



Frühjahrsreise – Newsletter

Fregatte LÜBECK

Zeitraum 28. Februar bis 31. März 2011

Liebe Angehörige,

vor Ihnen liegt der dritte Newsletter der Fregatte LÜBECK. Auch wenn wir nicht mehr der SNMG 1 angehören, bleibt es das erklärte Ziel Sie mittels Newsletter am Alltag der Bordgemeinschaft teilhaben zu lassen.

Neben den politischen Geschehnissen rund um unsere Reiseplanung gab es auch ein paar personelle Umstände, welche die Arbeit an der dritten Ausgabe ein wenig verzögert haben. So weilt unser Fernmeldeoffizier, Oberleutnant zur See Bianca Heime, gerade in Deutschland und daher war dieses Mal ich fürs Layout verantwortlich. Neben dem Redaktionsteam mit dem II. Waffenleitoffizier, Oberleutnant zur See Timo Gruber, als nebenamtlicher Presseoffizier, dem II. Navigationsoffizier, Oberfähnrich zur See David Wenzel, als Autor sowie dem I. Schiffseinsatzoffizier, Kapitänleutnant Jens Schaadt, als Redakteur, soll die Mitarbeit des II. Navigationsmeisters, Oberbootmann Ronny Berthold, und des II. Schiffseinsatzoffiziers, Kapitänleutnant Kai Röckel, nicht unerwähnt bleiben.

Neben den bekannten Reiseberichten, freien Beiträgen und der Kolumne „Was den Kommandant bewegt“ finden Sie in dieser Ausgabe als Neuerung unsere „Suche – Biete – Grüße“ Pinwand. Wenn Sie uns unter fgs.lub@t-online.de kontaktieren, dann werden wir in der nächsten Ausgabe auch eine Auswahl Ihrer Grüße veröffentlichen.

Über diese Adresse sind wir generell für Sie erreichbar, denn für Feedback – jeglicher Art – sind wir dankbar, um unser Produkt für Sie zu optimieren.

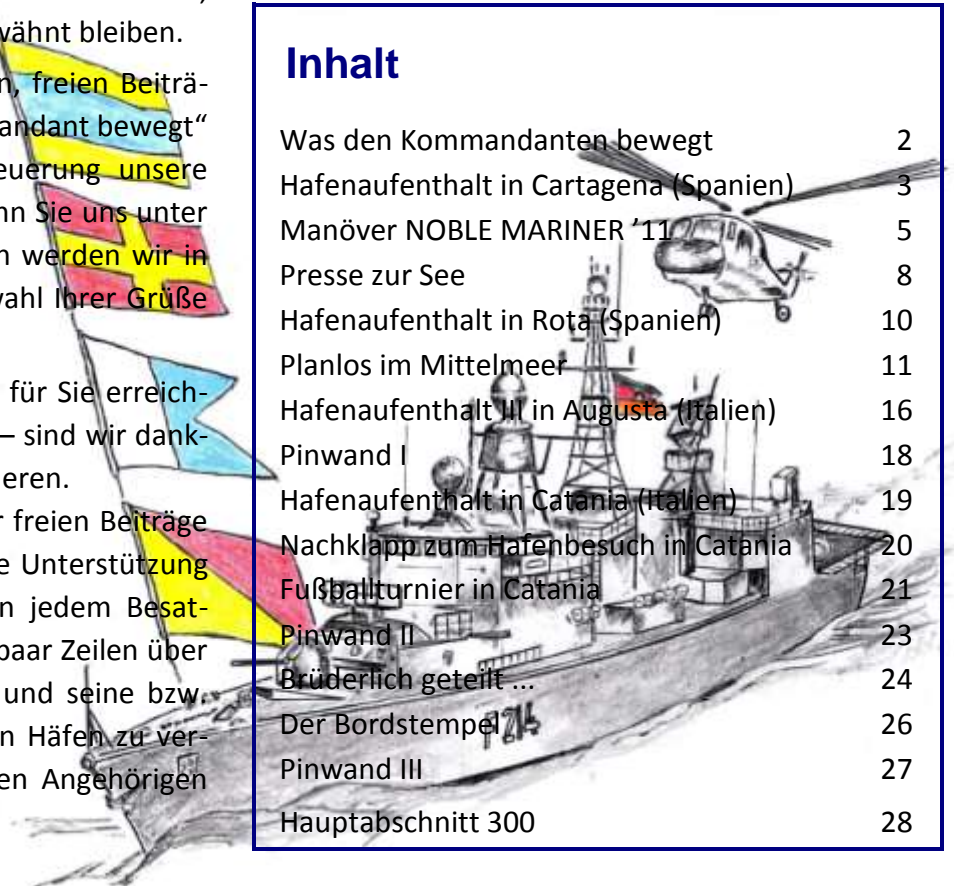
Auch dieses Mal hat sich die Zahl der freien Beiträge erhöht. Wir freuen uns sehr über diese Unterstützung und so wird der Newsletter weiterhin jedem Besatzungsmitglied ermöglichen, selber ein paar Zeilen über besondere Ereignisse bzw. Erlebnisse und seine bzw. ihre Erfahrungen an Bord sowie in den Häfen zu verfassen. Helfen Sie uns, indem Sie Ihren Angehörigen ein wenig zur Mitarbeit motivieren.

In diesem Sinne möchte ich mich ganz herzlich bei unseren Autoren Hauptgefreiter Lars Schüller, Obermaat Robert Krakowsky, Oberbootmann Marco Brachwitz und Oberstabsbootmann Jörg Kaluzynski, bedanken. Durch die Mitfahrt des Stabsfeldwebels Rolf Walter haben wir einen ansehnlichen Fundus an Fotos von Schiff und Besatzung, doch sind wir immer auf der Suche nach aktuellen Bildern, um unsere Artikel optisch ansprechend zu gestalten. Daher mein Dank an den Kommandanten, den Obermaat Michael Drews, den Hauptgefreiten Nico Mentzel und ganz speziell an Oberbootmann Robert Schulze, die uns Ihre Fotos zur Verfügung gestellt haben. In diesem Sinne erneut mein Aufruf an alle Besatzungsangehörigen, ihre Bilder vom aktuellen Geschehen an Bord mit uns und Ihnen zu teilen.

- Jens Schaadt -

Inhalt

Was den Kommandanten bewegt	2
Hafenaufenthalt in Cartagena (Spanien)	3
Manöver NOBLE MARINER '11	5
Presse zur See	8
Hafenaufenthalt in Rota (Spanien)	10
Planlos im Mittelmeer	11
Hafenaufenthalt III in Augusta (Italien)	16
Pinwand I	18
Hafenaufenthalt in Catania (Italien)	19
Nachklapp zum Hafenbesuch in Catania	20
Fußballturnier in Catania	21
Pinwand II	23
Brüderlich geteilt ...	24
Der Bordstempel	26
Pinwand III	27
Hauptabschnitt 300	28



Fregatte LÜBECK

Liebe Besatzung, liebe Angehörige,

... was den Kommandanten bewegt ...

Nachdem wir nun schon einige Zeit im Mittelmeer unterwegs sind, sollte an dieser Stelle eigentlich eine humorvolle Auseinandersetzung mit den unterschiedlichen Mentalitäten der Nord- und Südeuropäer stattfinden. Es scheint mir aber eher angebracht, sich mit der aktuellen Situation auseinander zu setzen.

Gerade die letzten drei Wochen waren mit sehr vielen Änderungen verbunden. Häufig hatten wir das Gefühl, dass Zeitung und Fernsehen



Foto: Rolf Walter

mehr über unsere zukünftigen Vorhaben wissen als wir selbst. Politisch und damit auch militärpolitisch ist die Situation gerade sehr komplex. Dann darf es einen nicht verwundern, wenn sich die Aufträge teilweise im 6-Stundentakt ändern.

Wenn dann noch technische Probleme auftreten, sowie in unserem Fall, erübrigt sich jegliche Planung.

Im Augenblick scheint es sich ein bisschen beruhigt zu haben, aber wer die Medien aufmerksam verfolgt, wird festgestellt haben, dass für uns wieder etwas dabei sein könnte. Es bleibt spannend.

Was im Einzelnen für uns vorgesehen war, können sie dem Artikel des I SEO, KptLt Schaadt, entnehmen.

Im Nachhinein scheint alles viel übersichtlicher und derzeit haben wir einen klaren Auftrag und folglich eine gewisse Planungssicherheit.

Bis zum nächsten Mal

Ihr

Martin Ruchay

Fregattenkapitän und Kommandant



Fregatte LÜBECK

Hafenaufenthalt in Cartagena (Spanien) – Zeitraum 23. bis 28. Februar 2011

An einer tiefen Bucht an der *Costa Cálida* („Warmen Küste“) gelegen, ist Cartagena einer von Spaniens bedeutendsten Handelshäfen und zugleich die größte Marinebasis am Mittelmeer. Mit gut 214.000 Einwohnern ist sie zudem die zweitgrößte Stadt in der Region Murcia, im Südosten des Landes.

Geschichte und Kultur

Muschelfunde in der Kalksteinhöhle *Cueva de los Aviones* belegen, dass bereits vor 50.000 Jahren Neandertaler in diesem Gebiet lebten. Im Jahr 227 v.Chr. wurde Cartagena von *Hasdrubal* als Hauptstadt der Karthager auf der Iberischen Halbinsel gegründet. 18 Jahre später eroberten die Römer die Stadt und nannten sie *Carthago Nova* (Neues Kartago).

Um Christi Geburt wurde die Stadt von den Vandalen zerstört. Römer und Westgoten stritten sich über Jahrhunderte um das Gebiet. Später war Cartagena Teil des Reiches *Todmir*s und gehörte schließlich zum Emirat von *Córdoba*, bevor sie im Jahr 1269 zu *Aragón* kam.



