

# Leinen los!

Heft 4/2012

April

ISSN: 1432-9069

Magazin des größten deutschen maritimen Interessenverbandes



Die nochmals erweiterte 18. Ausgabe wurde umfassend aktualisiert und ergänzt. Einzigartig und in unübertroffener Tiefe bietet dieses vor über 30 Jahren eingeführte Standard-Nachschlagewerk praxisrelevante Daten.

# Handbuch der Bundeswehr und der Verteidigungsindustrie

Herausgegeben von **Manfred Sadlowski**  
**18. Ausgabe - 2011/2012**  
**€ 92,-**  
**984 Seiten, zahlreiche farbige Porträtfotos, Grafiken, Organigramme und Übersichten aus Politik, Militär, Industrie (incl. EU, NATO), alphabetisches sowie Sachregister, Produktpräsentationen, Index für Produkte und Dienstleistungen.**

**KISSLING GROUP**

**TRADITION PROMOTES COMPETENCE**

For more than 65 years our solutions and products are used to protect your investments and enhance the operational readiness of wheeled and tracked vehicles throughout the world. We are your partner for solutions and efficient integrations for all vehicle types, combat and recovery for repairs in all required areas. Combining technical innovation with the highest production quality, we provide individual, tailor-made solutions for your specific needs. Well-known national and international companies rely on the proven KISSLING quality.

**KISSLING Service**, specializes in the development and manufacturing of installation kits and cable harnesses as well as in the maintenance of electrical, mechanical and pneumatic components. KISSLING's core competence is the required integration into various vehicle types and in this field of business activity the company has gained extensive experience and expert knowledge for more than 40 years. The solutions are applied globally to safeguard your investments and improve the operational readiness of all vehicles. Again, tailor-made solutions are combined with state-of-the-art technology and superior production quality.

**KISSLING Elektrotechnik** is an innovative technical leader in the area of precision products and specializes in the development and manufacture of electromechanical and electrical switching systems. With our wide range of various switching products we are able to meet all your requirements when it comes to power distribution and supervising systems. Expertise of more than 60 years and first-class quality products qualify us for your right partner for mission critical applications.

The **KISSLING GROUP** is already a well-established supplier to the global defense industry and has proven its leading position in many applications in Europe, America, Asia and Africa in tactical and fighting vehicles, such as:

- Main battle tanks Leopard 1 + II, Challenger 2, M1 and M2
- Marder, Wisent, Fuchs and Piranha
- Puma, Boxer, Howitzer Paladin and AS90
- Recovery vehicles, Dingo, Eagle, Wolf and Enok

[www.kisslingworld.com](http://www.kisslingworld.com)

**KISSLING Elektrotechnik GmbH**  
 Bohlander 16  
 D-72219 Wiblingen  
 Tel.: +49-7054-205-0  
 Fax: +49-7054-205-202  
 info@kissling.de

**KISSLING Service GmbH**  
 Kesselheimer Weg 59-61  
 D-56719 Kesselheim  
 Tel.: +49-261-8870-0  
 Fax: +49-261-8870-100  
 info@service.kissling.de

MARKETING SECTION



**Multinationales Korps Nord-Ost (MNK NO)**

**Aufstellung:** 18.09.1999

**Hauptquartier:**  
 Szczytno / POL  
 Baltic Barracks

**Beteiligte Nationen:**  
 CZE-DEU-DNK-EST-LVA-LTU-POL-SVK-SVN-RDU-USA

**Herstellung Einsatzbereitschaft:**  
 Beginn im Herbst 1999  
 NATO-Einsatzbefähigung  
 JOG (Joint Operational Capability) 2003  
 FOC (Full Operational Capability) 2005

**Rechtsgrundlagen:**  
 Regierungsvereinbarung zwischen DEU, DNK und POL 1998 (LETTER OF INTENT);  
 • Corps Convention 1998;  
 • Corps Agreement 1999;  
 • Corps Directive 1999.

**Auftrag:**  
 1. Artikel V;  
 2. Non-Artikel V im Rahmen multinationaler Krisenbewältigung einschließlich Friedensunterstützender Einsätze mit HQ und zugeordneten Kräften, dabei erstratender Einsatz als Kern einer Kommando HQ in Kabul, Afghanistan im Jahr 2007/2010 zur Führung der ISAF-Mission. Nächster Einsatz: ISAF in 2014 in Kabul, AFG.  
 3. Unterstützung mit HQ bei humanitären Einsätzen und Katastrophenhilfe.  
 4. Integration neuer NATO-Mitglieder.

**Ministerielle Steuerung:** Corps Committee (Korpsausschuss)

**Zusammensetzung:**  
 Multinationales HQ, beauftragt Verbindungskommando Luftstreitkräfte (AOCOC) und Verbindungskommando der Marine (MLC) bei Bedarf,  
 DNK - Divisionsgefechtsstand  
 POL - 12. POL MechInfDiv, Szczytno  
 - Command Support Brigade, Sztargard Szczecinski  
 - HQ Company  
 DEU - Divisionsäquivalent

**Führungsunterstützung:**  
 • POL und DEU stellen als Kern der seit 2007 aufgestellten Command Support Brigade je 1 FmBtl (DEU FmBtl 610, Prenzlau, POL FmBtl 100, Waicz)  
 • Zusätzlich 1 POL Logistik 104, Waicz  
 • weitere Kräfte auf der Grundlage nationaler Entscheidungen im Einzelfall

**Kampfunterstützung:**  
 • TTE werden durch Framework Nations und Participating States bereitgestellt.  
 • DEU Anteil (als Fähigkeiten gemeldet, ohne feste Zuordnung) u.a. A/BeebBtlr, ELONA Ko, RayOps Element, Unterstützungselement, Nachrichtengewinnung, Hilfskräfte für PzAkte und LuTransp.  
 Für Ausbildung und Übung werden die Truppen fallweise durch die Nationen bereitgestellt.

**Beleuchtungsstruktur:**  
 Unterstellung im Einsatz für Art V, OPOCOM to SACEUR  
 Unterstellung DA im Frieden: HFUKdo

**Organisationsprinzip:** Integrationsprinzip mit anteiliger Besetzung der Dienstposten, Rotationsprinzip bei Schiffsdienstposten.

**Rotationsdienstposten:** KG, stv KG, Chef des Stabes

**Einsatzgrundsätze:** Bis einschl. Divisionsebene national.  
 Auf Korps Ebene in Abstimmung mit den nationalen Führungsstäben und auf der Grundlage von NATO Dokumenten und STANAGS.

398

**MTU erfüllt individuellste Antriebswünsche.**

Unter extremen Bedingungen benötigen Sie ein Antriebssystem, auf das Sie sich verlassen können. Mit mehr als 60 Jahren Erfahrung in militärischen Anwendungen ist MTU das erste Wahl, wenn es um den Antrieb gepanzerter Fahrzeuge geht. Konzentrierte Kraft, Geschwindigkeit und Vielseitigkeit machen unsere Dieselmotoren und Power Packs aus. Ihr FIA-System bietet ein Antriebssystem für leichte, mittelschwere und schwere Fahrzeuge. Damit ist MTU langfristig und in jeder Lage Ihr starker und zuverlässiger Partner.

[www.mtuonline.com](http://www.mtuonline.com)

MTU Buchenwegwerk

**Power. Passion. Partnership.**

**B**

**BORN**  
 Wolfgang  
 Generalleutnant  
 Leiter der Abteilung  
 Personal-, Sozial- und Zentralangelegenheiten  
 Bundesministerium des Verteidigung

Postfach 1328  
 53003 Bonn  
 Tel.: 02 28 / 12 99 50  
 Fax: 02 28 / 12 19 19

Geboren am 9. November 1949 in Landau/Pfalz, verb. 2 Kinder. 1968 Abitur, Eintritt in die Bw als Offiziersanwärter der LW, Offiziersausbildung, 1971 Beförderung zum Leutnant. Ab 1971 Zugführer u.a. im 4. OABtl/Lw, anschließend: Heeresleitender OStLw. 1976-1979 StBfChf ULS/InfBtl 34, Mannheim. 1979-1981 Adjutant des Beauftragten Weh II, Hannover. 1981-1983 Generalstabausbildung, 1983 Abteilungsleiter A1 bz 2, Lw/Ds, Bielefeld. 1985 Dienststellenleiter LFKdo, Köln. 1987 Referent BMVg P IV 1, 1989 Beauftragter Kommando I, AAR 2, Bad Noll. 1991 Referent BMVg P IV 3, 1993 beauftragt als Referent im Deutschen Bundeswehr 1995 Chef des Stabes Luftwaffenkommando, Köln. 1996 Referent BMVg P IV 1 IV 1, 1998 Referent BMVg PSZ IV 3, 2000 Stabsabteilungsleiter Fu I im BMVg, 2001-2005 Kommandeur Luftwaffenbildungskommando, Köln. 2005-2009 Amtsleiter Personalamt der Bundeswehr, 2006-2010 Stellvertreter des Abteilungsleiters PSZ im BMVg, Bonn. Seit 01.04.2010 in obiger Verwendung.

**BORNEMANN**  
 Jochen  
 Dipl.-Kfm.  
 Generalleutnant  
 Director General International Military Staff  
 NATO - Headquarters

Boulevard Leopold III  
 P-1110 Brüssel  
 Tel.: 00 32 / 7 07 53 62  
 Fax: 00 32 / 7 07 53 69

Geboren am 25. Januar 1950 in Bad Wiblingen, verb. 4 Kinder. 1968 Eintritt in die Bundeswehr, bis 1972 Ausbildung zum Offizier (HF/RT) und Einsatz als Zugführer. 1972-1976 Hauptamt, Jugendoffizier in Frankfurt/M., 1976-1980 Studium Umkehr in Hamburg, 1980-1983 BmChf Flieger BW-Wappenst. 1983-1985 26. Geschw./ober (H) FlABW mit anschließ. Verwendung als G4 Pz Grenflieger 16 in Westert. 1987-88 deutscher Lehramtsreferent beim GenStab in Brüssel, danach Referent Fu H V 1 im BMVg, 1990-92 Kdr Flieger 6 in Lüneburg, 1992-93 Referent Fu S III im BMVg, anschließend Referent Militärpolitik im Büro des Schobchefs, 1994-1996 Direktor 2 im Sub DMV MC/NATO in Brüssel, 1996-2000 Referent Fu S III und 2000-2005 vStAL Fu S III im BMVg in Berlin. 2005-2008 Assistant Director Plans & Policy und ab Direktor des Internationalen Militärstabes der NATO in Brüssel. 2008-2010 DMV im Militärstabes der NATO und EU. Seit August 2010 in obiger Verwendung.

