesem Vorfall beteiligten Piraten entkommen konnten, galt diesem Seegebiet in den folgenden Tagen eine gesteigerte Aufmerksamkeit durch die KÖLN.

Die Präsenz der KÖLN im Südlichen Roten Meer brachte zwar keinen konkret vereitelten Piratenangriff, oder die Auffassung von verdächtigen Personen, insgesamt jedoch zeigte sich, dass die tages- und nächtelangen Patrouillen Sicherheit für die passierenden Handelsschiffe gaben.

Zahlreiche jemenitische Fischer wurden in unseren Tagen im Seegebiet durch uns angefahren und durch das Boardingteam mit Hilfe des eingeschifften Sprachmittlers befragt. Darüber hinaus lieferten Beobachtungen der Küste und der Begebenheiten auf See aktuelle Erkenntnisse der Lage vor Ort und unterstrichen die Präsenz der EU-Mission im Einsatzgebiet. Mit anderen Worten ausgedrückt: für die Zeit der KÖLN im südlichen Roten Meer herrschte Sicherheit für die Handelsschiffahrt im Seegebiet.

Am 21. September, kurz vor Mitternacht schloss die KÖLN mit ihrem nächsten Geleitauftrag auf, der COLORADO, einem 2010 in Fahrt gegangenen Massengutfrachter

einer Hamburger Reederei, der mit 30.000t Weizen auf dem Weg nach Mombasa Hilfe für die Hungernden am Horn von Afrika brachte. Die Zeit während der Eskorte wurde durch die KÖLN genutzt um schiffsinterne Abläufe weiter zu vertiefen und gemeinschaftlich mit der COLORADO das Boardingteam auszubilden. So konnte am Beispiel der Gegebenheiten der



Boardingübung mit der COLORADO

COLORADO für das Boardingteam und das Schiff der Ablauf eines sogenannten „Citadel Case“ geprobt werden. Hierbei handelt es sich um ein von Piraten bereits geentertes Schiff, auf dem sich die Besatzung allerdings erfolgreich gegen Zugriff in einem Sicherheitsraum schützen kann.

Ohne Geiseln als „Schutzschilde“ und Druckmittel auf Seiten der Piraten bestünde so die Möglichkeit für das Boardingteam – ohne Gefahr für das Leben der Handelsschiffbesatzung – das Schiff zu stürmen.

Darüber hinaus wurde die COLORADO während ihres Transits als Stationierungsobjekt für Manövrierübungen des Wachoffizier Nachwuchses der KÖLN verwendet.



Aufklärungsfoto eines Camps an der Nordostküste aus dem Bordhubschrauber

Parallel zu den Eskortpflichten konnte die KÖLN mittels ihrer Bordhubschrauber zu den Aufklärungsergebnissen der Task-Force beitragen. Anknüpfend an die hervorragenden Bilder des letzten Jahres entstanden auch auf diesen Flügen aufschlussreiche Aufnahmen, die den vor Ort agierenden Verbänden zur Verfügung gestellt wurden.

Immer in unmittelbarer Nähe ihres Schützlings, erreicht die KÖLN am 27.09.2011 in den frühen Morgenstunden den Äquator.

Um nicht mit dem „Staub der Nordhalbkugel“ besudelt die Schwelle zur südlichen Hemisphäre zu überqueren, wurde unter Neptuns strenger Aufsicht die traditionelle Äquatortaufe durchgeführt.



Neptuns Schergen nach erfüllter Pflicht

Im unermüdlichen Einsatz widmeten sich Neptuns Schergen den „Staubgeborenen“, um sie gehörig rein zu waschen für die Passage auf die Südhalbkugel.

Glücklich und stolz, der alten Seefahrertradition gerecht geworden zu sein, feierte die Besatzung im Anschluss die erfolgreiche Taufe bei einem Grillen auf dem Flugdeck.

Nur wenige Tage später ergab sich die günstige Gelegenheit unser zu geleitendes Schiff in die Obhut des spanischen Landungsschiffes GALIZIA zu übergeben, das sich ohnehin auf dem Transit in Richtung Mombasa befand. Dadurch gewann die KÖLN zwei zusätzliche Tage, um sich der direkten Bekämpfung der Piraterie vor den brisanten Abschnitten der somalischen Küste zu widmen.

So konnte die Besatzung nach allen Regeln der Kunst ein wachsames Auge – oder auch das ein oder andere mehr – auf die Piratencamps richten, wo sich die Piraten mit dem Ende der Monsunzeit auf die ersten Beutezüge vorbereiteten.

Diese Initiative seitens der KÖLN hat sich nicht nur einmal, sondern gleich dreimal gelohnt. Innerhalb von 20 Stunden brachte die KÖLN eine frisch ausgelaufene „Pirate-Action-Group“ (PAG), bestehend aus einem Skiff und einem Whaler (etwas größeres Skiff, das ausgerüstet mit Kraftstofffässern und anderen notwendigen Ausrüstungsgegenständen als Mutterschiff für Piraterieoperationen fungiert) auf.



Von diesem Whaler geht keine Gefahr mehr für die Schifffahrt aus

Das fliehende Skiff wurde, nachdem es auf Warnschüsse nicht reagiert hatte, durch „non-disabling-fire“, also Beschuss, der (noch) nicht darauf abzielt, das Boot manövrierunfähig zu machen oder die Besatzung zu schädigen, zum Stoppen gebracht. Während die KÖLN mit Höchstfahrt zum gestoppten Skiff verlegte, das derweil

vom Hubschrauber aus nicht gehindert werden konnte, sämtliche Waffen außenbords zu werfen, versuchte der zugehörige Whaler in entgegen gesetzter Richtung zu fliehen.