Foto: Rolf Walter

Minenjagdboot Datteln einlaufend Cartagena

Diese wechselvolle Geschichte hat in der Stadt Spuren vieler Kulturen hinterlassen. Hierzu zählen unter anderem die beiden Forts *Las Galeras* und *San Julian*, die aus dem 11. Jahrhundert stammende *Burg Castillo de la Concepción* und ein römisches Theater aus dem 1. Jahrhundert nach Christus. Praktisch auf den Zuschauerrängen des Theaters liegen die Reste der alten Kathedrale. Attraktionen neueren Datums sind die Stierkampfarena und der Hafen, welcher noch vor dem Tourismus die wichtigste Einnahmequelle der Stadt



Foto: Rolf Walter

Force Assembly für das Manöver NOBLE MARINER '11 im Hafen von Cartagena



Fregatte LÜBECK

ist. Beliebtes Fotoobjekt ist ein 1888 von Isaac Peral erbeutetes U-Boot. Das Interesse der Besatzung Fregatte LÜBECK galt wohl eher die nahe gelegene Coyote-Bar, welche nicht nur einen guten Blick über den Hafen bot.

In der Fußgängerzone der City gibt es neben vielen Geschäften, für einen ausgeprägten Einkaufsbummel, auch viele gemütliche Straßencafés. Generell muss man sich in Cartagena nicht ums leibliche Wohl sorgen, das Angebot umfasst Pökelwaren, Fischgerichte, Fischtöpfe und Paellas.



Foto: Nico Mentzel

Ein Blick in den Beginn der Fußgängerzone

Force Assembly Exer NOBLE MARINER '11

Der Besuch in Cartagena im Rahmen der SNMG 1 diente vor allem der Force Assembly (Verbandszusammenkunft) für das bevorstehende Manöver NOBLE MARINER '11. Das Manöver wird in dieser Ausgabe noch im Detail behandelt, daher möchte ich an dieser Stelle nicht vorgreifen.

Neben den deutschen Teilnehmern der ständigen NATO Einsatzverbänden, Minenjagdboot DATTELN und wir, sollte auch der Einsatz-Ausbildungs-Verband '11 (EAV '11) am Manöver teilnehmen. Aufgrund der politischen Umbrüche in Libyen wurde der EAV '11 aber dorthin beordert, weshalb es nicht zu dem geplanten und von manchem Besatzungs-



Foto: Nico Mentzel

Promenade am Hafenbecken

mitglied inbrünstig herbeigesehnten Treffen kam. Dass wir uns auch alleine in Cartagena die Zeit zu vertreiben wussten, haben wir mit den Artikeln zum Pot Luck und der Karnevalsfeier aller Messen in der letzten Ausgabe unseres Newsletters bereits bewiesen.

Darüber hinaus vertrieben wir uns die Zeit mit Besuchen am Strand, Einkaufsbummeln in der Stadt, Sport im Rahmen von Wanderungen, Läufen oder Radtouren sowie bei einem gemütlichen Abstecher in die spanische Gastronomie.



Foto: Nico Mentzel

Kleine Bucht mit Badestrand nahe dem Liegeplatz

Ob es am guten Wetter lag oder am direkten Vergleich mit unserem Standardhafen Augusta auf Sizilien, Cartagena präsentierte sich der Besatzung als ein schöner, sauberer und kurzweiliger Hafen, der uns allen – nicht nur aufgrund der Karnevalsfeier aller Messen – in positiver Erinnerung bleiben wird.

- Jens Schaadt -



Fregatte LÜBECK

Manöver NOBLE MARINER '11 – Operation SMOOTH TYTANIC

Vom 28. Februar bis zum 09. März nahmen wir an dem Manöver NOBLE MARINER '11 vor der Küste Spaniens teil. Hierbei handelte es sich um eines der größten NATO Manöver diesen Jahres. Insgesamt nahmen über 3.500 Seeleute verteilt auf 21 Schiffe, vier U-Boote, diverse Flugzeuge und Hubschrauber sowie Landdienststellen an diesem Manöver teil.



Ziel war es Teile der spanischen Flotte für kommende Einsätze im Rahmen der NATO Response Forces (NRF) zu zertifizieren. Hierzu wurde ähnlich wie bereits im Manöver PROUD MANTA ein Übungsszenario generiert: Die Einheiten befanden sich simuliert im Roten Meer und sollten dort den Schiffsverkehr vor Piraterie schützen, Waffenschmuggel verhindern, verminte Gebiete räumen und einen Landungsoperation vorbereiten. Die an dieses Gebiet grenzenden Staaten waren untereinander zerstritten und es drohte eine Eskalation der Gewalt und Hungersnöte. Aus diesem Grund wurden durch die NATO auf Basis einer fiktiven UN-Resolution die NATO Multinational Force to Tytan (NIMFOR) aufgestellt und ins Seegebiet entsandt.



Foto: Rolf Walter

Verband im Transit

Das Manöver gliederte sich in drei Phasen: Die erste Phase war die Vorbereitungsphase während unseres Hafenaufenthaltes in Cartagena, so fand unter anderem die Pre-Sail-Conference statt. Hierbei galt es

auch zu klären, wie der Wegfall diverser Einheiten, durch die zu diesem Zeitpunkt eskalierende Situation in Libyen, kompensiert werden konnte. Unter den fehlenden Einheiten befand sich auch der deutsche Einsatz-Ausbildungs-Verband '11, bestehend aus den Fregatten BRANDENBURG und RHEINLAND-PFALZ sowie dem EGV BERLIN. Auch unsere eigene Teilnahme stand zeitweise auf der Kippe, deuteten sich doch bereits hier ersten Änderungen des weiteren Reiseverlaufs an.



Foto: Rolf Walter

Speedboote der Spanischen Marine

Letztlich nahmen wir doch teil und verließen den Hafen von Cartagena am 28. Februar zum Start der zweiten Phase des Manövers. Hier handelte es sich um eine CET/FIT-Phase (Combat Enhancement Training / Force Integration Training) mit dem Ziel die Zusammenarbeit der einzelnen Einheiten zu üben. Diese Phase fand vor der Südost-Küste Spaniens im Bereich des Mittelmeeres statt. Schwerpunkt hierbei waren Serials für die OPZ, so fanden zwei Schießabschnitte, diverse Flugabwehrübungen, U-Jagd-Übungen sowie Übungen im Bereich Force Protection statt. Unsere Vorfreude galt speziell den Schießabschnitten, denn zum einen sollte unsere optische Feuerleitkette überprüft und anschließend freigegeben werden und zum anderen war ein Luftzielschießen geplant. Jedoch



Fregatte LÜBECK

kam es mal wieder anders als geplant. Beim Funktionsschießen für die Feuerleitkette machte uns die Technik einen Strich durch die Rechnung und beim Luftzielschießen die Spanier, welche als erste Einheit auf das Ziel feuern durften und dieses schon beim ersten Anlauf trafen. Dadurch wurde die Telemetrie für die Trefferaufnahme beschädigt und unsere eigenen Anläufe konnten nicht mehr ausgewertet werden.

Neben der OPZ waren auch andere Teile des Schiffes in dieser Phase gefordert, z.B. der Decksdienst bei Versorgungsmanövern oder die Sanität, Schiffstechnik und der Erste Offizier im Rahmen einer simulierten Hilfeleistung in See. Bei dieser Hilfeleistung wurde ein Feuer auf dem polnischen Versorger CZERNICKI eingeschlagen, welches dieser nicht alleine bekämpfen bzw. die Verletzten versorgen konnte. Die Leitung vor Ort hatte die portugiesische Fregatte CORTE REAL. Wir

brachten mit dem Speedboot unsere Ärztin, einen weiteren Sanitäter und zwei Dolmetscher (Polnisch und Portugiesisch) an Bord des Versorgers. Erschwert wurde der Transfer auf den Havaristen durch dessen Feuerlöschkanonen, die den Helfern eine gehörige Dusche verpassten. Das Wasser im Speedboot stand so hoch, dass es oben in die Stiefel reinlief. Trotz solcher Widrigkeiten wurde die Aufgabe von unseren Leuten professionell wie eh und je gemeistert.

Die Bedrohungslage im Bereich Media Warfare oder zu deutsch Pressearbeit wird in einem eigenen Artikel behandelt.

Den Übergang von der zweiten in die dritte Phase bildete ein Transit des Verbandes unter asymmetrischer Bedrohung durch die Straße von Gibraltar. Unsere Aufgabe war es ITS ETNA zu schützen, doch genauso gut hätten wir einen Sack Flöhe hüten kön-



Foto: Rolf Walter

Hilfeleistung in See für ORP CZERNICKI, im Hintergrund NRP CORTE REAL



Fregatte LÜBECK

nen. Man kann sich die Straße von Gibraltar wie eine Autobahn vorstellen. Im nördlichen Teil, also auf der spanischen Seite, fährt man vom Mittelmeer in den Atlantik und im südlichen Teil, auf der afrikanischen Seite, vom Atlantik ins Mittelmeer hinein. An Bord der ETNA ist diese Erkenntnis nicht wirklich vorhanden oder man dachte, dass man sich als Kriegsschiff nicht daran halten müssen. Ist ein Panzer als Geisterfahrer auf der Autobahn unterwegs, dann wird in der Regel der reguläre Verkehr ausweichen. Zuerst forderte die ETNA über VHF, dass ihr der ostgehende Verkehr – welcher dem Verkehrstrennungsgebiet (VTG) folgte! –



Foto: Rolf Walter

ITS ETNA wird zur Übung geboardet

ausweichen möge, um dann mitten im Gebiet zu drehen und den bordeigenen Helikopter starten zu lassen. Glücklicherweise wurden wir dann zum Schutz einer spanischen Einheit abgeteilt und mussten uns dieses Schauspiel des Grauens nicht weiter ansehen. Irgendwie ist es der ETNA aber doch gelungen die Passage der Straße von Gibraltar unbeschadet zu komplettieren.

Nach einer sehr fordernden Serialized Phase, begann nun der etwas gemütlichere Teil. Die Phase Drei oder auch Freeplay Phase war einem realen Einsatz nachempfunden. Wir bekamen ein Gebiet zugewiesen, in welchem wir das Seelagebild erstellen sollten. Nebenher gab es unterschiedliche Aufträge, wie beispiels-



Foto: Rolf Walter

Huddle in der Operationszentrale (OPZ)

weise das Eskortieren eines Schiffes zur Straße von Gibraltar oder das Aufspüren feindlicher Einheiten. Einer der Manöverschwerpunkte war die Vorbereitung und Durchführung einer Landungsoperation. Davon bekamen wir leider nicht allzu viel mit, denn unser Auftrag war es die Anlandung seeseitig gegen mögliche Angriffe durch feindliche Über- und Unterwassereinheiten zu schützen.

