



Sehr geehrte Damen und Herren,

ich bin Ihnen sehr dankbar, dass ich als Kommandant der Fregatte BAYERN heute das Privileg habe, hier vor Ihnen die Festrede zur Gründung des Freundeskreises halten zu dürfen.

Ich habe vor knapp drei Jahren das Kommando über das Schiff übernommen und seit Mai 2007 verfolgt mich der Gedanke, dass dem Schiff und der Besatzung etwas Entscheidendes fehlt. Schon während meiner Zeit als Erster Offizier auf der BAYERN dachte ich darüber nach, wie man es wohl organisieren könnte, dass die Patenschaft zwischen dem Freistaat und dem Schiff noch lebendiger, noch intensiver werden könnte. Diese Patenschaft ist seit Jahrzehnten nahezu legendär und viele Schiffe beneiden die BAYERN um gerade diese Beziehung.

Damals hatte ich keine Zeit, das Projekt „Freundeskreis“ zu bearbeiten, denn Patenschaftsangelegenheiten ist traditionell ein Kommandanten-Thema.

Nun nutze ich die Gelegenheit dieser Gründungsfeier und berichte Ihnen über das Schiff und seine Besatzung, dass den Namen BAYERN schon in der vierten Generation trägt.

Im Jahre 1878 wurde die Panzerkorvette auf den Namen BAYERN getauft. Dann folgten ein Schlachtschiff der Kaiserlichen Marine und viel später ein Zerstörer der Bundesmarine. 1996 wurde die Fregatte auf ihrer Bauwerft in Emden auf den Namen BAYERN getauft.

Mancher hält es für übertrieben, aber ich bin davon überzeugt, dass die Klasse F123 das derzeit modernste Waffensystem unter den Schiffen der Marine ist. Das sage ich aus voller Überzeugung und mit großem Stolz, denn alle Sensoren meines Schiffes sind vernetzt, alle Waffensysteme sind abgenommen und einsatzklar.

Außerdem kann das Schiff sofort und ohne zusätzliche Umbauten als Führungsschiff genutzt werden. Die Nachfolgekategorie F124 ist zwar mit noch mehr moderner Technik ausgerüstet, jedoch steht die vollständige Systemintegration noch aus.

Wieso wurde die BAYERN gebaut?

Anfang der 80er Jahre stand fest, dass die Marine einen neuen Schiffstyp auflegen muss, um der Bedrohung des Kalten Krieges standhalten zu können.

Das Einsatzgebiet der Marine umfasste damals primär den Nordatlantik. Ein unwirtliches Seegebiet, das für Stürme, hohen Seegang und schlechte Sicht berühmt ist. Fregatten hätten die Konvois zwischen Amerika und Europa gegen eine massive Bedrohung aus der Luft und durch U-Boote sichern müssen. Dafür brauchte man einen Schiffstyp, der robust, seetüchtig, mit Hubschraubern und modernen Waffensystemen zur Selbstverteidigung ausgerüstet ist.

Nach diesen Vorgaben wurde die BAYERN gebaut. Größer als bisherige Fregatten, stärker dimensioniert in der Auslegung der Schiffsverbände und mit Flugkörpersystemen ausgestattet, die eine Rundumverteidigung unabhängig vom Kurs ermöglichen. So liegt z.B. der Treffpunkt meines kleinen Flugkörpers für den Nahbereich bei 6000m. Das entspricht einer Strecke vom Deutschen Museum bis zum Olympia Stadion. Der große Flugkörper schafft die dreifache Strecke.

Durch eine Vergrößerung der Länge um rund 5m und der Breite um 3m nahm die Verdrängung der Fregatte BAYERN im Vergleich zum Zerstörer um rund 1000 t zu.

Große Kastenträger wurden eingezogen. Diese geschweißten, rechteckigen Rohre mit einem Querschnitt von 1m^2 laufen an den Außenseiten und in der Mitte des Schiffes von achtern nach vorne und schützen wichtige Datenleitungen und Energieverteiler vor Splintern und Feuer.

Jede der fünfzehn Abteilungen wurde autark konstruiert und erhielt eine eigene Energieverteiler, Leck- und Feuerlöschpumpen und Klimageräte. Damit trat ein Richtungswechsel in der Schadensabwehr ein, denn nach dieser Philosophie hätte ein Treffer nur fatale Auswirkung in einer Abteilung - die davor- oder dahintergelegene Abteilung würde aufgrund der Massivbauweise aber nur geringfügig in Mitleidenschaft gezogen. Anspengversuche mit Gefechtsköpfen bis zu 300kg Explosivstoff bestätigten die Berechnungen.