119

Exemplare	Titel	ISBN	Preis / €
	<b>Handbuch der Bundeswehr und der Verteidigungsindustrie 2011/2012</b>	978-3-7637-6289-7	

Name, Firma \_\_\_\_\_ Straße \_\_\_\_\_

PLZ/Wohnort \_\_\_\_\_ Datum, Unterschrift \_\_\_\_\_

**Bernard & Graefe in der Mönch Verlagsgesellschaft mbH**  
 Heilsbachstraße 26 · 53123 Bonn · Tel.: 0228/6483-0 · Fax: 0228/6483-109 · E-Mail: horst.jung@mpgbonn.de

# Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser,

am 30. und 31. März trifft sich die Arbeitsgruppe DMB 2020 in Bad Honnef. Es ist die dritte Tagung, die unter Leitung von Burkart Severin und Martin Degener vom Institut für Systemische Organisationsentwicklung (ISO) durchgeführt wird. In Bad Honnef soll nun der Faden wieder aufgenommen und das Entwicklungskonzept für den DMB und dessen MKen weiter vorangetrieben werden.

Nur zur Erinnerung: In der ersten Sitzung wurde intensiv daran gearbeitet, festzustellen, wofür der DMB heute steht und wie der Dachverband in zehn Jahren aussehen könnte. Im Beitrag über unsere Arbeitsergebnisse in Laboe haben wir Sie ermuntert, uns zu unterstützen und einen Fragenkatalog veröffentlicht. Sie haben die Möglichkeit, an der Zukunft unseres Verbandes mitzuwirken, in überraschend großer Zahl genutzt. Mein Dank gilt all denen, die uns geschrieben und mit Anregungen, konstruktiver Kritik und offen geäußerten Meinungen geholfen haben, Kurs zu halten und die Wünsche der Mitglieder in unsere Arbeit einzubringen.

Während der zweiten Arbeitstagung ging es darum, Themen zu finden, die der DMB besetzt oder zukünftig besetzen



sollte. Mensch – Schifffahrt – Meer, lautet das Ergebnis. Wir sehen die MKen und den Verband als eine „Erfahrungs- und Mentalitätsgemeinschaft“ von Menschen, die für den maritimen Gedanken als Ganzes eintreten. Herausgearbeitet wurden u.a. die Kompetenzen, die maritimen Ressourcen und Potenziale der Vereine und Mitglieder im DMB.

Nun sollen bei der dritten Tagung Umsetzungsmaßnahmen erarbeitet werden, die dann beim Abgeordnetentag am 9. Juni in Lahnstein zur Diskussion gestellt werden.

Das „Blaue Parlament“ hat in Lahnstein das letzte Wort und entscheidet darüber, ob die Arbeitsgruppe DMB 2020 weiter an Lösungen für die Zukunftsfähigkeit des DMB arbeiten soll. Es wird wahrlich eine Herkulesaufgabe sein, den DMB zu verjüngen, neue Mitglieder für den DMB zu interessieren, Sponsoren und Repräsentanten zu finden, die für die maritimen Interessen eintreten. Die Frage sollte aber erlaubt sein, ob es dazu überhaupt eine Alternative gibt.

*W. Schiebert*

Werner Schiebert – Chefredakteur

# Inhalt



Die Schnelleinsatzgruppe-Schiffsbrandbekämpfung der Berufsfeuerwehr Hamburg im Hafen von Neustadt/Holstein



„Schiff des Monats“ ist das U-Boot der Kl. 212A – Los 2. Das Schiffsporträt zeigt die Veränderungen zum 1. Los auf



Reedeschutzboot DELPHIN auf dem Strelasund: Anfang 1956 verfügte die VP-See über 18 Hafen- und Reedeschutzboote DELPHIN



Wirtschaftsraum Meer: DMB-Präsident Karl Heid spricht bei einem Empfang im Forchheimer Rathaus zu den Gästen

Deutsche Marine	
Feuer im Schiff!	4
Navy News	
Patrouillenboot CESIS	7
Flüsse sind unberechenbar	8
Geschichte	
Die Geschichte der Seestreitkräfte der DDR – Teil 2	13
Warenhäuser zur See	16
Maritimes	
Wirtschaftsraum Meer	20

Deutscher Marinebund	
Ankern am Rhein-Lahn-Eck	22
Einmal in die Südsee!	24
Gut aufgestellt für die Zukunft – oder – Stillstand ist Rückschritt	26
Rubriken	
Nachrichten – Deutsche Marine	6
Schiff des Monats – U-Boot Klasse 212A	11
Nachrichten aus der Seefahrt	18
Nachrichten – Deutscher Marinebund	25/27/28
Bücherschapp	33
Rätsel/Impressum	34

Titelbild: Großübung in Neustadt/Holstein: Feuerlöschtrupp im Einsatz auf HNOMS VALKYRIEN (Norwegen); Foto: mfa



Die Teams werden speziell für den Kampf auf Flüssen ausgebildet

SBT-22 hat rund 400 Angehörige. Hierzu gehören sowohl die Bootsbesatzungen als auch Unterstützungskräfte (Wartungstechniker, Logistiker) und ein kleiner Führungsstab. Ein Viertel der Kräfte ist immer im Auslandseinsatz. Die übrigen sind in verschiedenen Ausbildungs- und Vorbereitungszyklen. Die Abwesenheitsdauer beträgt in der Regel sechs Monate. Für die Einsätze werden sogenannte „Task Units“ (TU) aufgestellt. Jede TU hat zwei Detachements; mit jeweils zwei Booten.

Kommandeur von SBT-22 ist ein Navy Commander (Fregattenkapitän). Die Offiziere der Einheit sind i.d.R. SEALs, die für eine Verwendung bei SBT-22 abgestellt werden. Nur die Mannschaftsdienstgrade sind auf den Bootseinsatz spezialisiert.

Unteroffiziere tragen bei dieser Einheit besonders viel Verantwortung. Bei anderen Schnellbooten der Navy werden Detachements durch einen Oberleutnant z.S. oder durch einen Warrant Officer (Offizier des militärfachlichen Dienstes) geführt. Bei SBT-22 trägt ein Chief- oder Senior-Chief-Petty Officer (Haupt- oder Stabsbootsmann) diese Verantwortung. Jedes Boot wird durch einen Bootsmann geführt, der die Bezeichnung „Boat Captain“ trägt.

# Flüsse sind unberechenbar

## SBT-22 – Die Sumpfkrieger der US Navy

Sidney Dean

Bei Spezialkräften der amerikanischen Marine denken die meisten Menschen sofort an die Navy SEALs (Kampfschwimmer). Doch das Spezialkräfteoberkommando der amerikanischen Marine (Naval Special Warfare Command – NSWC) verfügt über verschiedene spezialisierte Einheiten. Darunter sind auch drei, die bewaffnete Schnellboote führen. Zwei dieser Schnellbootteams werden in Küstengewässern eingesetzt.

Die dritte trägt die Bezeichnung Special Boat Team 22 (SBT-22). Es ist das einzige, das für Operationen auf Flüssen ausgerichtet ist. Das Einsatzgebiet ist riesig. Es gibt mehr als 900.000 Flüsse auf der Welt. Etwa 300 davon sind länger als 800 km. Hinzu kommen unzählige Sümpfe und Wattgebiete. In vielen Teilen der Welt dienen diese Gewässer Terroristen, Guerillas und Drogenbaronen als Verbindungswege und Zufluchtgebiet. Kein Wunder also, dass SBT-22 fast immer im Einsatz ist – in Lateinamerika, Südostasien, Afrika und viele Jahre auch auf Tigris und Euphrat im Irak.

„Es ist ein schwieriges Einsatzumfeld, denn Flüsse sind unberechenbar“, sagt Petty Officer 1<sup>st</sup> Class (PO1/Bootsmann) Jonathan B., Chef einer Kampfboot-Crew. „Sie verändern sich ständig und sind über wie unter Wasser voll Treibgut.“ Hinzu kommt die Gefahr, in einen Hinterhalt zu geraten.

Entsprechend hart ist die 21 Wochen lange Spezialausbildung, um Mitglied eines Bootteams zu werden. Ausbildungsschwerpunkte sind Bootsführung, Waffenkunde sowie verdeckte Einsatzführung. Die Matrosen erhalten auch eine Luftlandeausbildung, denn Boote der Spezialkräfte werden häufig vom Transportflugzeug aus mit dem Fallschirm ins Wasser abgesetzt. Die Crew springt hinterher und entert das eigene Boot.

### Primat der Bootsmänner

Der Heimatstützpunkt von SBT-22 liegt auf dem weitläufigen Gelände des Stennis Space Center im südlichen Mississippi, rund 70 km nordöstlich von New Orleans. Hier steht ein zirka 2.000 ha umfassendes Übungsgelände zur Verfügung. Sümpfe, seichte und kurvenreiche Flüsse und ein subtropisches Klima bilden das ideale Trainingsumfeld. Hier können die Crews den ganzen Tag (oder auch die ganze Nacht) bei voller Fahrt auf Feindziele am Ufer schießen, ohne andere Soldaten zu gefährden. Über den Pearl River können die Boote Lake Pontchartrain bei New Orleans oder auch den Golf von Mexiko erreichen. Hier sind zwar keine Schießübungen möglich, aber die Bootsbesatzung muss auch den Einsatz auf Seen und Stauseen sowie im Küstenmarsch üben.

### Flusskampfboot SOC-R

Neben den Matrosen ist das schwerbewaffnete SOC-R Einsatzboot das „Herz“ der Einheit. Diese Abkürzung steht für „Special Operations Craft (Riverine)“, also „Spezialkräfteboot für den Flusseinsatz“. SBT-22 verfügt über 30 dieser schnellen und extrem wendigen Einheiten. Der V-förmige Rumpf erlaubt es den SOC-R, wie ein Schlittschuh über das Wasser zu gleiten und mit dem Bug auf das Flussufer aufzufahren. Eine schnelle 180-Grad-Wendung vollbringt SOC-R, ohne die Fahrspur zu verlassen.