Mit dem Einlaufen in Rota/Spanien am 9. März endete das Manöver. Zusammenfassend kann man sagen, dass dieses Manöver, speziell in der Phase 2, hervorragende Trainingsmöglichkeiten in vielen Bereichen bot.



Foto: Rolf Walter

Einlaufen in die Marinebasis Rota/Spanien

- Timo Gruber -



Fregatte LÜBECK

Presse zur See

Die Presse kann ein wichtiges Medium zum Informationsfluss sein und so gibt es an Bord auch einen zuständigen Presseoffizier. In unserem Fall an Bord der Fregatte LÜBECK sogar zwei. Dieser ist meist erster Ansprechpartner für die Presse und seine Aufgabe ist es die Linie der Schiffsführung richtig zu vertreten. So bekamen wir während des Manövers NOBLE MARINER '11 ein simuliertes Presseteam an Bord, welches aus einer Journalistin, einem Kameramann/Fotografen und einer ausgebildeten Medientrainerin bestand.



Foto: Rolf Walter

Medientraining für den Kommandanten auf Brücke

Im Vorfeld mussten wir uns darüber Gedanken machen, wie wir die Besatzung darüber informieren und sie für ein mögliches Interview ausreichend vorbereiten. Dafür wurde dann eine Taschenkarte entwickelt und verteilt. Zusätzlich wurde eine sogenannte „Klozeitung“ auf dem stillen Örtchen angebracht. Dadurch war die Besatzung erstmal bzgl. der Spiellage auf Stand gebracht und hatte erste Richtlinien für den Umgang mit der Presse. Weiterhin galt es abzustimmen, wie die Presse betreut werden soll. Dazu gehörten auch Sicherheitseinweisungen, eine mögliche Unterkunft bzw. ein Platz zum Arbeiten sowie die Möglichkeit zum Verschicken von Dateien, da es auf See Einschränkungen gibt.

Man kann nicht mal eben einen Artikel mit Fotos verschicken, da die Bandbreite unserer Satellitenverbindung begrenzt ist. Zudem wurde ein Programm mit der Schiffsführung abgestimmt, inklusive einem Interview mit dem Kommandanten. Da es sich hier um ein simuliertes Presseteam handelte, ging es in erster Linie um das Training der Presseoffiziere und der Schiffsführung. So gab es ein interessantes Media-Training über den Umgang mit der Presse in jeglicher Art sowie über die Möglichkeiten, die einem zur Verfügung stehen, und wie man diese bestmöglich nutzen kann. Im Anschluss folgte die praktische Ausbildung, so bekam das Presseteam eine Schiffsführung und konnte ein Manöver aus der Operationszentrale und von der Brücke verfolgen. Ebenfalls interessant waren die verschiedenen Stationen der praktischen SAN-Ausbildung und ein eingespieltes Feuer im Schiff. Hierbei ging es vor allem darum, einen Eindruck vom Leben an Bord zu schaffen.

Wichtig ist, dass die Presse nie alleine durchs Schiff läuft. Es gibt Bereiche und Informationen, die nicht für die Öffentlichkeit zugänglich sind und nicht in der Presse erscheinen sollten, um die Sicherheit von Schiff und Besatzung zu gewährleisten.



Foto: Rolf Walter

Media Day an Bord ESPS CASTILLA



Fregatte LÜBECK

Im Ganzen war es ein erfolgreiches Training und ein sehr interessanter Tag für beide Seiten. Wir als Presseoffiziere haben eine Menge dazu gelernt, vor allem keine Angst vor der Presse zu haben. Gegen Abend verließ uns das Presseteam dann wieder Richtung der ESPS CASTILLA, auf der sie eingeschifft waren. Es gab jedoch ein baldiges Wiedersehen, denn an Bord der CASTILLA fand am darauf folgenden Tag ein Media Day mit Pressekonferenz für die spanischen Medien statt. So bestand die Möglichkeit sich das Ganze mal „scharf“ anzusehen und mitzuerleben.



Foto: Rolf Walter

Fotografen an Oberdeck ESPS Casitlla

Für ungefähr zwanzig Journalisten wurde ein umfangreiches Programm auf die Beine gestellt. Es begann mit der Überfahrt von Land auf die CASTILLA mittels zweier Landungsbooten, die von einem sogenannten „build-in-dock“ im Rumpf des Schiffes aus operieren. Im Anschluss gab es einen Schiffsrundgang sowie verschiedene Manövrierführungen zum Media Day. Hierbei wurde zum Beispiel ein Notfall in See eingespielt, bei dem auch die LÜBECK involviert war. ITS ETNA wurde von einem Boardingteam durchsucht, das via Hubschrauber verbracht wurde, um im Anschluss einen Verletzten in das vollausgestattete Hospital an Bord der CASTILLA zu transportieren. Während die Medien das ganze Geschehen vom oberen Deck aus beobachtet konnte, wurde dabei fleißig fotografiert, gefilmt und Interviews geführt. Auf jeden Fall wurde der Presse



Foto: Rolf Walter

Pressekonferenz mit dem Kommandeur Spanish Maritime Forces Vizeadmiral Cuadrillero

eine ganze Menge geboten und so hatten sie genug zu verarbeiten.

Als Abschluss gab es dann noch die Pressekonferenz mit dem Kommandeur der SPAMARFOR (Spanish Maritime Forces) Vizeadmiral Cuadrillero. Dieses konnten wir leider nicht sehr gut verfolgen, da dieses in Spanisch gehalten wurde, aber interessant war es trotzdem.

Zurück zur Küste fuhren wir, gemeinsam mit den Journalisten, erneut per Landungsboot, um von dort auf die LÜBECK zurückgebracht zu werden. Im Ganzen war auch dies ein gelungener Tag mit vielen Eindrücken, auch wenn wir abends sehr hungrig zurückkehrten, weil wir auf der CASTILLA kein Mittagessen bekommen haben.



Foto: Rolf Walter

Die Presse auf dem Rücktransit an Land

- Bianca Heime -



Fregatte LÜBECK

Hafenaufenthalt in Rota (Spanien) - Zeitraum 09. bis 13. März 2011

Das Städtchen Rota liegt an der spanischen Atlantikküste, genauer in der Bucht von Cádiz, die uns von unserem ersten Hafenaufenthalt während dieser Tour noch bestens bekannt ist. Die Naval Base Rota beheimatet Teile der Spanischen Flotte und Einheiten der US Navy. Aufgrund der guten geographischen Lage dient Rota als Ein- und Austrittspunkt zum Mittelmeer für die US-amerikanische Marine. Der Stützpunkt ist sehr weitläufig, zu Fuß eine gute Stunde bis zum Haupttor und damit zur eigentlichen Stadt Rota, so dass eine Shuttle-Routine zur Überbrückung dieser Distanzen eingerichtet wurde.



Foto: Timo Gruber

Störche auf einer Kirche in Santa Maria del Puerto

Deutschen Urlaubern vielleicht nicht besonders bekannt, ist Rota doch eine kleine Perle Spaniens, während der Hauptsaison steigt die Einwohnerzahl dieser Stadt auf das bis zu dreifache an. Die Freizeitangebote waren leider der Saison entsprechend, jedoch gab es auch hier einige Möglichkeiten Entspannung, Erholung, Spaß oder alles auf einmal zu finden. Wer Zeit und Muße hatte, konnte sich in der näheren Umgebung umsehen, Ausflüge nach Jerez und Sevilla boten die Möglichkeit architektonische Meisterwerke zu bestaunen, von einem Auftritt in einer landestypischen Stierkampfarena zu träumen oder die Herkunft spanischer Spezialitäten zu erkunden. Der klassische Schinken ist eine Wucht!

Kulinarisch war dieser Hafen sehr abwechslungsreich, neben den einheimischen Spezialitäten konnte man



Foto: Timo Gruber

Serrano-Schinken in einem span. Supermarkt

man auf ein mannigfaltiges Angebot amerikanischer Küche zurückgreifen. So manche „Meat-Lovers-Pizza“ musste dran glauben. Auch die deutsche Küche konnte mit einer Dependence aufwarten, viele nahmen dieses Angebot nach langer Abstinenz von Schnitzel und Pommes gerne wahr, jedoch steckt der Fehler hier im Detail, eine Häufung einer gewissen Magen-Darm-Problematik nach dem Genuss dieser Leckereien hat viele vom mehrmaligen Besuch eben dieses Restaurants abgehalten. Vielleicht sollte die deutsche Küche in Spanien nur Hartgesottene Haudegen empfohlen werden.

In Rota bekamen wir ein neues Besatzungsmitglied: Die Ungewissheit. War doch die Fahrt bis dato durchgeplant, ergaben sich hier erste Änderungen und Anpassungen zum weiteren Verlauf unserer Reise, die dem auffälligen Verhalten eines nordafrikanischen Despoten geschuldet waren. Das Auslaufen wurde um einen Tag vorverlegt, Ziel östliches Mittelmeer. Bis heute haben wir dieses neue Besatzungsmitglied an Bord behalten und derzeit ist eine Ausschiffung noch nicht in Sicht, es ist uns noch nicht gelungen eine innige Beziehung aufzubauen.

- Kai Röckel -



Fregatte LÜBECK

Planlos im Mittelmeer – 13. bis 30. März 2011



Seekarte Mittelmeer und Schwarzes Meer

Libyens Stunde Null

Wie vermutlich jeder weiß, kam es Ende Februar in Libyen zu einer Revolte gegen den Diktator Muammar al-Gaddafi, welche sich zu einem Bürgerkrieg entwickelte, der noch immer andauert. Noch bevor man sich darüber einigen konnte, wie die internationale Staatengemeinschaft dem libyschen Volk helfen könne, galt es die eigenen Staatsbürger aus Libyen zu evakuieren. Zu dieser Zeit befanden sich gleich mehrere Einheiten der Deutschen Marine im Bereich des Mittelmeers: Neben Fregatte LÜBECK als Teil der SNMG 1 waren dies das Minenjagdboot DATTELN als Teil der SNMCMG 1 (Standings NATO Mine Counter Measure Group 1) und der Einsatz-Ausbildungs-Verband '11 (EAV '11) bestehend aus den Fregatten BRANDENBURG sowie RHEINLAND-PFALZ und dem Einsatzgruppenversorger BERLIN.