Meiner Bewertung nach lieferten die Ingenieure ein Meisterstück ab, denn die BAYERN kann noch mühelos bei schlechtem Wetter eine hohe Geschwindigkeit laufen, wenn andere Fregatten ihre Fahrt deutlich reduzieren müssen.

Bis heute hat die BAYERN rund 350.000 sm zurückgelegt und damit den Äquator sechzehnmal umrundet.

Dabei wurden 43.000t Dieselkraftstoff verbraucht.

Legt man bei einem Münchner Taxi eine Laufleistung von 400.000 km zu Grunde, könnte man mit diesem Verbrauch 1000 Mercedes C-Klasse PKW über ihre Lebensdauer betanken.

Der Verbrauch der BAYERN mit 6.600lt/100km klingt zunächst gigantisch, aber wenn man Verbrauch und Gewicht in Relation bringt, würde ein Mercedes C-Klasse nur 2,5 ltr/100km verbrauchen.

Angetrieben wird das Schiff im Normalbetrieb von zwei Dieselmotoren mit zusammen 11.000 PS, die auf die beiden Propeller von jeweils 4m Durchmesser wirken. Das reicht für eine Geschwindigkeit von 20kn oder 37 km/h.

Im Gefecht und zum Erlangen der Maximalfahrt werden zwei Gasturbinen zugeschaltet. Damit erhöht sich die Maschinenleistung auf 50.000 PS und das Schiff erreicht bis zu 57km/h. Die Gasturbinen beschleunigen die 5000 Tonnen innerhalb von 4 Minuten auf 57 km/h bzw. bringen sie innerhalb von 500m wieder komplett zum Stehen.

Nun zu meiner Besatzung:

Heute gehören 212 Soldaten zur Besatzung der BAYERN. Davon sind

23 Offiziere

45 Unteroffiziere mit Portepée (Feldwebeldienstgrade)

58 Unteroffiziere

86 Mannschaften.

51 Wehrpflichtige stellen rund 25% der Besatzung. Die durchschnittliche Wehrdienstzeit liegt bei 17 Monaten.

Dazu ein Vergleich mit einer zivilen Reederei: Die ständige Besatzung der MAERSK E-Klasse Containerschiffe (397 x 57 Meter) beträgt 13 Personen einschl. Verpflegungspersonal. Nur selten sind mehr Personen an Bord, um z.B. Wartungsarbeiten oder Reparaturen unterwegs zu erledigen.

Insgesamt 243 Personen finden an Bord der BAYERN dauerhaft Platz und maximal 650 Personen dürfen an Bord mitfahren. Das bedeutet, dass die ganze Bayerische Staatskanzlei mit ihren knapp 400 Beschäftigten für eine Tagesfahrt mitgenommen werden könnte.

In einem Heeresbataillon gibt es Kompanien, an Bord der BAYERN Hauptabschnitte. Insgesamt umfasst die Gliederung sechs Hauptabschnitte. Einer ist der Bordflugbetrieb, wobei die Hubschrauber erst für Einsatzfahrten an Bord kommen. Dementsprechend sind Freikojen für die Piloten und das Wartungspersonal eingeplant.

Die BAYERN ist der Albtraum eines jeden Ersten Offiziers, der für die Sauberkeit im Schiff zuständig ist. 499 Räume müssen von den Soldaten sauber gehalten werden. Zum Vergleich: Der Buckingham Palace in London hat 599 Räume.

Mit der Klasse F123 hat die Marine erstmals ein richtiges Führungsschiff gebaut. Ein Stab von 24 Soldaten kann unter Führung eines Admirals an Bord

uneingeschränkt arbeiten. Zusätzliche Kojen, Arbeitsplätze, ein Stabsraum und eigene Fernmeldesysteme sind vorgesehen. Bis Mitte der 90er Jahre konnte ein Stab nur auf Kosten der Besatzung einsteigen, weil der wenige Platz aufgeteilt werden musste.

Nun noch einige Worte zur Einsatzpraxis:

Dieses Jahr wird BAYERN mit geplanten 206 Abwesenheitstagen den dritten Platz in der Flottenstatistik einnehmen. Nur die Fregatte KOELN ist mit 218 Spitzenreiter und unser Schwesterschiff, die BRANDENBURG liegt mit 207 Tagen nur knapp vor uns.

206 Tage (entsprechend 56% des Jahres) Abwesenheit vom Heimathafen klingt zunächst sehr nüchtern, stellt aber besonderer Herausforderungen an die Logistik und an die Führung.

