

Festschrift

20 Jahre

Fregatte Bayern



Inhalt

Grußwort des Bayrischen Ministerpräsidenten.....	3
Grußwort des Leiters der Bayerischen Staatskanzlei.....	4
Grußwort des Kommandeurs der Einsatzflotille 2.....	6
Grußwort des Kommandanten.....	7
Der Freundeskreis der Fregatte BAYERN.....	8
Die Patenschaft und das SOS- Kinderdorf in Dießen.....	10
Die BAYERN in Zahlen.....	14
Die Organisation des Schiffes.....	15
Der Hauptabschnitt 100 stellt sich vor.....	16
Der Hauptabschnitt 200 stellt sich vor.....	19
Der Hauptabschnitt 300 stellt sich vor.....	26
Der Hauptabschnitt 400 stellt sich vor.....	30
Der Hauptabschnitt 500 stellt sich vor.....	32
Der Hauptabschnitt 600 stellt sich vor.....	34
Die Häfen der letzten 20 Jahre	38
Programm.....	46

Stand September 2016

Herausgeber: Fregatte BAYERN

Layout: OLTzS Bernhardt

Beiträge: MPräs Seehofer7

Staatsminister Dr. Huber

FltAdm Müller-Meinhardt

FKpt Brüggemeier

Platzhalter Freundeskreis

OLTzS Körner

KptLt Engelen

OLTzS Bernhardt

KptLt Hofmann

OLTzS Vollmer

Grußwort des Bayerischen Ministerpräsidenten

Seit zwanzig Jahren dient die Fregatte „Bayern“ Deutschland. Im Rahmen des Bündnisses hat sie an vielen Einsätzen teilgenommen und in der Deutschen Marine wie bei unseren Partnern hohes Ansehen gewonnen.



Besonderes Talent hat sie dabei als Helfer in der Not entwickelt: Im Januar 2008 rettete sie Schiffbrüchige vor der Küste des Libanon, im September 2012 Migranten vor Lampedusa, im Mai 2014 unterstützte sie die medizinische Behandlung eines holländischen U-Boot-Fahrers, und in diesem April barg sie die Menschen von Bord eines Seelenverkäufers vor Somalia. Ich weiß, dass einige dieser Rettungstaten unter dramatischen Umständen geleistet wurden und Mut und Geschick erfordert haben. Respekt!

Umso mehr freue ich mich über unsere Patenschaft. Der Kommandant sagt: „Eine Flagge weht in München und eine in der Welt!“

Bayern wird diese Patenschaft weiterhin pflegen, denn wir fühlen uns dem Schiff und seiner weißblauen Rautenfahne nahe. Zuerst, weil es seinen militärischen Auftrag erfüllt und die Seewege sichert. Darauf ist Deutschland wegen seiner Exporte angewiesen. Dann, weil es das Bündnis stärkt: In einer unsicheren Welt bewahrt nur Stärke die Sicherheit. Leider haben wir lernen müssen, dass unser Leben in Freiheit nicht überall geschätzt, sondern sogar bedroht wird.

Schließlich freuen wir uns über die „Bayern“, weil sie Bayern hilft. Aus ihrer Freundschaft zum SOS-Kinderdorf in Dießen spricht echtes Engagement – und das erwidern wir gern. Mein Dank gilt hier auch dem tüchtigen Freundeskreis!

Ich erwarte, dass die „Bayern“ noch lange unsere Fahne über die Meere trägt. Das ist gut so, denn eine bessere Botschafterin unseres Landes könnten wir uns nicht wünschen: Wir sind stolz auf die „Bayern“!

[Handwritten signature]

Grußwort des Leiters der Bayerischen Staatskanzlei



Herzlich grüße ich die Frauen und Männer, die auf der Fregatte „Bayern“ unserem Land dienen. Ebenso herzlich grüße ich ihre Angehörigen, die zu diesem Dienst ihren Teil beitragen.

Es gibt viele Berufe, die ihren Beschäftigten wenig Zeit lassen für daheim, aber nur wenige führen sie monatelang so weit in die Ferne. Für die Soldatinnen und Soldaten unserer seegehenden Einheiten ist das keine seltene Erfahrung – und diese Erfahrung teilen sie mit ihren Angehörigen an Land.