Sobald die KÖLN die Kontrolle und Sicherung des Skiffs übernehmen konnte, flog der Hubschrauber in Richtung Whaler, um diesen zum Aufschließen mit der KÖLN zu zwingen.

Das bordeigene Boardingteam durchsuchte währenddessen das Skiff, fand zwar keine weiteren Waffen mehr, konnte aber sowohl Munition als auch verschiedene Mobiltelefone sicherstellen. Mit den Piraterieverdächtigen im Skiff steuerten im Anschluss zwei Soldaten des Boardingteams das Skiff parallel zur KÖLN in Richtung des derweil unter Hubschrauberüberwachung auf uns zu laufenden Whalers.

Als beide Boote in der Nähe der KÖLN unter Kontrolle lagen, durchsuchte das Boardingteam auch den Whaler, fand weitere Handys und verlegte die Besatzung des Whalers auf das Skiff. Im Anschluss wurde der Whaler entlang der Rules of Engagement (ROE) in Brand gesetzt und zerstört.

Unter ständiger Kontrolle durch die KÖLN wurden nun die insgesamt 12 Piraterieverdächtigen an Bord ihres Skiffs in Richtung somalischer Küste geleitet. Dort angekommen wurden sie in zwei einfache, schiffseigene Gummiboote mit schwachen Außenbordern transferiert. Um das prinzipiell für Piratenangriffe nutzbare Skiff zerstören zu können, wurden die beiden Gummiboote aufgegeben, um damit die Piraterieverdächtigen an Land kommen zu lassen. Leider ist es bei geltender Rechtslage und internationaler Praxis trotz deutlicher Beweislast nicht aussichtsreich, diesen Piraterieverdächtigen einen Prozess zu machen. Daher ist es immer noch das Effizienteste, die verhältnismäßig teure Ausrüstung zu zerstören, mögliche Informationen durch Befragungen zu gewinnen und anschließend die Verdächtigen an der Küste Somalias in die Freiheit zu entlassen.



Ein Whaler wird zum Auslaufen vorbereitet

Nach erfolgter Versenkung des Skiffs entdeckte am Folgetag der Bordhubschrauber einen weiteren, mit eindeutig piraterieverdächtigen Ausrüstungsgegenständen beladenen Whaler, der in einer Bucht zum Auslaufen klar gemacht wurde. Glücklicherweise für uns und die Sicherheit der Seeleute vor der Küste, lag der Whaler bereits im Wasser. Daher erlaubten die ROEs eine

Zerstörung des Bootes. Dieses erfolgte durch das Bordmaschinengewehr des Hubschraubers aus der Luft.

Zwei Whaler und ein Skiff wurden binnen 20 Stunden zerstört, 12 Piraterieverdächtige wieder an die somalische Küste gesetzt und sämtliche Ausrüstungsgegenstände und Waffen vernichtet. Mit dieser Erfolgsbilanz und einer demoralisierten Piraterieregion im Rücken machte sich die KÖLN von der somalischen Küste in Richtung Mombasa auf.

Dort angekommen trafen wir auf eine alte Bekannte, die GALICIA, die bereits seit drei Tagen darauf wartete, in den überfüllten Hafen eingelassen zu werden. Aus Mangel an Liegeplätzen hatten die Hafenbehörden von Mombasa die KÖLN zunächst an eine Festmachertonne innerhalb der Hafengrenzen gelegt. An der Festmachertonne liegend wäre es nur schwerlich möglich gewesen, ohne direkten Landkontakt sämtliche Transfers per Boot abzuwickeln und die notwendige Nachversorgung durchzuführen.

Gleichwohl befand sich die zuvor eskortierte COLORADO bereits im Hafen, so dass sich eine Gelegenheit bot, die aufgebauten guten Beziehungen zu nutzen.

Dankenswerter Weise stimmte der Kapitän der COLORADO dem Anliegen des Kommandanten zu, längsseits von ihm festzumachen. Zusätzlich konnte die Besatzung für die Nachversorgung auf die Bordkräne des Frachters zugreifen, so dass die Übernahme insgesamt deutlich schneller erledigt werden konnte. Diese seemännische Gast-



Fregatte KÖLN an zwei Festmachertonnen in Mombasa

freundschaft seitens der COLORADO gab darüber hinaus auch die Gelegenheit die Offiziere des eskortierten Handelsschiffes im Rahmen einer Messeeinladung durch den Ersten Offizier besser kennen zu lernen.

Während die COLORADO ihre im hungeregeplagten Grenzgebiet dringend erwartete Fracht von 30.000t Weizen entlud, welches übrigens gemäß der Berechnungen unseres Schiffsbäckers einem Äquivalent von ca. 27.000.000 Vollkornbrotten à 1 kg entspricht, konnte die KÖLN ihre Proviantbestände auffüllen und die Besatzung die Gelegenheit zu einem kurzen Landgang nutzen.

Trotz der sehr knappen Zeit im Hafen fand sich die Gelegenheit mit einer kleinen



Die Kinder des Kinderheims mit der Delegation der KÖLN

Delegation das Kinderheim zu besuchen, das das Schiff bereits im vergangenen Jahr unterstützt hatte. Zur großen Freude der Kinder hatten wir bereits Zuhause Spielzeug und Kinderkleidung gesammelt. Als wir nun am dritten Oktober, den Anforderungen des Einsatzes Folge leistend, sehr zügig ausliefen, wurden wir nicht nur von unseren Seemannskollegen

der COLORADO mit besten Wünschen verabschiedet, sondern auch von den singenden und winkenden Kindern des Kinderheims.