Operation PEGASUS

Am Beginn der Planung wurden alle Einheiten über eine mögliche Teilnahme an einer so genannten Non-Combatant Evacuation Operation (kurz NEO, d.h. eine Evakuierungsoperation ohne Kampfhandlungen) informiert, um sich entsprechend vorbereiten zu können. Auch an Bord Fregatte LÜBECK wurden die Köpfe zusammengesteckt, um sich für einen solchen Einsatz vorzubereiten. Mit dem EAV '11 hatte man einen rein deutschen Verband vor Ort, während die übrigen Einheiten im Mittelmeer im Rahmen der Teilnahme an der SNMG 1 bzw. SNMCMG 1 der NATO unterstellt waren. Aus diesem Grunde wurden nur die drei Einheiten des EAV '11 im Rahmen der Operation PEGASUS vor die Küste Libyens beordert.

Operation PEGASUS ist die Bezeichnung der Evakuierung von Deutschen und weiteren Personen anderer Nationalität aus Libyen. Da sich die Kampf-



Fregatte LÜBECK

handlungen Anfang März auf kleine Gefechte zwischen Aufständischen und Militär beschränkten, fand die Evakuierung primär mit Flugzeugen der Luftwaffe statt. Doch auch die Fregatten BRANDENBURG und RHEINLAND-PFALZ wurden als „Taxi“ eingesetzt um vor allem ägyptische Staatsbürger auf dem Seeweg aus Libyen herauszubringen.

Das Minenjagdboot DATTELN und wir hingegen verblieben bei der SNMCMG 1 bzw. SNMG 1 und nahmen wie geplant am Manöver NOBLE MARINER '11 teil.



Operation LIBYA PRESENCE

Den Abschluss des Manövers NOBLE MARINER '11 bildete ein Hot-Wash-Up (HWU) im Rahmen eines Hafenbesuches in Rota/Spanien. Da viele Nationen ihre Einheiten im Mittelmeer für nationale Evakuierungsoperationen vor Libyen vom Manöver abgezogen hatten, fand die Übung mit deutlich weniger Teilnehmern als geplant statt und auf den HWU wurde verzichtet. So liefen außer den spanischen Manöverteilnehmern nur Einheiten der SNMG 1, ITS ETNA und FGS LÜBECK, in Rota ein. Nach dem Manöver war für die SNMG 1 ein Besuch in Casablanca/Marokko geplant, daher freuten wir

MILITARY ASSETS IN THE MEDITERRANEAN



Übersicht über die Einheiten der Koalition der (Frei-)Willigen im Mittelmeer zu Beginn der Operation

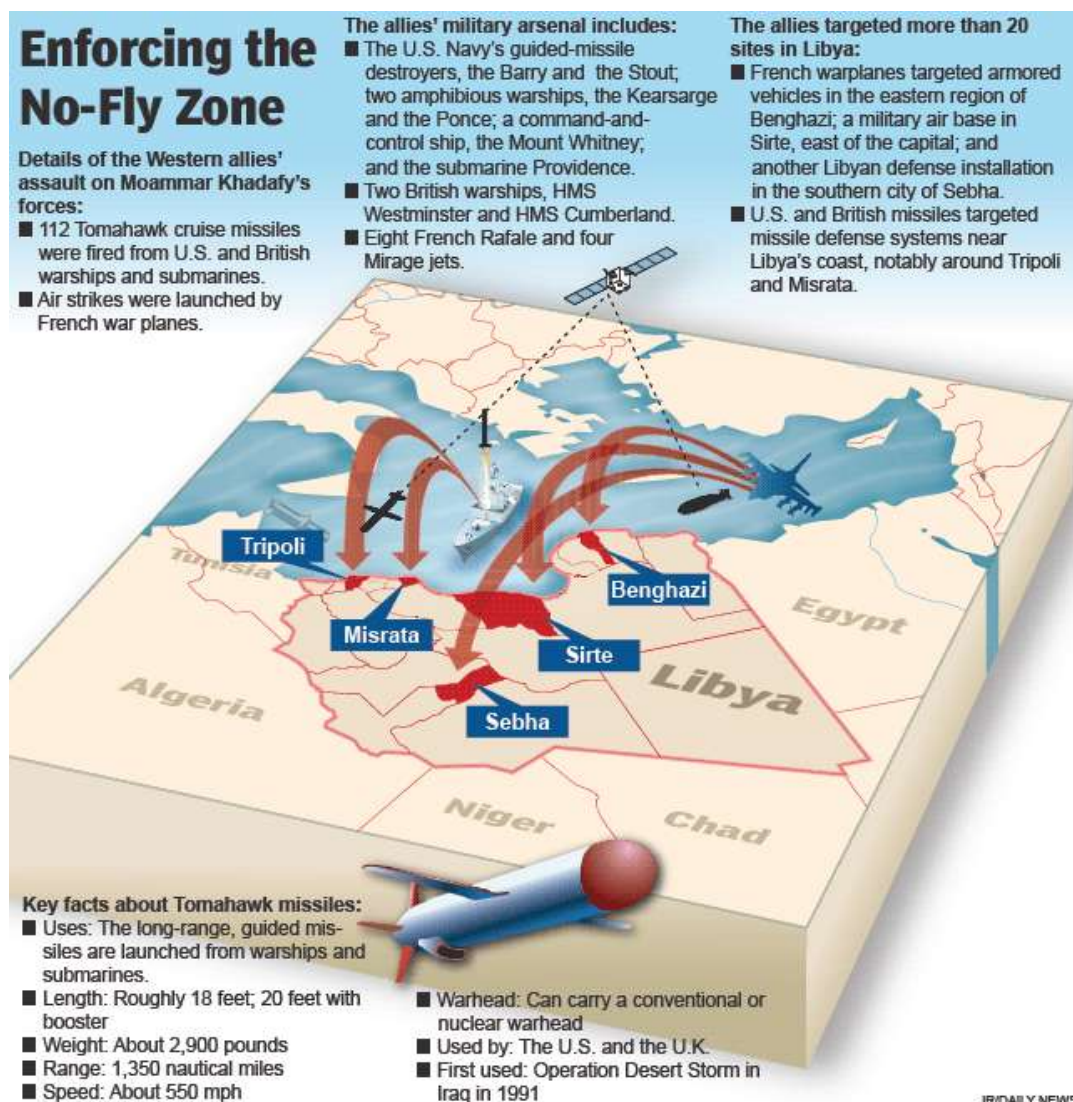


Fregatte LÜBECK

uns auf ein erholsames Wochenende in Spanien. Aber erstens kommt es anders und zweitens als man denkt. Da die kleinen Gefechte zwischen Aufständischen und Militärs in Libyen sich zwischenzeitlich zu einem handfesten Bürgerkrieg ausgeweitet hatten, musste die NATO reagieren. Unter dem Arbeitsbegriff Operation LIBYA PRESENCE wurden die Einheiten der SNMG 1, der SNMCMG 1 und von OAE vor die Küste Libyens befohlen, um sich vor Ort am Aufbau des Lagebildes zu beteiligen. Daher mussten wir Rota einen Tag früher als geplant verlassen und fuhren nicht in Richtung Westen, sondern nach Osten vor die libysche Küste. Zeitgleich wurde mit einer luftgestützten rund um die Uhr Überwachung des Einsatzgebietes begonnen.

Operation ODYSSEY DAWN

In Reaktion auf die VNSRR 1970 (Vereinte-Nationen-Sicherheits-Rat-Resolution oder in Englisch **United Nations Security Council Resolution**), welche unter anderem ein Waffenembargo sowie Humanitäre Hilfeleistung vorsah, zog die NATO wie zuvor beschrieben Truppen vor der Libyschen Küste zusammen. Allerdings zögerte die NATO die Forderungen der Resolution konkret umzusetzen, zudem war diese Resolution nicht weit reichend genug. Daher erließ der Sicherheitsrat der Vereinten Nationen drei Wochen später die Resolution 1973. Diese ermöglichte, neben der Errichtung einer Non-Fly-Zone über Libyen, den



Graphische Übersicht über den ersten Angriff der Koalition der (Frei-)Willigen am 19. März 2011