Für den letzten Einsatz UNIFIL über eine Dauer von sechs Monaten wurden gebraucht:

- 7000 ltr Milch (Das entspricht über die Einsatzdauer täglich der Milchmenge einer Durchschnittskuh.)
- 8800 kg Mehl
- 26.000 Eier
- 1.800 kg Käse und 2.700 kg Wurst
- 95.000 Dosen Softgetränke (Cola, Fanta, Sprite)
- 17.500 ltr Bier = 585 Fässer à 30 ltr

Alle sechs Wochen werden drei große Container-LKw benötigt, die Nahrungsmittel und Kantinenwaren nachliefern. Obst und Gemüse wird vor Ort im Hafen über den Schiffsagenten bestellt und alles wird per Muskelkraft eingestaut. Nach zwölf Tagen auf Patrouillenfahrt läuft das Schiff im Auslandshafen morgens ein und sofort nach dem Anlegen beginnt das Alle-Manns-Manöver. Bilgenwasser wird abgegeben, Frischwasser übernommen und der Müll muss von Bord.

Zwei Kräne heben die Paletten aus den Lkw auf das Vorschiff bzw. das Flugdeck und mit einer Menschenkette werden die Pakete und Säcke ins Schiff transportiert. Keine der Fregatten der Marine verfügt über Ladeluken oder Fördereinrichtungen wie man es von Handelsschiffen kennt. Bei uns geht alles noch in Handarbeit und wenn die Sonne untergeht, ist alles erledigt.

Ha das Schiff erst einmal den Hafen verlassen, ist es ein autarkes Dorf: mit eigener Wäscherei, einem Tante-Emma-Laden, einem Klärwerk und einer Bäckerei bzw. Großküche, die morgens, mittags und abends rund 220 Portionen zubereitet.

Das Luftraumüberwachungsradar meines Flugplatzes reicht gute 200km weit und könnte damit von München nach Freiburg oder Würzburg alle Flugbewegungen überwachen. Mein Kraftwerk erzeugt bis zu 3 MW Leistung und ein kleines Krankenhaus mit Röntgengerät und Zahnstation ist auch an Bord.

Monatelange Abwesenheit stellt aber auch hohe Anforderungen an die Schiffsführung. Um den Routinedienstplan anzureichern, wurden beim Einsatz im östlichen Mittelmeer verschiedene Höhepunkte gesetzt.

Als Beispiele seien genannt:

- Bauch-Beine-Po : Das Fitnessprogramm mit Frühsport vor der gebirgigen Kulisse des Libanons bei Sonnenaufgang
- Einer grandiosen Weihnachtsfeier in Limassol mit Weihnachtsgeschichte, Vorführungen und einer selbstgebastelten Budenstadt
- Grill- / Sportfeste : auf See und im Hafen
- Schwimmen im Mittelmeer: was bei 2000m Wassertiefe für manchen Soldaten psychologisch nicht einfach war.
- Fußballerevents: Ob aktiv im Turnier gegen Mannschaften anderer Schiffe oder passiv im Hangar, da sich mit TV-Karte und stabilisierter Antenne wichtige Spiele auch auf See verfolgen lassen.

Auf der anderen Seite der Medaille mussten auch zahlreiche Repatriierungen aus besonderen persönlichen Gründen organisiert werden. Dazu zählen Krankheit, Todesfälle in der Familie, aber auch freudige Ereignisse wie eine Kindgeburt.

In meiner Dienstzeit als Erster Offizier und als Kommandant bin ich auf dem Schiff 27% seiner bisherigen Fahrtstrecke oder knapp 100.000 sm gefahren. Dabei habe ich unendlich viele schöne Stunden auf See verlebt und viele tolle Menschen in meiner Besatzung gehabt. Ich bin überaus dankbar, die BAYERN kommandieren zu dürfen und ich genieße jede Stunde meiner Kommandantenzeit.

Besonders froh bin ich, dass heute der Freundeskreis der Fregatte BAYERN gegründet wird. Dafür danke ich allen Beteiligten für ihre emsige Mitarbeit und ihren Einfallsreichtum.

Herr Peterke, Ihnen gilt mein Dank, denn Sie sind der Motor dieses Vereins. Wenn wir Sie nicht als Zugmaschine gewonnen hätten, wäre der Freundeskreis noch nicht soweit.

Aber auch Ihnen, Herr Hansel, gebührt mein Dank! Sie waren es, der die Bemühungen mit sicherer Hand in die richtigen Bahnen lenkte und damit einen guten und fehlerfreien Start ermöglichte.

Früher wünschte man sich freudig ein „Mast- und Schotbruch“, später die berühmte „Handbreit Wasser unter dem Kiel“. Für mein Schiff und seine Besatzung wünsche ich mir „drei Handbreit Wasser unter dem Sonardom“, der tiefsten Stelle des Schiffes, eine unfallfreie Fahrt und eine gesunde Rückkehr zu den Familien.

In diese guten Wünsche möchte ich aber auch Sie alle, die Gründungsmitglieder und alle Fans der Fregatte BAYERN, mit einbeziehen.

Meine Damen, meine Herren, ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.