Der Bootstyp wurde 2002 eingeführt. Jedes Boot kostet rund 1 Mio. Dollar und ist 10 m lang, mit 70 cm Tiefgang. Der Rumpf ist gegen Kleinkalibermunition bis Kal. 7,62 gehärtet. Den Antrieb besorgen zwei Dieselmotoren und zwei Wasserjets. Topgeschwindigkeit und



SBT-22 bei der Schießausbildung in Fort Knox

Einsatzreichweite betragen 45 kn bzw. 200 sm. Das Boot passt in ein C-130 Hercules Transportflugzeug und wird z.B. mit dem Fallschirm über Wasser abgeworfen oder auch per Lastenschlinge unter einem MH-47 Chinook Hubschrauber transportiert. So erreicht SBT-22 auch Einsatzgebiete, die durch Hindernisse (Wasserfälle, Staudämme) geschützt sind.

Auf den Booten fährt eine vierköpfige Crew. Es können acht weitere Kommandos aufgenommen werden. Der Chef der Bootscrew ist gleichzeitig der Steuermann. Seine Führungskonsole ist in der Bootsmitte und bietet 360 Grad Rundblick.

Entlang der Reling sind fünf Waffenhalterungen so verteilt, dass ein 360 Grad Schussfeld gewährleistet wird. Zur Auswahl stehen: MG der Kaliber .50 (M2HB) bzw. 7,62 (M240), Maschinengranatwerfer 40 mm (Mk 19) und GAU-17A (M134) Miniguns (Gatlinggeschütze Kal. 7,62 mit 3.000 Schuss pro Minute Feuerkadenz). Die Geschütze durchdringen auch den dicksten Dschungel. Die genaue Waffenauswahl lässt sich einsatzgerecht zusammenstellen. Zusätzlich führt das Boot Nebelwerfer. Die elektronische Ausstattung auf dem Sensorenmast umfasst Radar, Infrarotsensoren, GPS und Satellitenfunk.

- Flussblockade und Flusspatrouille, einschließlich Boarding und Durchsuchung verdächtiger Boote
- offene und verdeckte Aufklärung und Überwachung
- S&R/Bergung abgeschossener Piloten oder abgeschnittener Aufklärer
- Ausbildung befreundeter Sicherheitskräfte auf diesen Bereichen, insbesondere um Terroristen, Guerillas und Drogenkartelle zu bekämpfen

Einsatzberichte klingen häufig so, als ob sie einem Action-Film entstammen. So beschreibt Lieutenant William F. einen Einsatz, den er im Dezember 2006 auf dem Euphrat nahe der Stadt Ramadi anführte. Die vier Boote seiner TU fuhren mit Abstand hintereinander. Der Leutnant befand sich auf dem zweiten Boot; sein als Troop Chief bezeichneter Stellvertreter, ein Master Chief Petty Officer, (Oberstabsbootsmann) fuhr auf dem ersten Boot: „Drei Kilometer vor dem Ziel drosselten wir die Fahrt von 44 auf 8 kn, um uns anzuschleichen“, schreibt William F. „plötzlich ging eine Bombe 50 m backbord vom zweiten Boot hoch. Vom Ufer hallte Sturmgewehrfeuer. Unsere vier Boote eröffneten sofort mit den Backbordgeschützen das Feuer. ‚Durch, durch!‘ rief mein Troop Chief über Funk. Alle Bootsführer gaben sofort Vollgas, und

wir entkamen, ständig schießend, der Hinterhaltzone.“

Damit war es aber nicht getan. Auf dem zweiten Boot gab es zwei Verletzte: den Heckschützen, der gleichzeitig Sanitäter der Einheit war, sowie einen an Bord befindlichen Feuerleitoffizier der Marineinfanterie. Leutnant F. beschloss, zum Angriff überzugehen, und ließ die Boote kehrmachen. Der Feuerleitoffizier rief Luftunterstützung durch zwei F-16 Jäger an. Alles musste schnell, aber präzise ablaufen. Beide Flussufer sollten eingedeckt werden, um die Durchfahrt der Boote zu sichern.

„Wir gaben Vollgas“, schreibt Lieutenant F. „Die ersten beiden 500-Pfund-Fliegerbomben schlugen am Ufer ein. Die dritte explodierte, als wir 200 m von der Hinterhaltzone entfernt waren. Schlammregen prasselte auf uns herab. Plötzlich legten alle 20 Geschütze unserer Boote auf einmal los. Die Mündungen der Miniguns schlugen 1 Meter lange Feuerzungen. Die Schützen der Kaliber-.50-MG wechselten einen Munitionsbehälter nach dem anderen aus. Das Schilf fing Feuer. Pumpstationen, die oft als Waffenlager der Aufständischen dienten, zerfielen in nichts. Einer der Piloten sagte mir später, dass die Boote wie feuerspeiende Drachen aussahen. Die letzte Fliegerbombe schlug gerade ein, als wir die Kampfstrecke passiert hatten und das Feuer einstellten. Der Einsatz hatte ganze zwei Minuten gedauert. Wir hatten 18.000 Schuss abgefeuert.“

Aber nicht alle Einsätze verlaufen unter Gefechtsbedingungen. Bei Überwachungsoperationen sind Stille und Geduld angesagt. Im Schutz der Dunkelheit verbergen sich die Boote im Uferdickicht, möglichst unter

## Vielseitiger Einsatz

So vielseitig wie das Boot ist auch das Aufgabenspektrum von SBT-22:

- Verdeckter Einsatztransport von SEALs und Kommandos anderer TSK (inklusive aus Partnerländern), auch hinter feindlichen Linien
- Feuerunterstützung für diese Kommandos
- direkte eigenständige Angriffe zur Zerstörung von Feindstellungen an Fluss- und Seeufern und in Sümpfen
- Hinterhalte und direkte Angriffe gegen feindliche Boote

SBT-22 bei einer Übung im Stennis Space Center



schweren Bäumen mit breiten Ästen, aber notfalls auch im dichten Schilf. Tarnnetze vervollkommen die Deckung. Boot-Crews bleiben bis zu drei Tage in ihrem Versteck, um sich ein Bild der Feindbewegungen auf dem Wasser zu machen. „Es ist nicht die schönste Erfahrung“, sagt Petty Officer 2nd Class (Maat) Jonathan B. „Es ist heiß und eng, und du wirst ständig durch Stechmücken geplagt. Aber es ist auch ein tolles Gefühl in völliger Stille dazusitzen, während Fischer nur ein paar Meter entfernt vorbeifahren und nichts merken.“ Außer Augen und Ohren setzen die Matrosen beim Aufklärungseinsatz auch eine ganze Palette technischer Hilfsmittel ein: Foto- und Videokameras, Infrarotsensoren und Richtmikrofone gehören zur Standardausrüstung der Boote. Hinzu kommen ein FLIR-Infrarotradarsystem sowie kleine, von Hand gestartete UAV mit Bordkameras.

Auch bei der Katastrophenhilfe greifen die „Flussratten“ von SBT-22 ein. Nach dem Riesensunami von 2004 verbrachte eine TU sechs Wochen in Thailand, um Flutopfer zu bergen und Hilfsgüter zu verteilen.

### Irakeinsatz

Die Vorgängereinheit von SBT-22, Coastal River Division 22, wurde vor genau vierzig Jahren am Höhepunkt des Vietnamkrieges gegründet. Sie wurde 1979 in Special Boat Unit 22 umbenannt. Die aktuelle Bezeichnung SBT-22 wurde 2002 eingeführt. Das Einsatztempo war im Verlauf der letzten vier Jahrzehnte immer hoch, vor allem aber in Vietnam und nun wieder seit 2001. In den letzten Jahren sind Detachements manchmal gleichzeitig auf drei Kontinenten auf Posten. In Lateinamerika geht es überwiegend um die Bekämpfung der Drogenkartelle. In anderen Erdteilen liegt der Hauptauftrag darin, einheimische Sicherheitskräfte beim Kampf gegen Terroristen zu unterstützen.

Im Irak hatte SBT-22 ausgiebig Gelegenheit, Operationen jeglicher Art durchzuführen. Schon bei der Invasion 2003 war sie dabei. Während der Schlacht um den irakischen Hafen Umm Qasr wurden die Kampfboote auf den Wasserwegen nördlich der Stadt eingesetzt, um zu verhindern, dass irakische Truppen die Briten und Amerikaner vom Fluss her an-



Ausbildung am Maschinengewehr im Stennis Space Center

griffen. Anschließend wurden die Boote in den Schatt Al-Arab verlegt, um die Einnahme Basras zu unterstützen.

Anfang 2006 wurde die Einheit erneut in den Irak beordert. Der Kampf irakischer Aufständischer gegen die ausländischen Truppen hatte seinen Höhepunkt erreicht. Sowohl einheimische Widerstandskämpfer als auch ausländische Terroristen nutzten die vielen Binnengewässer des Landes als Transport- und Nachschubwege. Die Terrorgruppe Al Kaida hatte beispielsweise ab Bagdad nordwärts nahezu freie Fahrt auf Tigris, Euphrat und deren Nebenflüssen. SBT-22 startete eine systematische Kampagne, die Wasserwege zu sichern. „Sie fing im Westen des Iraks an, zogen nach Zentralirak und dann nach Norden und haben dabei etliche Feuergefechte gewonnen. Jetzt durchkämmen sie den Südirak“, erklärte Captain Chuck Wolf im Februar 2009. (Captain Wolf ist Kommandeur der Naval Special Warfare Group 4, der Führungsdienststelle von SBT-22.)