In den zwanzig Jahren seit 1996 sind tausende von Frauen und Männer auf diesem Schiff gefahren. Sie haben es durch Stürme und Flauten gesteuert, es gehegt und gepflegt. Repariert haben sie, es immer wieder gestrichen und so bis heute top-fit gehalten. Mit der „Bayern“ hat eine Generation von deutschen Marinern ferne Länder und exotische Häfen angesteuert. Sie haben Erfahrungen gesammelt mit übermotivierten Schleppern und wortgewaltigen Lotsen, mit der Kraft von Wind und See und mit all den Herausforderungen, die der Dienst auch im menschlichen Miteinander bedeuten kann.

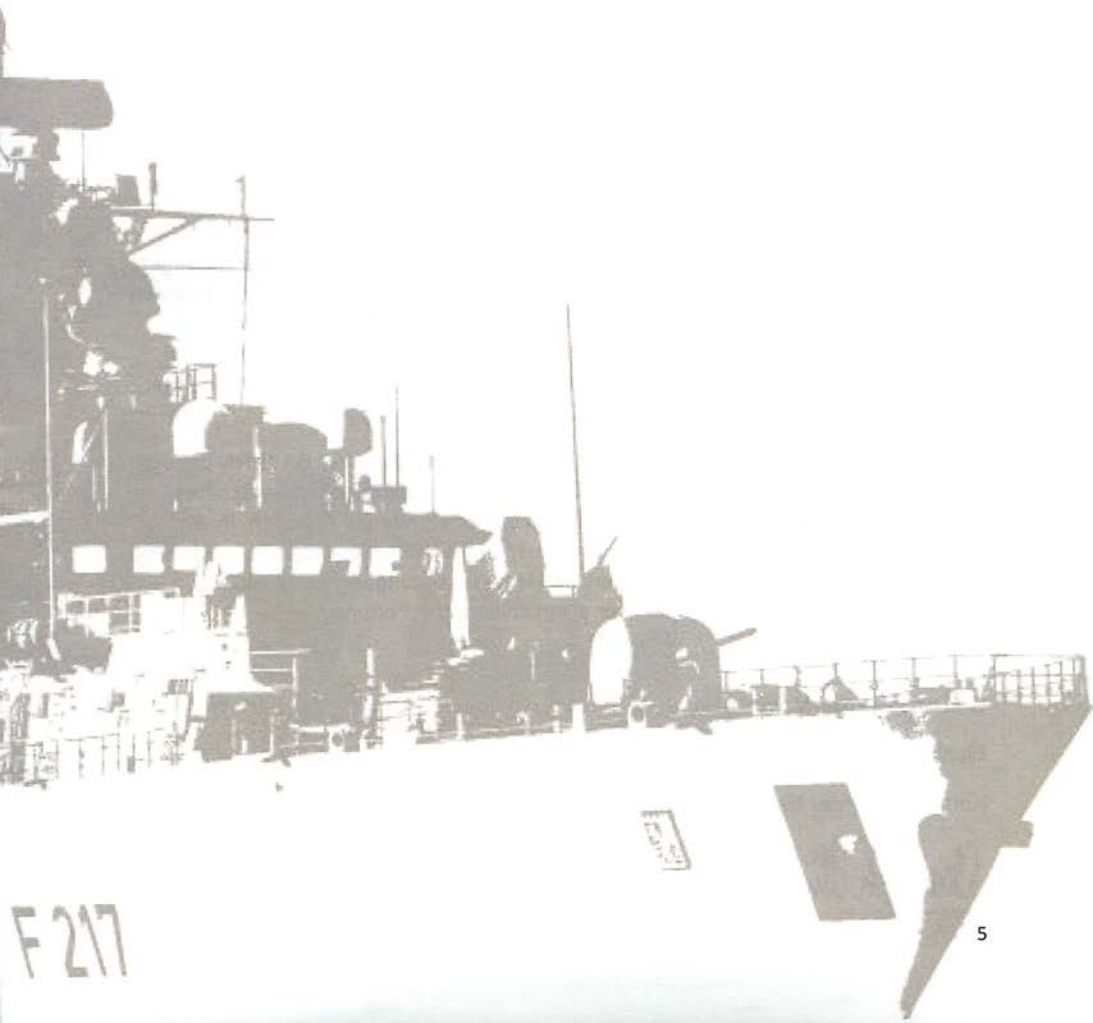
Immer hat die „Bayern“ das Wort gehalten, das Deutschland gegeben hat. Wenn unser Land international oder im Bündnis Verantwortung übernimmt, ist die „Bayern“ dabei: Im Mittelmeer mit der NATO, vor dem Libanon im Rahmen von UNIFIL oder vor Somalia mit ATALANTA!