Fregatte LÜBECK

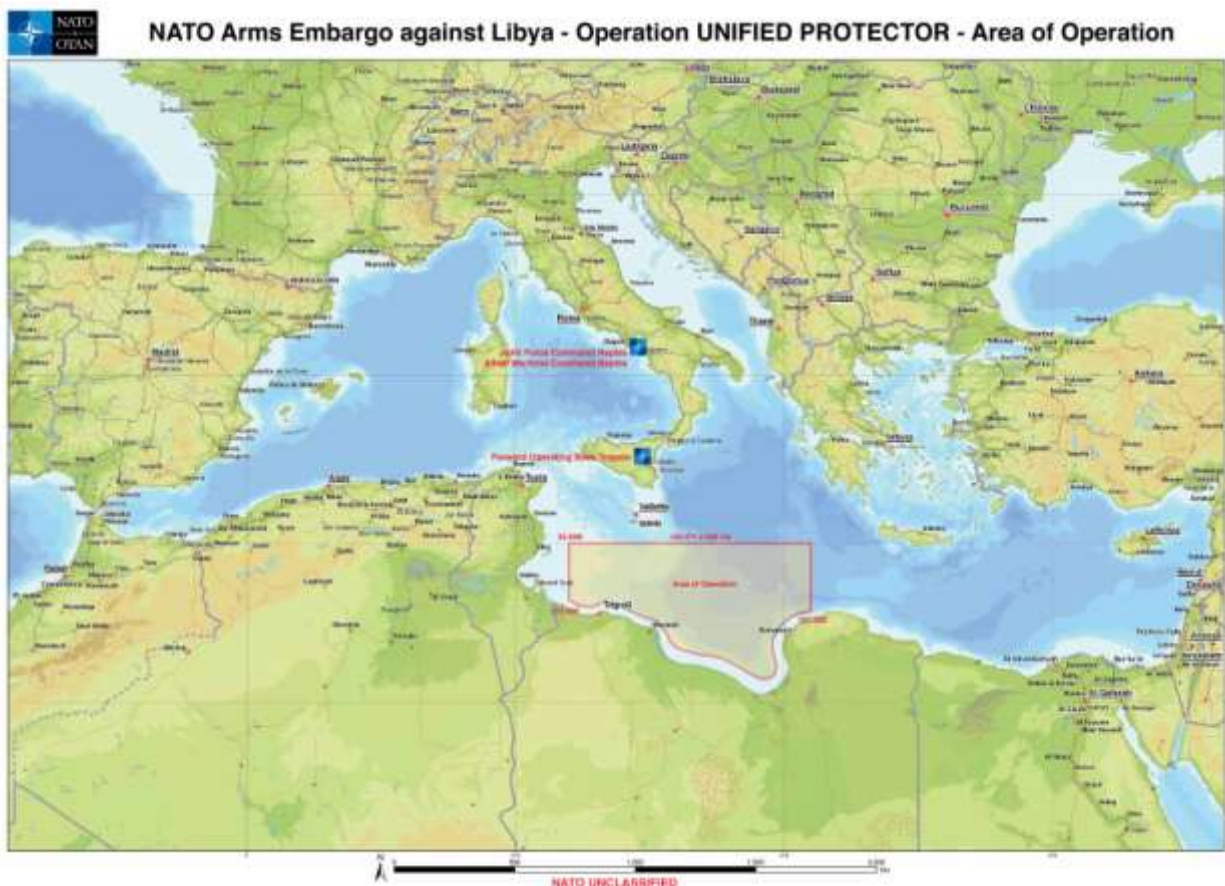
Einsatz von Waffengewalt gegen das libysche Militär, der Einsatz von Bodentruppen auf libyschem Staatsgebiet blieb jedoch untersagt.

Eine Koalition der Willigen, vornehmlich bestehend aus USA, Großbritannien und Frankreich, aber auch Belgien, Dänemark, Italien, Kanada, Niederlande, Norwegen, Katar, Spanien und den Vereinigten Arabischen Emiraten, fand sich unter dem Mantel der Operation ODYSSEY DAWN zusammen, um die VNSRR 1973 durchzusetzen. Am Abend des 19. März 2011, kurz vor den ersten koordinierten Angriffen mit Marschflugkörpern vom Typ TOMAHAWK wurden wir von den Amerikanern aufgefordert schnellstmöglich nach Osten abzulaufen, um den Schusskorridor zu räumen. Den folgenden Angriff, welcher vornehmlich die Gegend um Sirte zum Ziel hatte, konnten wir aus der ersten Reihe mitverfolgen. Bis wir am 22. März 2011 den Hafen von Souda Bay zur Nachversorgung anliefen, wurden wir

noch weitere Male Zeugen von Angriffen der Koalition der (Frei-)Willigen auf Stellungen des libyschen Militärs.

Operation UNIFIED PROTECTOR

Am 22. März 2011 verkündete der italienische Vizeadmiral R. Veri vom Alliierten Maritime Kommando Neapel, mit den Worten: „We have shut the front door“, dass sich die NATO zum Schutz der libyschen Bevölkerung im Rahmen der Operation UNIFIED PROTECTOR aktiv an der Durchsetzung eines Waffenembargos im Einklang mit der VNSRR 1970 beteilige. Da der deutsche Außenminister Guido Westerwelle und die Bundeskanzlerin Angela Merkel eine Beteiligung deutscher Soldaten an



Operationsgebiet für das Waffenembargo der NATO gegen Libyen



Fregatte LÜBECK

einer militärischen Intervention in Libyen kategorisch ausgeschlossen hatte, wurden die beiden deutschen Einheiten DATTELN und LÜBECK mit sofortiger Wirkung von der NATO abgezogen und unter nationale Kontrolle gestellt.

Fregatte LÜBECK war bereits am Vormittag zu einem Versorgungsstopp in Augusta auf Sizilien eingelaufen. Das Minenjagdboot DATTELN wurde ebenfalls nach Sizilien beordert, mit Catania jedoch ca. 40 km nördlich von uns. Es folgten ein paar sehr chaotische Tage, in denen verschiedene Planungen diskutiert, verkündet und umgehend widerrufen wurden.

Operation

ACTIVE ENDEAVOUR

Da der Liegeplatz an der NATO-Pier in Augusta zur Nachversorgung von Einheiten der Operation ODYSSEY DAWN benötigt wurde, verlegte Fregatte LÜBECK am Sonntag, dem 27. März nach Catania und bildete dort eine „deutsche Wohngemeinschaft“ mit dem Minenjagdboot DATTELN. Zwei Tage später erhielten beide Einheiten dann auch einen neuen alten Auftrag. Die DATTELN sollte ins westliche Mittelmeer verlegen und dort den Seeverkehr im Rahmen der Operation ACTIVE ENDEAVOUR überwachen, während die LÜBECK die gleiche Aufgabe im östlichen Mittelmeer wahrnehmen sollte.

Zweieinhalb Wochen der Ungewissheit, zu Anfang von der Presse verleugnet, ohne klar

definierten Auftrag und einem Wechselbad der Gefühle nachdem eine Heimkehr in Aussicht gestellt, doch bereits nach kurzer Zeit widerrufen wurde, haben sehr an der Substanz gezehrt. Animiert durch diese Phase entstand ein inoffizielles Logo zu unserer Reise, welches ich vorerst unkommentiert lassen möchte.



- Jens Schaadt -



Fregatte LÜBECK

Hafenaufenthalt III in Augusta (Italien) – Zeitraum 22. bis 27. März 2011

Nach dem knapp einwöchigen Einsatz vor der libyschen Küste lief die Fregatte LÜBECK am 22. März bereits zum dritten Mal während der laufenden Tour den sizilianischen Hafen Augusta an. Der „Heimathafen“ der LÜBECK im Mittelmeer ist der Besatzung nur zu gut bekannt, manch einer spricht schon von „Wilhelmshaven 6. Einfahrt“.

Leider mangelt es in direkter Umgebung um unseren Liegeplatz an Sehenswürdigkeiten, Lokalitäten und eigentlich allem, denn das Gesicht der Bucht von Augusta ist durch eine stark industrielle Landschaft geprägt.

22. März 2011 - Bergfest

Wenn sich keine Highlights bieten, muss man selbst für Abwechslung sorgen, nahm sich die Besatzung der LÜBECK zum Motto. Da in den Hafenaufenthalt das so genannte Bergfest, sprich der Mittel- und Wendepunkt unserer Abwesenheitszeit [berechnet auf den Einlaftermin 02. Juni 2011] fiel, wurde kurzerhand ein Besatzungsgrillen auf dem Flugdeck organisiert, um dieses Ereignis in angemessener Weise zu zelebrieren.



Foto: Robert Schulze

Einen Toast auf unsere LÜBECK

Schon kurz nach Beginn der Veranstaltung, die mit ein paar Worten des Kommandanten eingeleitet wurde, waren Flugdeck und Hangar gut gefüllt. Für das leib-



Foto: Robert Schulze

Das Serviceteam der Getränkebar

liche Wohl war durch Fleischversorgung vom Grill und Beilagen von der Salatbar sowie durch die Getränketheke bestens gesorgt. Das Angebot wurde bereitwillig angenommen, so bildeten sich überall sehr schnell lange Schlangen.



Foto: Robert Schulze

Zwei Herren am Grill

Für die nötige musikalische Untermalung sorgte anfangs das bordeigene DJ Team, um ein wenig Stimmung in die Veranstaltung zu bringen. Diese erledigten ihre Aufgabe jedoch so gut, dass nicht einmal eine Stunde nach Beginn der Feier auf den Tischen getanzt wurde.

Spontan ließ sich dann auch noch die Bordband überreden die ein oder andere Einlage zu geben, so dass sich ein immer größeres Publikum im Hangar einfand, um bei Stücken, wie *Seven Nation Army* oder *Ein Kompliment* mitzufiebern.



Fregatte LÜBECK



Foto: Robert Schulze

Die „Grazy Eagles“ heizen der Besatzung ein

Der Abend bot für die Besatzung eine gelungene Abwechslung und die Gelegenheit, ein wenig Abstand von dem gerade Erlebten zu bekommen. Denn neben der Strapazen der zurückliegenden Seefahrt bewegte sicherlich auch jeden Einzelnen die Frage, was als nächstes auf die Fregatte LÜBECK zu-

kommen mag.

Nachdem es bereits dunkel geworden war, wurden die Feierlichkeiten traditionsgemäß in den Messen fortgeführt, doch auch hier fand ein reger Durchtausch unter den Dienstgradgruppen statt. Bis spät in die Nacht wurde das Bergfest noch fortgeführt. Dass die Fregatte LÜBECK und ihre Besatzung zu diesem Zeitpunkt bereits seit mehreren Stunden nicht mehr Bestandteil des Ständigen NATO Einsatzverbandes war und die nächsten Tage ein großes Durcheinander und ständiges Umplanen mit sich bringen würde, wusste hier noch keiner.