„Ab meiner zweiten Entsendung in den Irak forderten uns die regional zuständigen Befehlshaber immer häufiger an“, erklärt Senior Chief Petty Officer Daniel J. Sie hatten mitbekommen, dass sie nicht viel Vorarbeit für uns leisten mussten. Sie gaben uns einfach den Auftrag, und wir zogen los.“

Chief Petty Officer Ryan W. bestätigt, dass der Einsatzbefehl häufig aus dem Stand heraus kam – besonders wenn es darum ging, SEAL- oder Rangerkommandos zu transportieren, um geortete Feindkämpfer anzugreifen oder gefangen zu nehmen. „Bei Übungen zu Hau-

se haben wir immer 72 Stunden für die Einsatzplanung. Die Wirklichkeit sieht anders aus. Unsere Ziele waren oft zeitkritisch. Wir konnten froh sein, zwei Stunden Vorbereitung zu haben, ehe wir losfahren.“

Die Erfolgsrate der Einheit lag bei 90 Prozent. „Geschwindigkeit, verdeckte Anfahrt und hohe Feuerkraft sind unsere besten Freunde“, sagt Daniel J. „Wir legten am Ufer an, die SEALs gingen von Bord und haben den Feind im wahrsten Sinne des Wortes im Schlaf überrascht. Die Gefangenen waren immer völlig verwirrt, weil sie keinen Hubschrauber gehört hatten.“

SBT-22 blieb bis zum Abzug der US-Kampftruppen Ende 2011 im Irak. In diesen fünf Jahren transportierten sie mehr als 750 Mal andere Spezialkräfte oder Eingreiftruppen in den Einsatz. Sie fingen mehr als 200 Boote ab, die Feindkämpfer, Waffen oder Konterbande führten. Hinzu kamen unzählige Bootsdurchsuchungen sowie Aufklärungs-, Überwachungs- und humanitäre Einsätze und S&R-Aktionen. Und immer wieder Feuergefechte, vor allem an Flussbiegungen und Engpässen. „Meistens kamen wir in ein neues Gebiet, und der Feind beobachtete uns eine Weile, ehe er angriff“, erklärt Ryan W. Oft kamen zuerst Sprengbomben, dann Beschuss durch RPG, Maschinengewehre und Kalaschnikow. „Einige Einsätze im Irak endeten mit den schwersten Feuergefechten [der Einheit] seit dem Vietnamkrieg“, ergänzt Master Chief Petty Officer Rich E. In diesen fünf Jahren gab es immer wieder Verletzte, aber kein einziger Angehöriger von SBT-22 wurde getötet. Auf diese positive Bilanz ist die Einheit zu Recht sehr stolz.

# Schiff des Monats 4/2012

Bild: Karr



## U-Boot Klasse 212A

U 212A Los 2 – Modellaufnahme

## Weltweit im Einsatz

Hans Karr

Der Fertigungsbeginn des ersten von zwei neuen U-Booten der Klasse 212A für die Deutsche Marine erfolgte am 21. August 2007 in Kiel bei den Howaldtswerken-Deutsche Werft (HDW). Gut vier Jahre später, am 15. November 2011, wurde das Boot auf den Namen U35 getauft. Seine Indienststellung soll Ende nächsten Jahres erfolgen. Das zweite Boot, U36, wird am 14. Juni getauft und geht entsprechend zeitversetzt in Dienst. Die Fertigung der beiden Boote erfolgt in Kiel bei HDW. Die Emdener Werft- und Dockbetriebe, früher Nordseewerke Emden, liefern das Achterschiff. Die neuen U-Boote weisen einen technischen Stand auf, der weltweit Maßstäbe für konventionelle U-Boote setzen wird.

Das zweite Los der Klasse 212A baut auf dem bereits bewährten Gesamtentwurf der ersten vier Boote auf. Sie werden aber mit verbesserten Technologien der Marine ein Mehr an Fähigkeiten bieten. Wie ihre Vorgänger sind sie aus amagnetischem Stahl gefertigt und mit einem außenluftun-

### Schiffsdaten

Länge	57,20 m
Breite	6,80 m
Tiefgang	6,40 m
Höhe über Zentralaufbau	11,50 m
Verdrängung, aufgetaucht	1.700 t
Verdrängung, getaucht	1.980 t
Besatzung	28 Personen
Antrieb	Dieselgeneratoranlage, PERMASYN-Fahrmotor, Fahrbatterie, Brennstoffzelle
Vortrieb	geräuscharmer Skew-Back-Propeller
Geschwindigkeit, aufgetaucht	12 kn
Geschwindigkeit, getaucht	20 kn
Reichweite	8.000 sm bei 8 kn
Bewaffnung	sechs Torpedorohre mit Druckwasserausstoß, Torpedos DM2A4 Seehecht

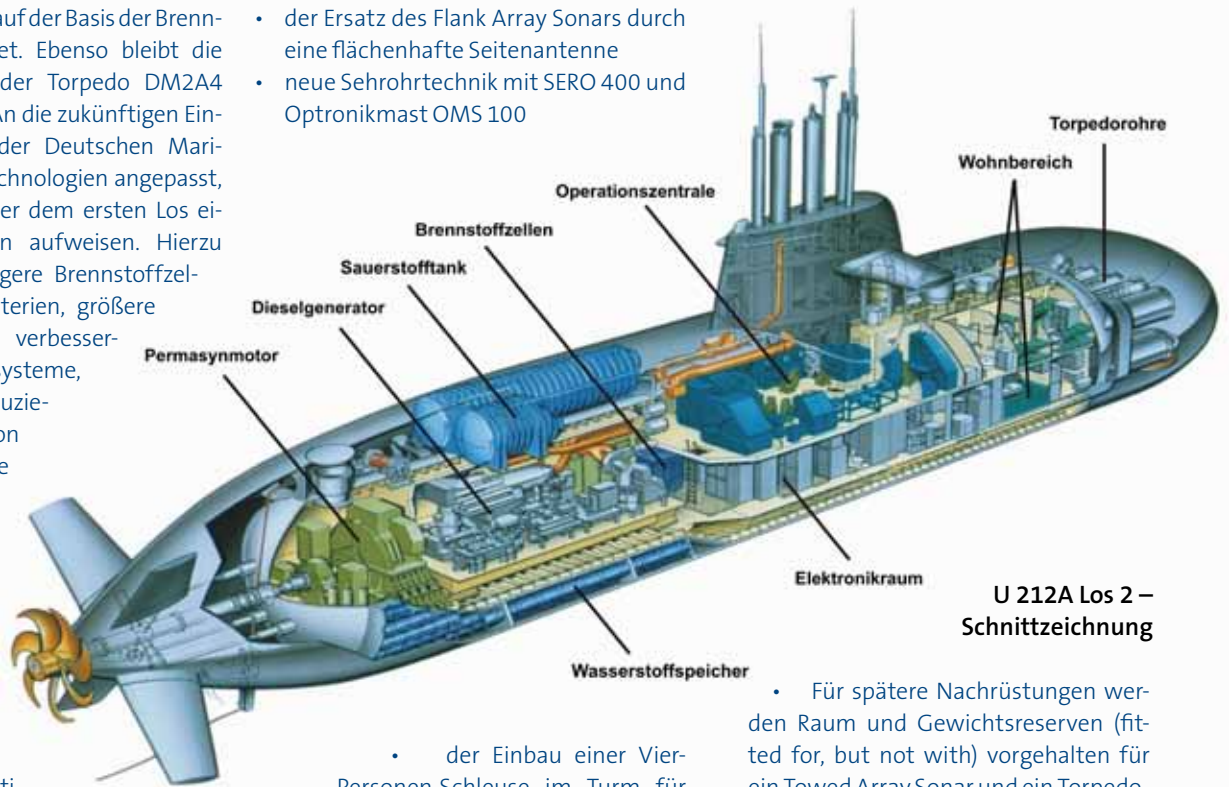
# Schiff des Monats U-Boote Klasse 212A – 2. Los

abhängigen Antrieb auf der Basis der Brennstoffzelle ausgerüstet. Ebenso bleibt die Hauptbewaffnung, der Torpedo DM2A4 Seehecht, erhalten. An die zukünftigen Einsatzanforderungen der Deutschen Marine und an neuere Technologien angepasst, werden sie gegenüber dem ersten Los einige Verbesserungen aufweisen. Hierzu zählen leistungsfähigere Brennstoffzellen, Hochenergiebatterien, größere Ortungsreichweiten, verbesserte Kommunikationssysteme, weitere Signaturreduzierungen, Einsatz von Spezialkräften sowie die Möglichkeit zum uneingeschränkten weltweiten Einsatz. Insbesondere erlauben die modernen Kommunikationsmittel und Führungssysteme die Teilnahme an vernetzter Operationsführung und schließen die im ersten Los noch vorhandenen Lücken in der Führungsfähigkeit. Die gesteigerten Ortungsreichweiten verbessern die Möglichkeiten in der Nachrichtengewinnung und in der verdeckten Aufklärung.

Zu den vorgenommenen Anpassungen zählen:

- der Einbau eines Kommunikationssystems zur vernetzten Operationsführung
- der Einbau eines integrierten deutschen Sensor-, Führungs- und Waffeneinsatzsystems

- der Ersatz des Flank Array Sonars durch eine flächenhafte Seitenantenne
- neue Sehhrohrtechnik mit SERO 400 und Optronikmast OMS 100