Ich selbst bin gebürtiger Oberbayer, geprägt von Binnenland und Bergen. Aber als ich im letzten Jahr die Fregatte bei Ihrer Heimkehr begleiten durfte, habe ich spüren können, wie die Besatzung an Bord lebt und wie man miteinander umgeht. Es hat mir Eindruck gemacht, mit welcher Präzision und Souveränität die Soldatinnen und Soldaten Ausrüstung und Schiff beherrschen und wie es ist, wenn unter dem gemeinsamen Auftrag so viele Menschen lange Zeit auf engem Raum zusammenleben.

So danke ich ihnen, den Frauen und Männern der „Bayern“, nicht nur grundsätzlich für ihren Dienst, sondern auch, ganz persönlich, für ihre Gastfreundschaft und für die Eindrücke und die Erfahrung, die ich bei ihnen sammeln durfte.

Von Herzen: Alles Gute!

John John



Grußwort des Kommandeurs der Einsatzflottille 2

Frauen und Männer der Fregatte BAYERN,

zwanzig Jahre sind seit der Indienststellung Ihres Schiffes nun vergangen. Zu diesem bedeutenden Geburtstag gratuliere ich Schiff und Besatzung herzlich.



Sie alle, die aktiven und die ehemaligen Besatzungsmitglieder, aber auch Ihre Angehörigen als wichtiger Teil der großen Familie der Fregatte BAYERN, können heute mit Stolz auf die mittlerweile vergangenen zwei Dekaden ihres Schiffes zurückblicken.

Seit Juni 1996 hat die Fregatte BAYERN in allen maritimen Einsatzgebieten der deutschen Marine Flagge gezeigt und als Botschafterin unseres Landes und unserer Marine zahlreiche Häfen von Europa bis nach Asien angelaufen. Zwanzig Jahre haben Schiff und Besatzung im Auftrag der deutschen Politik sowohl an Einsätzen als auch an zahlreichen Manövern teilgenommen und haben in Übungen die Schlagkraft ihrer Hauptwaffensysteme im scharfen Schuss beeindruckend unter Beweis gestellt. Mehrfach war die BAYERN dabei als Flaggschiff eines Verbandes eingesetzt.

Bei allen Belastungen und Entbehrungen, erlebten Höhen, aber auch in schwierigen Fahrwassern, konnten die Frauen und Männer, die bisher auf der BAYERN gefahren sind, immer stolz auf den Namen ihres Schiffes sein. Sie durften sich dabei nicht zuletzt von der Patenschaft mit dem Freistaat Bayern getragen wissen; eine Patenschaft, welche die enge Verbindung des Landes mit dem weit entfernten Meer und der Marine unterstreicht.

Ohne Ihren unermüdlichen Einsatz, den Sie als die Besatzung der BAYERN gezeigt und getragen haben, wären die großen Erfolge der Vergangenheit ihres Schiffes nicht möglich gewesen. Es ist mir deshalb ein tief empfundenes Anliegen, Ihnen meinen Dank und meine Anerkennung auszusprechen. Zugleich wünsche ich Ihnen für die Zukunft und die vor Ihnen liegenden Herausforderungen eine glückliche Hand, berufliche Zufriedenheit und vor allem soldatische Fortune.

Christoph Müller-Meinhard

Flottillenadmiral

Kommandeur der Einsatzflottille 2

A handwritten signature in blue ink that reads "Christoph Müller-Meinhard".

Grußwort des Kommandanten

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Besatzungsmitglieder, Ehemalige sowie Angehörige und Freunde der Fregatte BAYERN !



Als Kommandant dieses schönen Schiffes danke ich Ihnen herzlich für die zahlreichen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten, welche die Fregatte BAYERN in den letzten Tagen und Wochen anlässlich ihres 20. Geburtstages erhalten hat.

Auch sage ich Dank für die fortwährende Unterstützung, welche unser Schiff und seine Besatzungen über lange Jahre durch die gern liebevoll als „Heimatfront“ bezeichneten Dienststellen und sonstige Einrichtungen erhalten hat. Die BAYERN weiß das noch immer sehr zu schätzen!

Mit Blick auf die Zusammenarbeit mit unserem Patenland im Süden der Republik habe ich einst die These aufgestellt, dass die Qualität einer Patenlandsbeziehung mit der räumlichen Distanz zunimmt. Dieses bewahrheitet sich auf das Positivste in unserer fortwährenden Verbindung mit dem Freistaat BAYERN. Auf dafür sage ich herzlichen Dank !