- David Wenzel -

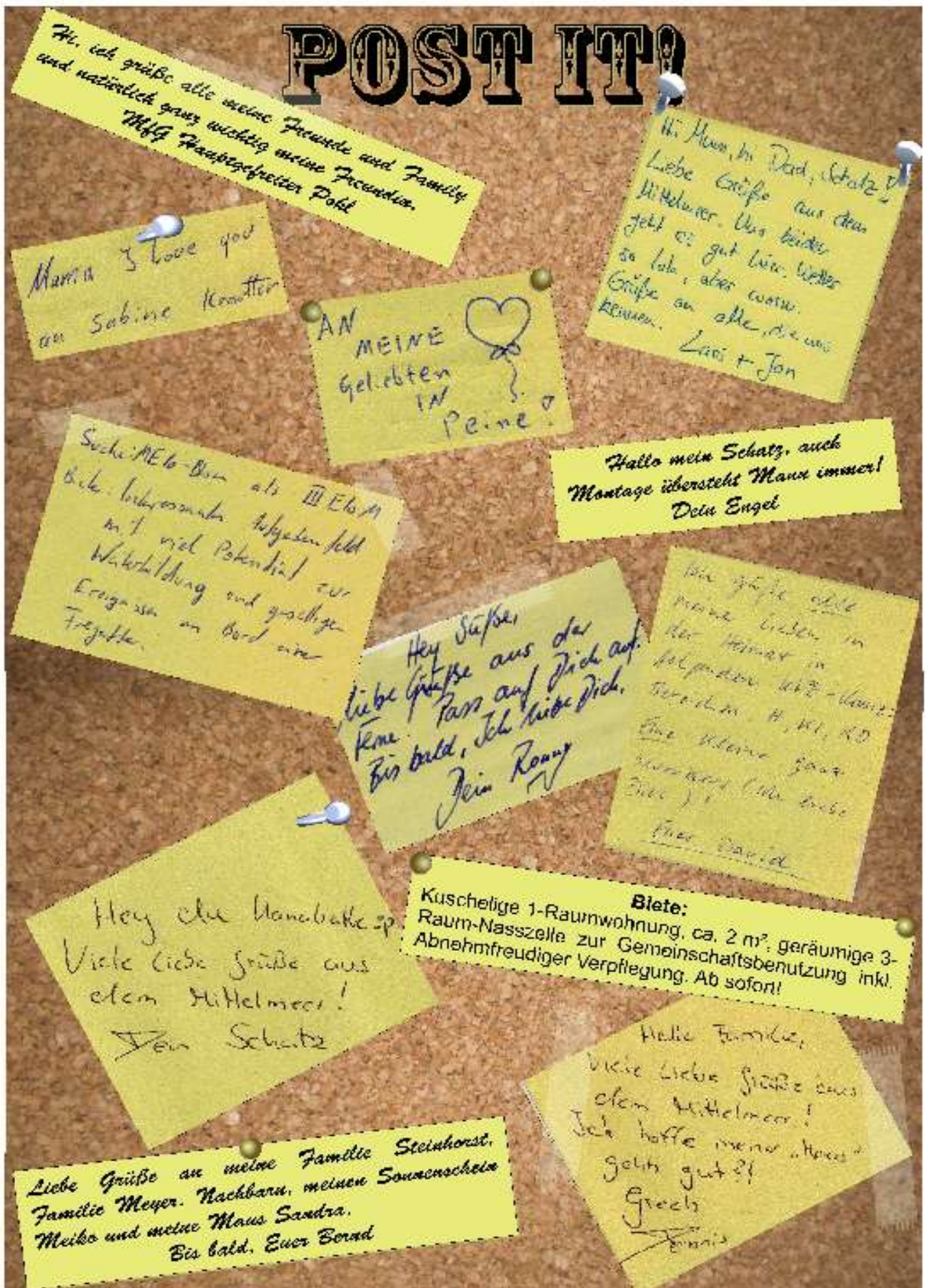


Foto: Robert Schulze

Ein Bierchen in Ehren, kann niemand verwehren!



Fregatte LÜBECK



Fregatte LÜBECK

Hafenaufenthalt in Catania (Italien) – Zeitraum 27. bis 30. März

Nachdem in Augusta kein Platz mehr für uns war – aufgrund der zuvor beschriebenen Operationen ODYSSEY DAWN und UNIFIED PROTECTOR im Mittelmeer fanden sich viele Einheiten zum Nachversorgen in Augusta ein – verlegten wir etwa 40 km nördlich nach Catania, der zweitgrößten Stadt auf Sizilien.

Eine wirkliche Abwechslung bot dies nicht, da Catania schon während der Liegezeiten in Augusta als gern gesehenes Ausflugsziel erhalten musste. Jedoch war der positive Nebeneffekt, dass die lästigen Busfahrten nach Catania wegfielen und wir nicht mehr auf ein Shuttle angewiesen waren.

Die DATTELN befand sich zu diesem Zeitpunkt schon vor Ort, machte sogar den Liegeplatz für uns frei und ging dann nachdem wir festgemacht hatten an unserer Steuerbordseite längsseits. Die „deutsche Wohngemeinschaft Sizilien“ war geboren. Die Nähe zu einer anderen deutschen Einheit wurde ausgiebig für gemeinsame Unternehmungen und Erfahrungsaustausch genutzt. Die DATTELN verfügte – man mag es kaum für möglich halten – über noch weniger Informationen als wir, da die Kommunikationsausstattung eines Bootes nicht mit dem eines Schiffes mithalten kann. Was den weiteren Verlauf der Reise anging, ergaben wir uns jedoch in gemeinschaftlicher Unwissenheit dem Schicksal ein Stück weit hin.



Foto: Martin Ruchay

„Deutsche Wohngemeinschaft Sizilien“ im Hafen

Catania ist an sich eine sehenswerte Stadt, mit sehr schönen Ecken, am Fuße des Etna gelegen. Eine große Einkaufsstraße, architektonische Kleinode, kleine Gassen und gemütliche Restaurants sowie Cafés. Zwar ist alles ein wenig auf Tourismus getrimmt, doch gereichte dies nicht zum Nachteil.



Foto: Martin Ruchay

Vorplatz der Kathedrale mit Obelisk (Stadtwappen)

Leider ist das Stadtbild durch eine, wie soll man sagen, übermäßige Müllablagerung ein wenig getrübt. Da dies für viele Süditalienische Städte ein Problem darstellt, muss man über diesen Aspekt hinweg schauen.

Interessant sind unter anderem die Geschäftegebaren der Straßenhändler. Letztere sind in rauen Massen vorhanden und zeigen eine überaus beeindruckende Phantasie und Flexibilität was Geschäftsideen betrifft. Bei Sonnenschein ist das Angebot an „echten“ Markensonnenbrillen schier unüberschaubar. Wenn Petrus die Wolken über Catania zusammenschiebt und es zu regnen beginnt, ist das Angebot an Regenschirmen überwältigend, vom Knirps bis hin zum großen Paarschirm ist alles zu finden. Die Händler gehen dann aktiv auf potentielle Kunden zu, frei nach dem Motto: „Aggressives Angebot schafft irgendwann auch schon Nachfrage“.

Die Erwartungen der mafiösen Strukturen konnten nicht direkt erkundet werden, das war zuweilen aber absehbar, so kündigen auch Reiseführer



Fregatte LÜBECK

gegenüber Touristen eher eine „gesunde Kleinkriminalität“ an, als große Machenschaften á la „Der Pate“. Alles in allem war Catania ein guter Hafen, den man aber mit einem Besuch ausreichend abgedeckt haben sollte. Süditalien – insbesondere Sizilien – hat seine Reize, man muss nur manchmal mehr suchen und

vielleicht einen Kurs in mediterraner Gelassenheit belegt haben. Dazu noch eine gesunde Toleranz gegenüber vielen Ärgernissen und schon kann man sich auf die Schönheiten, die Land und Leute zu bieten haben konzentrieren.

- Kai Röckel -

Nachklapp zum Hafenbesuch in Catania

Mit dem Inhalt des vorangegangenen Artikels stimme ich völlig überein, jedoch gibt es von unserem Besuch in Catania noch zwei kleine Anekdoten zu ergänzen:

Während unseres Hafenbesuches traten bei einem Besatzungsangehörigen gesundheitliche Probleme auf, deren Ursache mit Bordmitteln alleine nicht zu identifizieren war. In einem Land wie Italien ist das Gesundheitssystem dem unseren generell zwar sehr ähnlich, jedoch hatten wir große Bedenken wegen der Sprachbarriere. Glücklicherweise hatte unsere Schiffsärztin, Oberstabsarzt Verena Kilp, einen Geistesblitz: die amerikanische Naval Air Station (NAS) in Sigonella, mit dem Auto nur eine gute Viertelstunde entfernt.



Nachdem uns telefonisch Unterstützung zugesagt und eine Wegbeschreibung gegeben wurde, ging es auch schon mit dem Standwagen des Kommandanten nach Sigonella. Um die medizinischen Details will ich mich nicht auslassen, jedoch ist mir ein Satz von einer der behandelten Ärztinnen im Gedächtnis geblieben: „You don't wanna be an interesting patient, but you are an interesting patient.“ („Man will kein interessanter Patient sein, aber Sie sind ein interessanter Patient.“) Die amerikanische Ärztin tätigte diese Aussage, weil man schon ein wenig länger gebraucht hatte, um die Ursache zu finden. Für uns war in diesem Moment jedoch klar, dass unser Crewmitglied nicht nur ein „interesting patient“, sondern auch ein VIP – „Very Important Patient“ war.



Foto: Martin Ruchay

„Deutsche Wohngemeinschaft Sizilien“ in See

Wie bereits aus Augusta, so wurden wir auch aus Catania frühzeitig rausgeworfen, denn auch hier wurde der Liegeplatz anderweitig benötigt. Da wir jedoch fest mit einem Auslaufen erst am 31. März gerechnet hatten, sollten uns am 30. März noch mehrere Besatzungsangehörige aus Deutschland nachgeführt werden. Da im Hafen kein Platz war, ankerten wir uns vor der Hafeneinfahrt. Unsere „deutsche Wohngemeinschaft Sizilien“ bestand jedoch weiterhin, denn vor Anker nahmen wir erneut das Minenjagdboot DATTELN längsseits. Als die Datteln am Abend ihren Proviant hatte und wir alle Besatzungsangehörigen wieder an Bord, mussten wir von unserem „kleinen Bruderboot“ Abschied nehmen. Unsere Abreise verzögerte sich leider nochmals, aufgrund eines defekten Ankerspills, aber darüber berichten wir erst im nächsten Newsletter.

- Jens Schaadt -



Fregatte LÜBECK

Minenjagdboot DATTELN sowie einheimischer Fußballverein ohne Chance gegen Auswahl Fregatte LÜBECK !!!