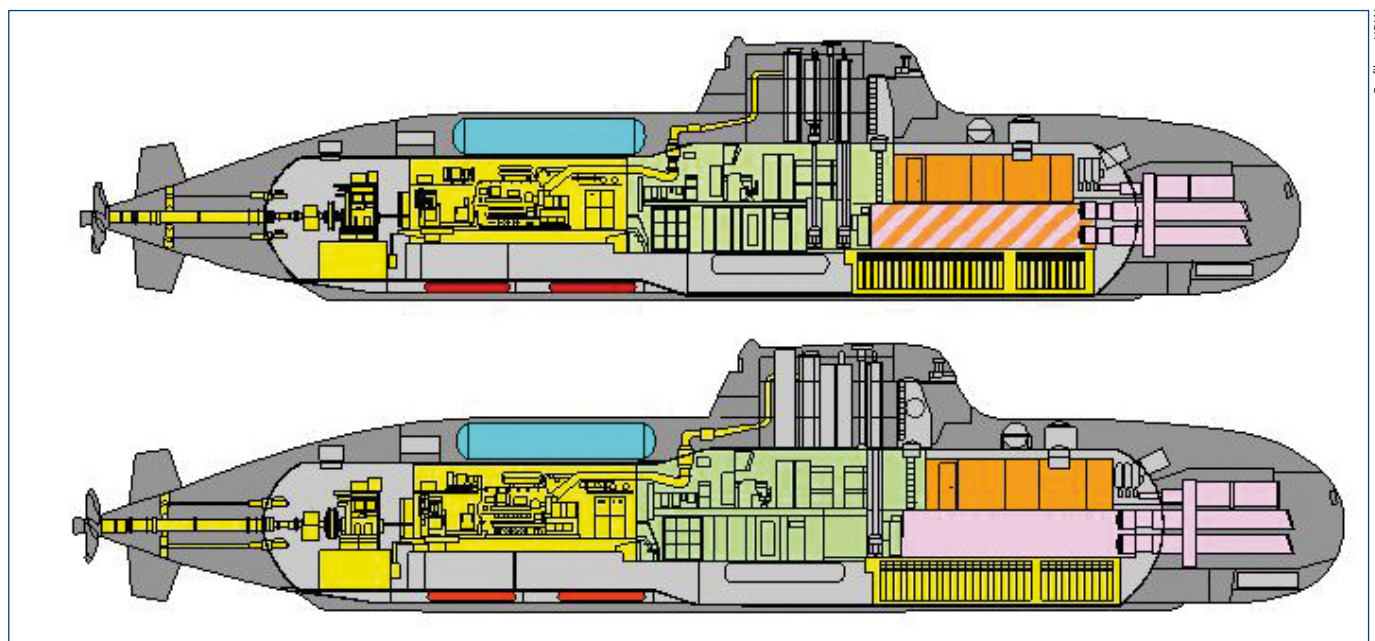


U 212A Los 2 – Schnittzeichnung

- der Einbau einer Vier-Personen-Schleuse im Turm für das verdeckte Absetzen von Spezialkräften sowie ein druckfester Transportbehälter für deren Ausrüstung
- die Tropikalisierung für den uneingeschränkten weltweiten Einsatz
- der Einbau von CALLISTO, einem hydrodynamisch stabilen Schwimmkörper, der über ein Windensystem an die Oberfläche gebracht und mitgeschleppt wird und so die Kommunikation empfangs- wie auch sendeseitig aus dem tief getauchten U-Boot ermöglicht

- Für spätere Nachrüstungen werden Raum und Gewichtsreserven (fitted for, but not with) vorgehalten für ein Towed Array Sonar und ein Torpedabwehrsystem.

Die Indienstellung des ersten Loses der Klasse 212A begann mit den U-Booten U31 und U32 am 19. Oktober 2005. Seither hat die Deutsche Marine durchweg positive Erfahrungen im operationellen Einsatz der Boote gemacht. Auch die italienische Marine betreibt zwei U-Boote der Klasse 212A und hat ebenfalls ein zweites Los von zwei Booten geordert. Schlüsselkomponenten wie die Brennstoffzelle und den Torpedorohrsatz liefert HDW zu.



U 212A: Vergleich Los 1 (oben) und Los 2 (unten)

Grafiken: HDW



# Warenhäuser zur See

## Die Versorger der LÜNEBURG-Klasse

Hans Karr

**A**ufgabe von Versorgungsschiffen ist es, fernab von ihren heimischen Stützpunkten operierende Flottenverbände im Rahmen der Einsatzversorgung mit Munition, Kraftstoffen, Wasser, Verpflegung und sonstigen Verbrauchsmaterialien während der Fahrt in See zu beliefern. Durch solche Versorgungsvorgänge wird die taktisch-operative Einschränkung der Kampfeinheiten reduziert und ihre Durchhaltefähigkeit und Seeausdauer im Einsatzraum erhöht.

Von Anfang an war in der Aufbau- und Beschaffungsplanung der neuen Bundesmarine eine schwimmende Versorgungskomponente vorgesehen. Durch Ankauf und Umbau gebrauchter Handelsschiff-tonnage wurde hierzu der erste Schritt getan (s. Leinen los! 3/2012). Nahezu zeitgleich begannen die Konstruktion und der Neubau spezieller Versorgungsschiffe. Dieses im Umfang auf acht Schiffe angelegte Bauprogramm erhielt marineintern die Bezeichnung „Kleiner Versorger“ Klasse 701. Die Schiffe bekamen später Namen deutscher Städte, die einheitlich mit ...burg endeten. Nach dem Typschiff wurden sie dann später auch all-

Die „Kleinen Versorger“ der LÜNEBURG-Klasse wurden von 1964 bis 1968 bei der Flensburger Schiffbau-gesellschaft (LÜNEBURG, COBURG, GLÜCKSBURG, NIENBURG, MEERSBURG) und bei Blohm + Voss (FREIBURG, SAARBURG, OFFENBURG) gebaut. Die Endausrüstung erfolgte jeweils beim Bremer Vulkan. LÜNEBURG stellte noch beim Kommando der Trossschiffe in Dienst und wurde dann Ende 1967 dem neu aufgestellten 1. Versorgungsgeschwader in Kiel zugeteilt. Auch die Versorger COBURG, GLÜCKSBURG, OFFENBURG und MEERSBURG waren dort zu Hause. Die übrigen drei Schiffe waren dem 2. Versorgungsgeschwader in Wilhelmshaven unterstellt. GLÜCKSBURG wechselte im Juli 1975 ebenfalls zu diesem Geschwader. SAARBURG war nach einer nur einjährigen Dienstzeit als außer Dienst gestellte Einheit von 1969 bis 1974 in der Reserveflottille. Nach Umbau erfolgte im September 1975 eine erneute Indienststellung beim 1. Versorgungsgeschwader.

ten im Vorschiff hatte eine sehr lange Poop und eine kurze Back. Aus Gewichtsgründen waren die Aufbauten aus Aluminium gefertigt. Vorn und achtern war zur Selbstverteidigung jeweils ein 40-mm-Breda-Zwillingsgeschütz eingerüstet, die aber zu meist kokoniert, respektive nicht immer an Bord waren. Ihr Einsatz erfolgte über optische Feuerleitgeräte OGR 7. Des Weiteren war eine Minenzuladung möglich, um die Schiffe im Bedarfsfall als Minenleger einsetzen zu können. Auf beiden Seiten waren im Bereich des Schornsteins jeweils ein Kutter und ein Bordkran vorhanden.

Die Versorger verfügten über zwei Lademasten und Seeversorgungsgeschirre. Hierzu zählten Manila- und Draht-Hochleinen-, sowie Spanntrossen-Geschirr und eine Heckversorgungseinrichtung zur Heck-Bug-Be-ölung. Insgesamt gab es acht Versorgungsstationen. Eine gleichzeitige Versorgung anderer Einheiten war von zwei Stationen aus möglich. Die Ladekapazität der LÜNEBURG-Klasse lag bei 1.100 t an Gütern der verschiedensten Art, darunter 760 m<sup>3</sup> Kraftstoff, 130 m<sup>3</sup> Frischwasser, 200 t Munition und 100 t sonstige Versorgungsartikel. Für Frischverpflegung standen 250 m<sup>3</sup> an Kühlkasten-Raum zur Verfügung. Mittels Gabelstaplern, Aufzügen und Kränen wurde das Material an die Abgabestationen transportiert. Beginnend mit der NIENBURG wurden ab 1972 zur Abwicklung der Versorgungsprozesse EDV-Anlagen eingebaut.

Zwei 16-Zylinder-Maybach-Dieselmotoren mit je 2.800 PS/2.060 kW ermöglichten eine Geschwindigkeit von 17 kn. Bei 14 kn ergab sich eine Fahrstrecke von 3.200 sm. Der Vortrieb erfolgte über zwei vierflügelige Escher-Wyss-Verstellpropeller. Die elektrische Energie erzeugten vier Dieselgeneratoren zu je 550



Kleiner Versorger LÜNEBURG vor dem Umbau

gemein als LÜNEBURG-Klasse bezeichnet. Wie der Begriff „Kleiner Versorger“ schon andeutet, waren auch „Große Versorger“ geplant. Doch es musste gespart werden, deshalb wurde kein konkretes Bauprogramm aufgelegt.

Bei einer Länge von 104,18 m, einer Breite von 13,22 m und einem Tiefgang von 4,29 m verdrängten die ABC-geschützten Schiffe 3.484 t und waren mit 3.146 BRT vermessen. Der hochbordige Stahlrumpf mit Knickspan-



Kleiner Versorger COBURG bei der Querabversorgung zur Kraftstoff- und Wasserübergabe mit dem Spanntrossen-Geschirr



Die FREIBURG nach dem Umbau, erkennbar am großen Abstand von Schornstein und achterem Mast und dem Hubschrauberlandedeck

PS/405 kW. Zudem war ein Notstromaggregat mit 185 PS/136 kW vorhanden. Zur Optimierung des Manövrierhaltens erhielten die Versorger Bugstrahlruder nachgerüstet. Auch der Ersatz des anfangs vorhandenen Mittelruders durch jeweils ein Ruder hinter den Schrauben diente dem gleichen Zweck. Die ebenfalls nachgerüsteten aktiven Schlingerdämpfungsanlagen verbesserten das Seeverhalten, was wiederum die Seeversorgung erleichterte.

Die ursprünglich eigentlich als „Bootsversorger“ konzipierte LÜNEBURG-Klasse musste gestiegenen logistischen Forderungen angepasst werden. Waren sie zunächst für alle schwimmenden Einheiten der Bundesmarine zuständig, erfolgte gegen Ende der 1970er-Jahre eine Art Spezialisierung. Mit der Einführung von Flugkörpern auf Zerstörern, Fregatten und Schnellbooten war auch deren Unterbringung an Bord der Versorger notwendig geworden, was aufgrund der räumlichen Verhältnisse nur durch einen Umbau ermöglicht werden konnte. Erfolgt ist dieser 1974 bis 1978 bei den Einheiten COBURG, GLÜCKSBURG, SAARBURG und MEERSBURG. Im Rahmen der Maßnahme wurden die Schiffe durch Einfügen einer 10 m langen Sektion im Mittelschiff zwischen Schornstein und drittem Mast verlängert. Die Verdrängung stieg dabei um 200 t. Die Schiffe wurden dann entsprechend ihres Umbaus mit der Unterstützung und Versorgung von fest zugeteilten Geschwadern eingesetzt. Davon unabhängig blieb die flexible Versorgung mit allgemeinen Verbrauchsgütern und Proviant für alle Einheiten der Bundesmarine erhalten.