Nach einer empfindlichen 8:4 Niederlage gegen die Besatzung des italienischen Versorgers ETNA während des Hafenesuches in Cartagena, versprach die stark ersatzgeschwächte Mannschaft so eine Vorstellung nicht noch einmal abzuliefern. In Catania hatte die Fußballer der Fregatte LÜBECK dann sofort Gelegenheit, diesen Worten auch Taten folgen zu lassen. Die Voraussetzungen waren diesmal deutlich besser, da man auf altbewährte Kräfte zurückgreifen konnte.

durch zum verdienten 1:0.

Wer jetzt aber dachte, dass sich das Team der Fregatte LÜBECK das weiter anschauen würde und Gastgeschenke verteile, irrte sich. Dank altbewährter Tugenden wie hoher Kampf- und Laufbereitschaft fand man zurück ins Spiel und glich schnell zum 1:1 aus.

Sichtlich geschockt vom Ausgleich, agierten die Italiener nur noch mit langen Bällen in die Spitze,



Foto: Robert Krakowsky

Die Mannschaft der Fregatte LÜBECK (jeweils von links nach rechts):

hinten: Matthias Hedden, Marcel Dürkop, Sebastian Baum, Sebastian Filipp, Bastian Kroll, Rene Sobczak, Christian Rick
vorne: Daniel Walter, Benjamin Kleber, Tobias Engel, Robert Krakowsky, Jendric Naß, Michael Kaminski, Waldemar Schultheiß

Auf einer hervorragenden Anlage, die jedem Fußballer das Herz höher schlagen lässt, traf man im ersten Spiel dann direkt auf den Lokalmatador.

Angetrieben von der wohlbekannten Fußballrivalität zwischen Italien und Deutschland legte die einheimische Mannschaft dann auch gleich los wie die Feuerwehr, ließen Ball und Gegner laufen und kamen da-

die aber durch eine kompakt stehende Abwehr ohne Aussicht auf Erfolg blieben. Nach zwei schön heraus gespielten Angriffen konnte man das Ergebnis schnell auf 1:3 Vorsprung ausbauen. Die Hausherren kamen kurz vor Schluss noch zu einem schmeichelhaften Anschlusstreffer, welcher jedoch von der stark stehenden Abwehr



Fregatte LÜBECK

der LÜBECK vollendet werden musste. Wodurch am Ende ein hoch verdientes 2:3 für die LÜBECK stand.

Im zweiten Spiel traf man dann auf das Team der DATTELN, welches durch italienische Akteure verstärkt worden war. Die zusammen gewürfelte Truppe ging in ihrem ersten Spiel gegen den Lokalmatador mit 4:3 baden und war somit hoch motiviert im zweiten Spiel besser abzuschneiden.

Dort traf man dann aber auf eine an diesem Tag nicht zu schlagende Mannschaft der Fregatte LÜBECK. Nach kurzem Abtasten ging die LÜBECK durch einen schnellen Doppelschlag mit 2:0 in Führung.

Daraufhin ließen es die Lübecker ruhiger angehen und machten den Gegner somit unnötig stark. Nach einem schlampigen Anspiel in der Vorwärtsbewegung schoss die DATTELN den Anschlusstreffer zum 2:1. Wenig beeindruckt durch das Gegentor



Foto: Robert Schulze

FGS LÜBECK gegen USS STOUT im Hafen von Souda Bay/Griechenland

sorgte ein Gewaltschuss in den Winkel für das 3:1 und machte deutlich, dass hier heute nichts zu holen sei.

Nichtsdestotrotz bewiesen die Fregattenfahrer, dass sie durchaus wissen was Fairplay bedeutet. Nach einem ungesesehenen Handspiel im Strafraum zeigte man selbst auf den Sieben-Meter-Punkt. Die DATTELN nahm das Geschenk gerne an und verkürzte auf 3:2.



Foto: Robert Schulze

Taktische Besprechung vor dem Spiel

Daraufhin traten Sportsmänner der LÜBECK wieder aufs Gaspedal und schossen das 4:2. Bemerkenswert war, dass jeder noch so kleine Fehler durch die Minenjagdbootfahrer bestraft wurde, die wieder bis auf ein 4:3 herankamen.

Jetzt wusste man, dass dieses Spiel kein Selbstläufer werden würde und drehte nochmals auf. Durch individuelle Klasse konnte man zwei blitzsaubere Angriffe erfolgreich umsetzen und die Führung zu einem sicheren 6:3 hochschrauben.

Kurz vor Abpfiff bewies man dann wieder Fairplay und zeigte erneut auf den Sieben-Meter-Punkt. Vorgegangen war ein kleiner Rempeler des Torwarts, der nie und nimmer ein Foul war, den generischen Stürmer jedoch zu Fall brachte.

Die geschenkverwöhnten Bootfahrer nahmen auch dieses wiederum an und trafen zum 6:4 Endstand.

Fazit: Durch eine kompakte Mannschaftsleistung konnte man beide Spiele für sich entscheiden. Daher gilt es in den kommenden Häfen die Erfolgsserie fortzusetzen.

-Robert Krakowsky -



Fregatte LÜBECK



Brüderlich geteilt...

Alles begann am 01. Mai des Jahres 2009, denn an diesem Tag begann mein Bruder Jan Schüller seine Grundausbildung in der 11. Inspektion Marine-technische Schule Parow. Er wurde in der Verwendungsreihe 11, welche dem Decksdienst entspricht, ausgebildet. Drei Monate später wurde er auf die Fregatte LÜBECK versetzt, wo er bis heute seinen Dienst als Decksgast absolviert.



Foto: Rolf Walter

HptGefr -11- Jan Schüller bei der Knotenkunde

Ich selber war gerade mit der Schule fertig, als ich mich bei meinem zuständigen Kreiswehrrersatzamt freiwillig für die Marine meldete. Warum für die Marine? Gut, der erste Grund war natürlich mein Bruder. Der zweite wichtige Grund war der, dass ich mir erhoffte viel von der Welt zu sehen. Und bevor ich beim Heer oder bei der Luftwaffe in ein Krisengebiet geschickt werde, fühle ich mich auf einem Schiff noch immer sicherer.

Also begann Ich am 01. November 2009 meine eigene Grundausbildung. Mein Interesse war schon immer Computern gewidmet, weshalb ich mich auch für eine Verwendung in diesem Bereich bewarb. Doch Glück im Unglück oder wie man es auch immer nennen mag, ich wurde in der

Verwendungsreihe 63 – Versorger – ausgebildet, weil für mein Einstiegs-Quartal im IT-Bereich kein Platz mehr frei war. Jedoch freundete ich mich recht schnell damit an, als Versorger meine Grundausbildung geleistet zu haben. Schließlich, und das war wohl mein größtes Glück, wurden auf der Fregatte LÜBECK zwei Versorgungsgasten benötigt. Als ich dies hörte, habe ich mich natürlich sofort freiwillig für eine der beiden Stellen gemeldet, zumal es in der Bundeswehr nicht sehr häufig vorkommt, dass man sich aussuchen kann, wohin man versetzt wird. Nun, seit Februar 2010 bin ich hier an Bord.



Foto: Rolf Walter

HptGefr -63- Lars Schüller als Verletztendarsteller im Rahmen einer Schadensabwehrübung

Zugegeben, durch meinen Bruder, der bereits hier an Bord Dienst leistete und weil der Name schon bekannt war, war mein Start hier an Bord bestimmt einfacher als bei manch anderem neuen Kameraden. Helfen konnte er mir natürlich nicht bei allem, doch Unmensch ist hier natürlich keiner.

Heute ist es so, dass wir oft etwas zusammen an Bord unternehmen, uns unterhalten oder einfach nur zusammen gesehen werden. Daraus machen



Frühjahrsreise – Newsletter

Fregatte LÜBECK

sich die Kameraden gerne einen Spaß, wenn sie uns „Hey Schüller“ zurufen und wir uns beide umdrehen, um zu schauen, wer was will und wer von uns beiden überhaupt gemeint ist. Außerdem sind wir beide „Der Jüngere“ und „Der Ältere“ je nachdem, ob das Alter oder die Stehzeit gemeint ist.

Falle eines Feuers oder Gefechts schaden- und verletztenfrei ist, um gegebenenfalls zu alarmieren und Erstmaßnahmen durchzuführen. So kommt es, wie man sich bereits jetzt schon denken kann, des Öfteren mal dazu, dass sich der Stationsleiter, Hauptbootsmann Malcherek, der Erste Schiffs-



Foto: Lars Schüller

Die Gebrüder Schüller auf der Back Fregatte LÜBECK im Hafen von Catania/Italien

Es hat auf jeden Fall Vorteile, dass wir zwei verschiedenen Hauptabschnitten angehören. Er dem Hauptabschnitt 100 – Nautik und ich dem Hauptabschnitt 400 – Versorgung und Zentrale Dienste. Wir teilen, helfen uns gegenseitig, wenn es um etwas geht, das der andere besser kann. Und wie die Zufälle so wollen, sind wir seit Anfang dieser Tour sogar auf dem selbem Gefechtsstand (Gruppenstand 1) und im selben Trupp, dem Rondentrupp. Unsere Aufgabe besteht darin, zu überprüfen, ob ein gewisser Teil des Schiffes im

sicherungsmeister, den ein oder anderen Spaß mit uns erlaubt.

Kurz und knapp zusammengefasst hat es eine Menge Vorteile, mit dem eigenen Bruder an Bord eines Schiffes zu sein. Klar ist nicht immer alles heile Welt, doch wir verstehen uns gut und treffen uns auch gerne mal auf ein Red Bull in der Messe oder gehen zusammen eine rauchen. Wo wir auftauchen, ist Spaß angesagt. Davon hat also jeder was und der Spaßfaktor leidet nie.

- Lars Schüller -



Fregatte LÜBECK

Der Bordstempel

Vielleicht hat ja schon der eine oder andere von Ihnen Post von seinem Angehörigen bekommen und der Brief war mit einem Abdruck unseres aktuellen Bordstempels versehen. All denen die ihn noch nicht kennen, möchte ich ihn vorstellen und ein paar Informationen rund um die Tradition des Bordstempels geben.



Foto: Rolf Walter

Poststempel Fregatte LÜBECK zur SNMG 1 von Januar bis Mai 2011

Warum gibt es einen Bordstempel?