Der Versorger FREIBURG wurde 1983/84 als einziges Schiff der Klasse 701 sogar um 14 m verlängert und erhielt auf dem Achterdeck ein Hubschrauberlandedeck. In Folge war mit Hubschraubern das Versorgungsverfahren VERTREP (Vertical Replenishment) möglich. Die Verdrängung stieg mit dem Umbau auf 3.900 t. Ein Hubschrauberlandedeck war ursprüng-

lich für alle Einheiten vorgesehen, dann aber wieder storniert worden. Die MEERSBURG wurde nochmals zum U-Boottender umgerüstet und wechselte am 8. Januar 1990 zum 1. U-Bootgeschwader.

Die Schiffe der LÜNEBURG-Klasse hatten eine militärische Besatzung von 68 Mann, die im Bedarfsfall auf bis zu 105 aufgestockt werden konnte.

Name	Bord-Nr.	Kiellegung	Stapellauf	in Dienst	außer Dienst	Bemerkungen
LÜNEBURG	A 1411	08.07.64	03.05.65	31.01.66	02.06.94	27.06.97, CARTEGENA DE INDIAS, kolumbianische Marine
COBURG	A 1412	09.04.65	15.12.65	09.07.68	25.09.91	25.09.91, AXIOS, griechische Marine
FREIBURG	A 1413	1965	15.04.66	27.05.68	17.11.03	06.04.05, GENERAL ARTIGAS, uruguayische Marine
GLÜCKSBURG	A 1414	18.08.65	03.05.66	09.07.68	19.12.01	04.04.03, SHALATEIN, ägyptische Marine
SAARBURG	A 1415	01.03.66	15.07.66	30.07.68	14.04.94	19.10.94, ALIAKMON, griechische Marine
NIENBURG	A 1416	16.11.65	28.07.66	01.08.68	27.03.98	27.03.98, BUENAVENTURA, kolumbianische Marine
OFFENBURG	A 1417	1966	10.09.66	27.05.68	30.06.93	zum Abbruch nach Spanien verkauft
MEERSBURG	A 1418	05.08.65	22.03.66	25.06.68	22.12.04	zum Abbruch in die Türkei verkauft

## Zwischen Jacht und U-Bootbau

70 Mitarbeiter bauen im Kieler Nordhafen für die Knierim Yachtbau GmbH Jachten und Spezialkonstruktionen aus Kunststoff, und die Auftragsbücher sind gut gefüllt.

Die Werft wurde in den vergangenen 10 Jahren durch den Kaufmann Steffen Müller und dessen Partner und Bootsbauer Gunnar Knierim zu einer der führenden Adressen im Bootsbau in Deutschland aufgebaut.

Ermöglicht wurde diese Erfolgsgeschichte durch die Unterstützung des Kieler Unternehmers Klaus Murmann. Murmann war es, der 2002 den ersten Neubau bei der Knierim Werft bestellte. Der 26 m lange Maxi-Ra-

## Elbvertiefung wird immer teurer

Wie bei vielen öffentlichen Bauprojekten, insbesondere wenn es sich um große Infrastrukturvorhaben handelt, werden die Kosten immer höher, je länger die entsprechenden Maßnahmen durch die juristische Aufarbeitung der Einwände von Bürgerinitiativen, Umweltverbänden etc. dauern. Und das kann Jahre in Anspruch nehmen. Das gilt auch für die schier endlose Diskussion um die Vertiefung des Elbfahrwassers. Sie wird nun inzwischen deutlich teurer als vor Jahren veranschlagt. Allein für das Land Hamburg sollen es etwa 37,5 Mio. Euro mehr sein als bisher vorgesehen, insgesamt nun rund 175 Mio.

geht der Zweikampf im internationalen Schiffbau in die zweite Runde: Auch im Jahr 2011 hatten chinesische Werften dabei die Nase vorn. Nach der neuesten Erhebung von Clarkson Research lieferte die Volksrepublik insgesamt 1.177 Schiffe mit 67,2 Mio. tdw ab. Der härteste Konkurrent, Südkorea, folgte mit 531 Schiffen und rund 53,6 Mio. tdw; Japan belegte mit 462 Schiffen und 32 Mio. tdw erneut Platz drei.

Das Reich der Mitte liegt seit 2010 an der Spitze – allerdings zeichnet sich Anfang 2012 wieder eine Veränderung der Marktverhältnisse ab: Zwar lieferte China mit 105 Schiffen gut doppelt so viele ab wie Südkorea (50) und lag auch mit der Tonnage mit 8,4 Mio. tdw vorn (Südkorea: 5 Mio. tdw), bei den Neubestellungen geriet die Volksrepublik jedoch ins Hintertreffen: Laut Clarkson gingen im Januar 2012 in beiden Ländern Orders für jeweils neun Schiffe ein – die Tonnage der südkoreanischen Aufträge war aber mit 1,7 Mio. tdw mehr als sechsmal so hoch wie die der chinesischen (260.000 tdw). Damit setzt sich eine Entwicklung fort, die Chinas Transportminister Li Shenglin schon im vergangenen Jahr vorausgesehen hatte: „Der Markt wurde mit Schiffen überflutet, die von Staatsbanken finanziert wurden. Zudem sind die Käufer nun an größeren Schiffen interessiert – darunter leiden die chinesischen Werften.“

Immerhin: Beim Gesamtorderbuch liegt China mit Stichtag 1. Februar 2012 mit 2.386 Schiffen und 149,1 Mio. tdw nach deutlich vor Südkorea (1.103 Schiffe mit 106,6 Mio. tdw) und Japan (684 Schiffe mit 57,7 Mio. tdw). Abgeliefert wurden im vergangenen Jahr insgesamt 2.599 Schiffe, für 1.253 Schiffe gingen neue Bestellungen ein – davon entfielen 365 auf Bulker und 226 auf Containerschiffe. Auch bei den Ablieferungen dominierten die Massengutfrachter mit 1.173 Schiffen, gefolgt von Tankern (362) und Containerschiffen (190). **hju**

## Auftrag für Meyer Werft bestätigt

Nachdem der Auftrag über den Bau einer zweiten Einheit des Kreuzfahrtprojektes Sunshine bereits seit längerem im Orderbuch der Meyer Werft verzeichnet war, allerdings mit einer Rücktrittsklausel für die Reederei Royal Caribbean Cruises, ist, nachdem diese Klausel nicht in Anspruch genommen wurde, der Auftrag perfekt. Die mit 158.000 GT vermessenen Schiffe sind ausgelegt für jeweils 4.100 Passagiere. Das erste Schiff soll im Herbst 2014 abgeliefert werden, das zweite im Frühjahr 2015. Aktuell hat die Meyer



Seit 2002 ist die Knierim Yachtbau GmbH in der zuvor als Papierlager genutzten Halle untergebracht.

cer UCA trägt die Baunummer 1 der Werft. Das Boot wurde 2003 beim DaimlerChrysler North Atlantic Challenge der schnellste Teilnehmer. Danach baute Knierim moderne Hochleistungsjachten wie den Performance Cruiser EXCALIBUR oder die deutsche Segeljacht für den America's Cup.

Bis heute hat die Werft 26 Boote gebaut. Zwei weitere Neubauten befinden sich in den Auftragsbüchern. Bauteile für Windkraftanlagen wurden dort ebenso gebaut wie die Sektionen für die Außenverkleidung der neuen U-Boote bei HDW. Der größte Neubau der Knierim Werft entstand bei HDW in Gaarden. Dort wurde in einer angemieteten Halle die 31 m lange und 15 m breite TÖRANOR PLANET-SOLAR von Knierim gebaut. Der Katamaran ist das derzeit größte Solarschiff der Welt. **fb**

Euro. So geht es aus der Antwort des Senats auf eine kleine Anfrage von Seiten der Bürgerschaft hervor. Ursache hierfür seien gestiegene Transport- und Baukosten, höhere Stundensätze und der Inflationszuschlag. Wie teuer die Fahrwasservertiefung nun im Endeffekt wird, ist allerdings immer noch nicht klar. Der Bund trägt zwei Drittel der Kosten, Hamburg ein Drittel. Zuletzt war der Senat von Gesamtkosten in Höhe von 385 Mio. Euro ausgegangen. **hju**

## Größte Schiffbauländer auf der SMM 2012

Im Vorfeld der SMM 2012, die als Weltleitmesse des Schiffbaus vom 4. bis 7. September auf dem Gelände der Hamburg Messe stattfindet,



ENQUEST PRODUCER exUISGE GORM

Werft in Papenburg einschließlich der Sunshine-Bauten sieben große Kreuzfahrtschiffe im Auftrag, mit denen die Beschäftigung des Unternehmens bis 2014/2015 gesichert ist. **hjm**

## Großauftrag für Blohm + Voss Repair

Nach einer rund einjährigen intensiven Angebotsphase konnte Blohm + Voss Repair den umfangreichen Auftrag für den Umbau und die Lebensdauerverlängerung für die FPSO-Einheit ENQUEST PRODUCER (exUISGE GORM) unterzeichnen und damit seine Kompetenz bei komplexen und technisch anspruchsvollen Umbauten von Schiffen und Fahrzeugen für die Versorgung und den Betrieb im Bereich der Offshore-Öl- und Gasindustrie erneut unter Beweis stellen. FPSO steht für Floating Production Storage and Offloading.