Bordstempel ist eigentlich der falsche Ausdruck. Richtig müsste es Sonderstempel heißen. Dieser Begriff kommt aus der Philatelie, dem Sammeln von Briefmarken oder so genannten Ganzsachen, z.B. Briefe mit speziellen Stempelabdrücken die zu besonderen Anlässen erstellt werden. Meist werden solche Stempel zu Jubiläen oder Einweihungen angefertigt. In der Luftfahrt gibt es sie für bestimmte Flüge, z.B. Eröffnung einer Flugverbindung oder zu vergleichbaren Ereignissen. In der Marine werden Bordstempel eigentlich zu jeder längeren oder besonderen Seefahrt angefertigt. Das trifft auch auf die christliche Seefahrt zu. Bis in die 90er Jahre, hatte jedes Schiff einen offiziellen Schiffspostbearbeiter. Meist war es der Decks- oder Wachtmeister. Der

Schiffspostbearbeiter hatte nicht nur den Sonderstempel, sondern auch einen offiziellen Stempel der Bundespost, mit dem er die Briefmarken auf der Schiffspost entwerten konnte. Diese Schiffspost war, und ist es auch heute noch, unter Sammlern sehr begehrt. Auf unserer LÜBECK wird

diese freiwillige Aufgabe zurzeit durch den Waffenführungsmeister, Oberstabsbootsmann Jörg Kaluzynski, wahrgenommen. Auch heute noch erhalten wir von Sammlern viele Zuschriften, die mit dem Bordstempel versehen und dann von ausländischen Häfen an sie zurückgesandt werden.

Wie nun kommen

die Sammler an die Informationen?

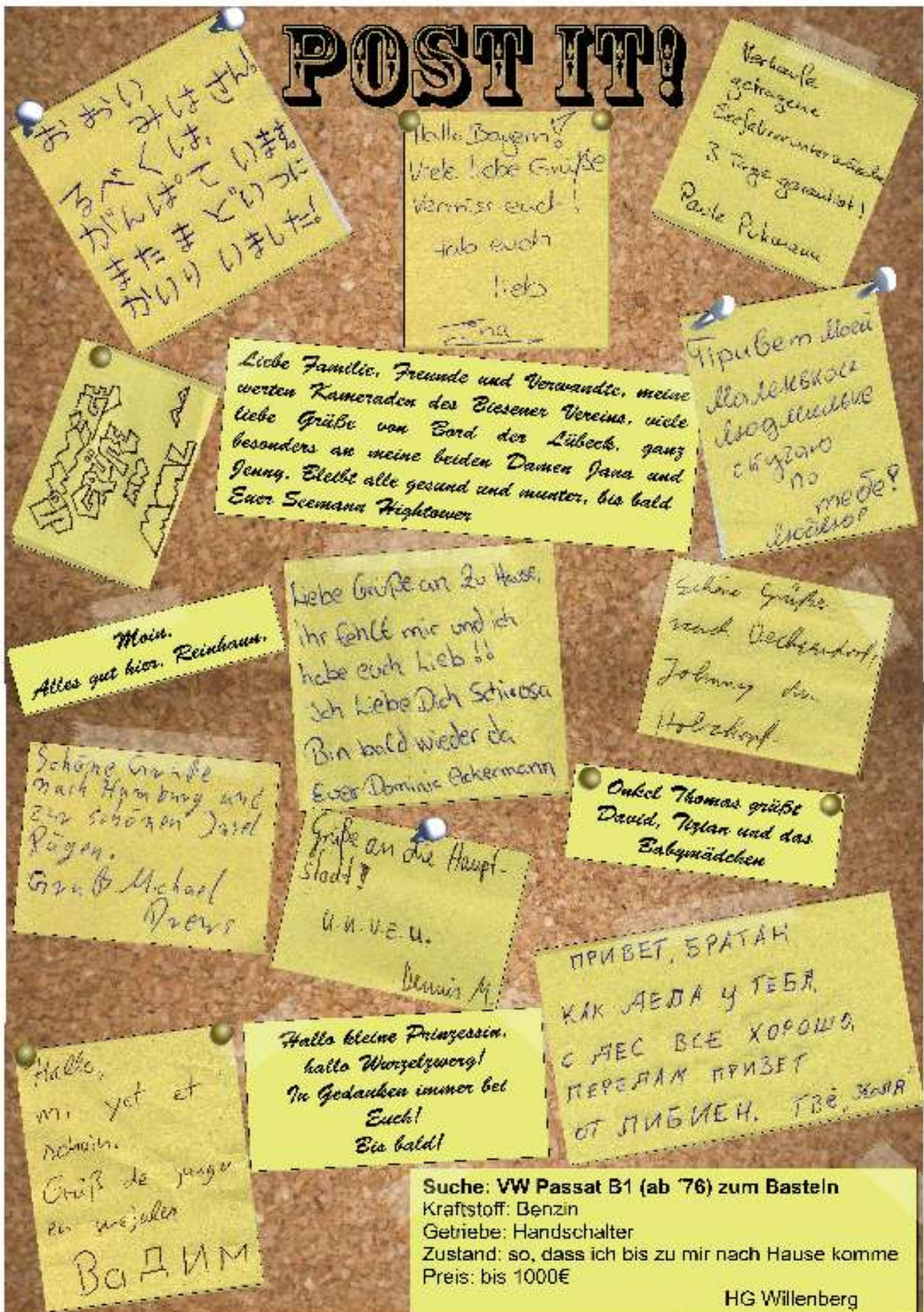
Der Stempel wird durch einen passionierten Schiffspostsammler in Kiel hergestellt. Vor einer Seefahrt erhält er ein paar Rahmendaten und entwickelt daraus 3 Entwürfe. Aus diesen Entwürfen wählen wir dann einen aus. In verschiedenen Sammlerzeitungen wird dann das Erscheinen des Stempels angekündigt. Und so schließt sich der Kreis. Die Produktion eines Stempels kostet 50 Euro. Diese Kosten werden durch einen Unkostenbeitrag von 50 Eurocent pro Stempelabdruck gedeckt.

Ich hoffe ich konnte Ihnen dieses Thema ein wenig näher bringen und wünsche Ihnen jetzt noch viel Spaß beim Lesen unseres aktuellen Newsletters.

- Jörg Kaluzynski -



Fregatte LÜBECK



Fregatte LÜBECK

Hauptabschnitt 300 - Führungsmittel- und Waffentechnik

Der Hauptabschnitt 300 ist für die Wartung und Instandhaltung der „Sensoren und Effektoren“ der Fregatte LÜBECK verantwortlich. Sie sorgen dafür, dass die operative Lage in See aufgebaut und ggf.

mit anderen Einheiten geteilt werden kann. Dazu zählen die verschiedenen Radare, Fernmelde- und Navigationsanlagen, sowie das IT-Material, welches zur Administration des Schiffes benötigt wird.



Foto: Robert Schulze

Die sog. „Effektoren“ sind die eigentlichen Waffen unserer Fregatte. Die Kalibergrößen reichen von 5,56mm (G36) bis 130mm (Täuschkörper) – Torpedo (342mm) und Harpoon (343mm) ausgenommen – und dienen zur Verteidigung des Schiffes gegen Speedboote und Flugzeuge, werden aber auch zum Angriff genutzt.

Der kleinste Hauptabschnitt an Bord wird geführt vom „Schiffselektronikoffizier“ (SELO) und gliedert sich in zwei Teileinheiten.

Teileinheit 310 – Die Augen und Ohren des Schiffes

Die Kameraden der Teileinheit 310, geleitet vom „Führungsmitteltechnikoffizier“ (FTO), warten und pflegen sämtliche Anlagen, mit denen Informationen und Daten im Gefecht gesammelt, bearbeitet und weitergeleitet werden können.

Außerhalb eines Gefechtes oder einer Übung gibt es nur eine Anlage, die für die gesamte Besatzung wichtig ist - die TV-Anlage! Gerade in Zeiten einer Fußball-WM oder einem anderen sportlichen Event ist es von essentieller Wichtigkeit, dass die kleinste Anlage im gesamten Hauptabschnitt gehegt und



Foto: Robert Schulze

Anlageninstandsetzung im Kleinen



Frühjahrsreise – Newsletter

Fregatte LÜBECK

gepflegt wird. Das Maß, an dem man die Kameraden der Führungsmitteltechnik misst, ist in diesen Momenten proportional zu den störungsfreien Minuten eines Fußball-Bundesligaspiels.



Foto: Rolf Walter

Anlageninstandsetzung im Großen

Der IT-Bereich im Abschnitt ist für die PC-Administration an Bord verantwortlich – welche hauptsächlich aus dem Zurücksetzen vergessener Passwörtern besteht - und richtet jedem Besatzungsmitglied eine E-Mail-Adresse ein. Mit dieser ist es jedem möglich, beinahe täglich Schriftverkehr mit den Daheimgebliebenen zu führen.

Teileinheit 320 – Wir machen den Kahn zum Kriegsschiff

Der „Waffentechnikoffizier“ (WTO) führt den Bereich der Artillerie-, Feuerleit- und Flugkörper-technik. Integriert in die Teileinheit 320 sind außerdem die Sonar-Instandhalter. Die Ari's – auch



Foto: Rolf Walter

Ziehen des Rohres der OTO-Melara 76mm

liebevoll Bummsköpfe genannt – berädern die Rohrwaffen an Bord. In den Auslandshäfen sind diese für die meisten Außenstehenden von außergewöhnlichem Interesse und werden daher besonders gründlich gepflegt. So ist der Turm – die OTO-Melara – ein markantes Zeichen des Schiffes. Der Flugkörperbereich hält – wie der Name schon sagt – sämtliche Anlagen in stand, die nötig sind um die verschiedenen Flugkörper an Bord abfeuern zu können.

Zur Einsatzvorbereitung gehört es, das Schiff mit Munition aufzustocken. Um die mehrere Tonnen wiegende Munition in das Schiff zu laden, packen alle Kameraden des HA 300 beim „Munitionsumschlag“ mit an.



Foto: Rolf Walter

Reinigen der kleinkalibrigen Waffen

- Marco Brachwitz -