Die 1983 unter dem Namen DIRCH MAERSK abgelieferte und 1995 vom Rohöltanker zum FPSO umgebaute UISGE GORM liegt seit Mitte Januar in der Werft und ist dort durch einen neuen Eigner in ENQUEST PRODUCER umbenannt worden. Die 248,31 m lange und 29,90 m breite Einheit hat eine Tragfähigkeit von 92.000 tdw und eine Tankkapazität von 625.000 bbl (1 Barrel = 159 l). Seit der Ankunft in Hamburg sind umfangreiche technische Inspektionen zur Verifizierung der Arbeiten durchgeführt worden. Sie umfassen u.a. den Komplettumbau der Prozessanlage, die Installation

von zwei Kessel- und Turbinensätzen mit je 12 MW, den Umbau des Turret- und Mooring-Systems, die Komplettüberholung der Maschinenanlage, die Modernisierung des Hubschrauberdecks, Stahlarbeiten zur Verstärkung der Schiffsstruktur und ein umfangreiches Konservierungsprogramm. Die ENQUEST PRODUCER wird voraussichtlich 17 Monate in Hamburg bleiben. **hjm**

## Auch die Küste Westafrikas wird immer unsicherer

Wie Lynn Pascoe, Untergeneralsekretär der Vereinten Nationen für politische Fragen, dem Sicherheitsrat in New York berichtete, machen Piraten in zunehmendem Maße jetzt auch die westafrikanische Küste unsicher. Dabei würden sie sich immer häufiger ausgeklügelter Taktiken bedienen.

In den ersten beiden Monaten des laufenden Jahres hätten die Piraten bereits 10 Frachtschiffe vor den Küsten von Benin, Kongo, Ghana, Nigeria sowie der Elfenbeinküste überfallen, berichtete Pascoe. 2010 hätten Reedereien 64 Piratenüberfälle gemeldet. Während somalische Piraten bevorzugt Geiseln nähmen und dann Lösegeld einstrichen, bereichern sich die westafrikanischen Verbrecher an teuren Wertgegenständen. Pascoe ermunterte die betroffenen Länder sowie regionale Organisationen wie die Afrikanische Union zur Zusammenarbeit. Außer Spezialeinheiten zur Abwehr der Angriffe seien kompetente Gerichte zur Verurteilung der Pi-

raten sowie Maßnahmen zur Bekämpfung der Armut am Golf von Guinea notwendig. Der deutsche UN-Botschafter Peter Wittig erklärte dazu, dass Deutschland bereit sei, den Ländern dabei zur Seite zu stehen. **hjm**

## ACE auf Probefahrt

Der Megajachtneubau ACE hat am 13. März die Kröger Werft zur Probefahrt verlassen. Der Neubau wird einige Tage auf der Ostsee getestet. Für diese Probefahrten nutzt die zur Lürssen-Gruppe gehörende Werft das Marinarsenal in Kiel als Basis.

Die beiden deutschen 16-Zylinder-MTU-Dieselmotoren mussten dabei auf der Ostsee zeigen, ob sie die Erwartungen des Auftraggebers erfüllen. Die 86,5 m lange und 14,5 m breite ACE ist eine der größten Yachten, die die Kröger Werft in Schacht-Audorf je gebaut hat. Der Baupreis für das Schiff soll zwischen 60 und 80 Mio. Euro liegen. Angaben dazu macht die Werft aber nicht. Der von 30 Besatzungsmitgliedern gefahrene Neubau verfügt an Bord über 6 großzügige Apartments für Passagiere oder Gäste des Eigners. Der Yachtbau läuft bei der Kröger Werft trotz Weltwirtschaftskrise sehr erfolgreich. Zwei weitere Luxusyachten liegen in den Docks. Ein Neubau entsteht auf dem überdachten Helgen. Die Auslastung der Werft ist über Jahre gesichert. Die Luxusyacht soll noch in diesem Frühjahr an den unbekanntem Auftraggeber übergeben werden. Zum Projekt macht die Werft keine Angaben. **fb**

# Wirtschaftsraum Meer

## Tief im Frankenland betreiben Schüler maritime Aufklärungsarbeit

**D**ieses Seminar ist eine gewaltige Herausforderung.“ Mit diesem Hinweis wurde in der Ausschreibung das Projekt-Seminar „Wirtschaftsraum Meer“ im Leitfach Wirtschaft und Recht am oberfränkischen Ehrenbürg-Gymnasium Forchheim angeboten. Davon ließen sich sechs beherzte Mädchen und drei Jungs im Alter von 17 bis 18 Jahren aber nicht abschrecken. Die inhaltliche Beschreibung des Seminars war einfach zu interessant:

„Im Rahmen des Seminars soll die Vielschichtigkeit dieses Themas aufgearbeitet und die Ergebnisse in einer Ausstellung mit dem Thema ‚Wirtschaftsraum Meer‘ einem breiten Publikum zugänglich gemacht werden.“ Es wurden drei Dreier-Teams gebildet, die jeweils unterschiedliche Teilaspekte bearbeiten sollten.

Der erste Arbeitsschritt war eine zielorientierte Recherche. Es mussten Unternehmen, Institutionen und Verwaltungen angeschrieben werden, um Material, vor allem in Form von Statistiken, Graphiken und Bildern zu bekommen. Bis nach Japan reichten die Anfragen. Und alle Angeschriebenen waren sehr aufgeschlossen und hilfsbereit, insbesondere aber das Flottenkommando in Glücksburg, berichteten die Seminarteilnehmer. Die Schüler besuchten Institutionen und Behörden vor Ort und unternahm eine Studienfahrt nach Hamburg. Als Kooperationspartner stand der Deutsche Mari-



Empfang im Rathaus mit Seminarleiter Braun

nebund zur Seite. Diesen Kontakt hatte der Seminarleiter, Hans Gerhard Braun, geknüpft.

Für die Visualisierung des Materials wurden Ausstellungsplakate erstellt, statt der geplanten 20 mussten die Schüler schließlich 40 Plakate mitsamt Stellwänden anfertigen. Auch handwerkliches Geschick war gefragt. Auf einer Gesamtausstellungslänge von 56 Metern wurden folgende Einzelthemen aufbereitet und in den Rathauhallen von Forchheim präsentiert:

- Einführung
- Arbeitgeber Meer
- Nahrung aus dem Meer
- Die Bedeutung des Seehandels
- Freiheit und Sicherheit der Meere
- Häfen – Tore zur Welt

- Schiffbau und Werften
- Energie aus dem Meer
- Rohstoffe aus dem Meer
- Blaue Biotechnologie
- Das Meer als Müllhalde
- Zukünftiges Leben auf dem Meer

Doch das Seminar sollte noch einen Höhepunkt bieten: die Seminarteilnehmer organisierten ein maritimes Expertengespräch zum Thema „Wirtschaftsraum Meer“. Dies fand am 20. Januar 2012 zur Ausstellungseröffnung im historischen Forchheimer Rathausaal statt. Diesen Tag werden die beteiligten Schüler so schnell nicht mehr vergessen.

Umrahmt vom Shantychor der MK Forchheim sprachen und diskutierten hochkarätige Fachleute zum The-



Expertengespräch: Auf dem Podium Vertreter aus vielen Bereichen der maritimen Wirtschaft und der Marine

Fotos: MK Forchheim



Projektgruppe bei der Hafenrundfahrt

ma: Dr. Jürgen Rohweder (Nautischer Verein zu Kiel), Prof. Dr. Peter Ehlers (ehem. Präsident des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie und aktuell Vorsitzender des wissenschaftlichen Beirats des Deutschen Nautischen Vereins und der Gesellschaft für maritime Technik), Frau Kapitän Runa Jörgens (Verband Deutscher Reeder), Freigattenkapitän Jan Hackstein (Führungsstab der Marine) und vom Bayerischen Wirtschaftsministerium Harry Seybert sowie Christian Waasner vom Forchheimer Industrie- und Handelskammernetzwerk.

Gut 100 Besucher waren der Einladung gefolgt und durften eine hochinteressante und aufschlussreiche Gesprächsrunde erleben. „Über die Bedeutung der maritimen Wirtschaft für Deutschland (so der Untertitel des Seminarthemas) wissen auf jeden Fall jetzt alle Bescheid“, so das Resümee der Schüler.

Dr. Jürgen Rohweder zum Auftakt des Expertengesprächs: „Ein altes Sprichwort von der Küste sagt: Seefahrt ist kein Zuckerschlecken. Und wenn ich die Ausstellung ‚Wirtschaftsraum Meer‘ betrachte, dann kann ich nur den Hut ziehen vor der

Mühe und Arbeit, die sich die Schülerarbeitsgruppe des Ehrenbürg-Gymnasiums gemacht hat. Das, was hier in Forchheim die Schüler mit ihrer Ausstellung auf die Beine gestellt haben, ist eine bewunderungswürdige Leistung. ... Das Ergebnis der Mühen ist fulminant: Diese umfassende, hervorragend recherchierte und professionelle Ausstellung zeigt, wie entscheidend das Meer für den Wirtschaftsstandort Deutschland ist.“

Und was haben die Schüler mitgenommen? „Ich habe mich mit der Sicherheitspolitik der Marine beschäftigt, insbesondere mit der Piratenbekämpfung zur Sicherung der Freiheit der Meere. Die Auseinandersetzung mit diesem Thema war für mich unwahrscheinlich aufschlussreich. Meine Einstellung zur Marine hat sich dadurch total gewandelt“, so die Seminarteilnehmerin Bettina Zenk.

Der DMB beabsichtigt, die Ausstellung im Marine-Ehrenmal in Laboe einer größeren Öffentlichkeit zu präsentieren. DMB-Präsident Karl Heid: „Ein Projekt, das zum Nachahmen anregen sollte. Der DMB steht dabei Schulen mit seiner Expertise gerne zur Verfügung.“

mfa/H.G. Braun

## Wir machen mit!

**Wir sind im Deutschen Marinebund e.V., weil die Seefahrt für uns mehr als nur ein Job ist!**

**Weil wir maritimes Bewusstsein in Deutschland fördern, Infos aus erster Hand erhalten und mitreden können.**

**Machen Sie mit, werden Sie Mitglied im Deutschen Marinebund e.V.**

**Für nur 57,60 € im Jahr erhalten Sie eine Mitgliedschaft als Einzelfahrer, bekommen regelmäßig unser Magazin „Leinen Los!“ und genießen alle Vorteile als Mitglied.**



**24/7 auf Station**

Erfahren Sie mehr über uns auf [www.marinebund.de](http://www.marinebund.de)

**Online Mitglied bei uns werden**

Melden Sie sich einfach und bequem per Onlineformular an

**Finden Sie uns auch auf Facebook:**

[www.facebook.com/deutscher.marinebund](http://www.facebook.com/deutscher.marinebund)



# Ankern am Rhein-Lahn-Eck

## 100 Jahre MK „Admiral Mischke“ Lahnstein – AO-Tag am Rhein-Lahn-Eck

**A**m 9. Juni dieses Jahres richtet die Marinekameradschaft „Admiral Mischke“ Lahnstein zum dritten Mal den Abgeordnetentag des Deutschen Marinebundes aus. Grund genug für Leinen los!, einen genaueren Blick auf diese maritime Vereinigung im Landesverband Südwest zu werfen.

### Die Kameradschaft – eine kurze Biographie

Am 25. August 1912 – also vor knapp 100 Jahren – trafen sich 25 Angehörige der Kriegsmarine am Rhein-Lahn-Eck um den „Marine Verein Rhein und Lahn“ zu gründen. Eines der Gründungsmitglieder war Vizeadmiral Robert Mischke (1865–1932), der bis heute Namensgeber der überaus aktiven Lahnsteiner MK ist.

Über die damalige Zeit bis hin zur Wiedergründung am 15. November 1953 ist wenig bekannt. Der Verein nannte sich ab sofort MK „Admiral Mischke“ Lahnstein von 1912 e.V. Der Sohn des Admirals, Regierungspräsident a.D. Dr. Gerhard Mischke, stimmte der Namensge-

bung damals aus Überzeugung zu. Integriert in diese Neugründung wurden Kameraden aus den beiden Städten Ober- und Niederlahnstein. Auch von 1953 bis einschließlich 1972 findet man nur wenige Spuren vom Wirken der Marinekameraden.

Die große Wende in der Öffentlichkeitsarbeit der MK kam 1971. Am 17. Januar wurde Horst Döring nach Stationen als Schriftführer und Pressewart zum 1. Vorsitzenden gewählt und ist es bis heute geblieben. Auch der Begriff „Blaues Parlament“ wurde beim AO-Tag am 9. Juni 1979 in Lahnstein geprägt. Heute zählt die MK rund 110 Mitglieder, im Shanty-Chor unter Leitung von Wolfgang Fink sind ca. 40 Sänger und Musiker aktiv.

Um deutlich zu machen, wie sehr der Verein in der Bevölkerung verankert und vor Leben sprüht, sollen aus der Chronik der MK einige wenige Höhepunkte herausgestellt werden:

- 1973 Großveranstaltung in Verbindung mit Reservisten der Bundesmarine aus dem Rhein-Lahn-Kreis



Admiral Robert Mischke

- 1977 Die MK plant, organisiert und führt den 1. Wettstreit aller Shanty-Chöre im DMB durch
- 1979 Die MK richtet den AO-Tag des DMB in Verbindung mit einer Sternfahrt des MRV aus



Fahnenbild des MV Rhein-Lahn im Jahr 1927



Wettstreit der Shanty-Chöre in Lahnstein



**25 Jahre Partnerschaft Lahnstein-Beaune**

- 1982 Die Partnerschaft mit der französischen Amicale de la Marine Beaune wird begründet
- 1987 Die MK wird 76 Jahre alt und richtet erneut den AO-Tag des DMB aus
- 1996 Die erste CD/MC des Shanty-Chors entsteht
- 2001 Konzertreise an die Ostküste der USA
- 2002 Geburtstag: Die MK „Admiral Mischke“ Lahnstein wird 90 und richtet den LV-Tag Südwest aus, Jubiläumskonzert im SWR 4, Aufbau des Flaggenmastes am Rheinufer
- 2009 Die Firma Schottel (Verstellpropeller), stiftet einen Schiffspropeller, der einen Ehrenplatz am Rheinufer findet
- 2010 Der Shanty-Chor feiert 20. Geburtstag mit einem großen Festival,

an dem 12 Chöre aus Deutschland und Holland teilnehmen

- 2011 Bundesgartenschau in Koblenz: Die MK präsentiert sich beim „Tag der Regionen“ und organisiert ein Shanty-Chor-Festival
- 2012 Zum 3. Mal steuern die Delegierten aus ganz Deutschland Lahnstein an und treffen sich beim „Blauen Parlament“

**Der 102. Abgeordneten-Tag**

Die MK hat ein abwechslungsreiches Programm für die Tage vor, am und nach dem AO-Tag zusammengestellt: Nach einem Empfang der Stadt Lahnstein am Freitag, dem 8. Juni, für den Erweiterten Vorstand und geladene Gäste in der Stadthalle folgt der Begrüßungs- und Kennenlernabend im Katholischen Pfarrzentrum. Dort findet man Gelegenheit zu einem ausgiebigen „Rees an Backbord“, der Shanty-Chor zeigt sein Können und auch „Backen und Banken“ zu zivilen Preisen ist möglich.

Am Samstag tagen die Delegierten beim 102. AO-Tag im Best Western Mark Hotel in Koblenz-Lahnstein. Für die Schlachtenbummler ist eine Fahrt von Oberlahnstein mit der LA PALOMA zum Deutschen Eck in Koblenz geplant. Dort wird das BUGA-Gelände besichtigt und per Seilbahn die Festung Ehrenbreitstein erobert.

Am Abend findet ein Benefiz-Konzert mit dem Musikverein Holler und

dem Shanty-Chor der MK statt. Der Reinerlös ist für das MEM und eine Aktion der Rhein-Zeitung „Helft uns Leben“ bestimmt.

Die ereignisreichen Tage an Rhein und Lahn enden mit einem Feldgottesdienst im Park des Best Western Hotels.

„Die MK und die Stadt Lahnstein sind stolz, zum 3. Mal nach 1979 und 1987 erneut Gastgeber für den DMB zu sein“, und so Horst Döring weiter, „wir freuen uns auf die Delegierten aus allen Teilen der Bundesrepublik Deutschland.“

ws



**Die Vormänner der MK „Admiral Mischke“ Lahnstein**

- 1. Vorsitzender Horst Döring
- Stv. Vorsitzender Georg Schwamb
- Geschäftsführer Wolfgang Jäger
- Schatzmeister Otto Kachel
- Schriftführer Rolf Schäfer
- Chorbeauftragter Wilfried Meinzer



Fotos: MK Lahnstein

1. AO-Tag im Jahr 1979 in Lahnstein





# MK MUSTERSTADT

## **Information an die Vereine des Deutschen Marinebundes e.V.**

Aufgrund der hohen Nachfrage bieten wir unseren Vereinen unter anderem Medienberatung und die Umsetzung von Werbemaßnahmen an.

Folgendes Angebot richtet sich ausschließlich an Vereine ohne bisherige Präsenz im Internet, um eine kostengünstige Alternative aufzuzeigen.

## **Internetvisitenkarte - Was ist das?**

Eine Internetvisitenkarte beschränkt sich auf Grundinformationen auf einer Seite. Auf dieser Seite erscheinen ein Foto, ein allgemeiner Text, die Ziele des Vereins und eine Google-Karte zur Lokalisierung der Örtlichen Gliederung. Außerdem wird der Vorstand benannt und ein gesetzlich vorgeschriebenes Impressum beigefügt.

## **Wie wird die Seite erreicht?**

Webseiten werden über "Domains", also Internetadressen wie zum Beispiel [www.marine-kameradschaft.de](http://www.marine-kameradschaft.de) erreicht.

Ihre Internetvisitenkarte wird dann durch eine individuelle "Subdomain" abrufbar. Zum Beispiel: [www.musterstadt.marine-kameradschaft.de](http://www.musterstadt.marine-kameradschaft.de)

## **Was kostet eine Internetvisitenkarte?**

Die Erstellung einer Internetvisitenkarte wie im Beispiel unter [www.musterstadt.marine-kameradschaft.de](http://www.musterstadt.marine-kameradschaft.de) aufgeführt, kostet einmalig 96,- € inkl. MwSt. (Bei digitaler Lieferung von Foto- und Textmaterial).

## **Laufende Kosten werden übernommen**

Die üblichen jährlichen Kosten für die Internetadresse werden vom Deutschen Marinebund e.V. übernommen. Die Anzahl der möglichen "Subdomains" ist begrenzt auf 250 Stück.

## **[www.musterstadt.marine-kameradschaft.de](http://www.musterstadt.marine-kameradschaft.de)**

Hier können Sie sich die Internetvisitenkarte ansehen!  
Unser Mitarbeiter, Alexander Hub, steht Ihnen für Fragen und Buchungen zur Seite.

### **Telefon**

04343 / 49 48 49 40

### **Mail**

[a.hub@maritime-sg.de](mailto:a.hub@maritime-sg.de)





Maritime Service  
Gesellschaft  
des Deutschen  
Marinebundes mbH

# CREWRING - Deutscher Marinebund LIMITIERTE AUFLAGE

## Klassischer Siegelring mit dem Logo des Deutschen Marinebundes.

Der Siegelring ist komplett massiv aus 925/- Sterling Silber, das Logo ist per Lasergravur eingearbeitet und ausschließlich durch Handarbeit in Deutschland hergestellt.

## Auf Wunsch auch mit persönlicher Gravur.

DMB-Mitgliedsnummer, Name, Verein oder Eintrittsdatum ...  
Gravurkosten pro Zeichen: 2,- € (max. 12 Zeichen).

Sie erhalten zu jedem Siegelring ein Schmuckzertifikat, welches Herstellung, Material und Wertigkeit des Ringes garantiert. Bitte geben Sie Ihre gewünschte Ringgröße bei der Bestellung mit an.

## Inklusive Metalletui, ideal auch als Geschenk oder Jubiläumspräsent.



## Maritime Servicegesellschaft des Deutschen Marinebundes mbH

Strandstraße 92 - 24235 Laboe

### Telefon

04343 / 49 48 49 30

### Fax

04343 / 49 48 49 71

### Onlineshop

[www.maritime-sg.de](http://www.maritime-sg.de)

### Mail

[bestellung@maritime-sg.de](mailto:bestellung@maritime-sg.de)

Sichern Sie sich einen von 100 DMB-Siegelringen für nur 199,- €, zzgl. Versandkosten.

**Gleich bestellen unter: [www.maritime-sg.de](http://www.maritime-sg.de)**

## NEU im Sortiment:

Siegelring mit Wappen des 2. Schnellbootgeschwader und Schnellboot S71 GEPARD



**Preis pro Stück**  
189,- €