Auch wenn mit neuen und moderneren Einheiten die „jungen Wilden“ bereits ihren Platz im Marinestützpunkt Wilhelmshaven eingenommen haben, so gehört die Fregatte BAYERN im Alter von 20 Jahren noch keinesfalls zum alten Eisen. Vielmehr zeigt das Fahrprofil auch weiterhin den außerordentlich hohen Bedarf an kampfkraftigen und universell einsetzbaren Einheiten der Flotte. Es hat aber noch keinem Junior geschadet, den Leistungen und der Reife erfahrener Einheiten nachzueifern und sich bis zur Erlangung vollwertiger Fähigkeiten an diesen zu orientieren.

Es ist jedoch die Besatzung, die aus einem Stück Stahl erst ein funktionsfähiges Schiff macht! Und so möchte ich ganz besonders allen aktuellen sowie ehemaligen Besatzungsmitgliedern in Dankbarkeit gratulieren. Sie sind und waren es, die aus der Fregatte BAYERN das gemacht haben, was sie heute ist. Dieses schließt insbesondere auch all die Angehörigen unserer Seeleute mit ein, welche uns durch ihren unermüdlichen Rückhalt und ihre tägliche Unterstützung die Arbeit auf diesem Schiff erst ermöglicht haben.

Wer hart gearbeitet hat, darf aber auch gut Feiern!

In diesem Sinn wünsche ich uns allen ein gelungenes Jubiläum sowie eine schöne Feier!

Grußwort des Freundeskreises der Fregatte Bayern

Liebe Besatzungsmitglieder, Freunde und Förderer unserer Fregatte BAYERN,



mit etwas Fantasie könnten wir noch die Sektflasche knallen hören, als am 30. Juni 1994 die Gattin des damaligen Bayer. Ministerpräsidenten, Karin Stoiber, die 4. BAYERN taufte.

Aber es sollte noch 2 Jahre dauern, bis ihre Indienststellung am 15. Juni 1996 erfolgen konnte.

Heute, 20 Jahre danach, ist unser Schiff eine Institution in der Einsatzflottile 2 der Deutschen Marine.

Schiff und Besatzung haben in dieser Zeit an vielen Einsätzen und Manövern erfolgreich teilgenommen und dabei die Weltmeere befahren.

Der gemeinnützige Verein „Freundeskreis Fregatte BAYERN“ darf seit erst 6 Jahren die Besatzung und das Schiff begleiten. Oft in engem Schulterschluss mit der traditionellen Patenschaft des Freistaates BAYERN, die bis ins 19. Jahrhundert zurückblicken kann. Im Dreiklang ergänzen wir uns in dem Ziel, das Beste zu erreichen, Freundschaften aufzubauen und zu vertiefen sowie das Bewusstsein für die wichtige und wertvolle Arbeit der Soldaten zu schärfen.

Das 20jährige Jubiläum ist aber auch ein Anlass zu danken. Dem „Gründungskommandanten“, FKpt. Jens Schwarzer, der den Freundeskreis mit aus der Taufe hob, wie auch Frau Karin Seehofer, Ehrenmitglied im „Freundeskreis“. Mit ihnen hat unser Verein ein prominentes Gesicht und viel Unterstützung.

Ein besonderer Dank gilt den bisherigen Kommandanten und Verbindungsoffizieren. Sie sind die tragenden Säulen in unseren freundschaftlichen Verbindungen. Für den aktuellen Kommandanten, FKpt. Markus Brüggemeier und dem Verbindungsoffizier, Olt.z.S. Sebastian Ulbricht, gilt dies in hohem Maße. Darüber hinaus natürlich für die gesamte Besatzung!

Gemeinsam feiern wir am 8.10.2016 das 20jährige Jubiläum. Ein Fest der Freundschaft und des Zusammenhaltens. Und gemeinsam wollen wir in die Zukunft gehen. Fregatte BAYERN und sein Freundeskreis!

Herzlichen Glückwunsch, allzeit gute Fahrt und immer eine glückliche Heimkehr!

Herzlichst mit kameradschaftlichen Grüßen

Rudi Peterke

1. Vorsitzender



Die Patenschaft und das SOS-Kinderdorf in Dießen

Seit der Indienststellung der Fregatte BAYERN besteht zwischen dem Freistaat Bayern und der Fregatte die für Schiffe mit dem Namen Bayern fast schon obligatorische Patenschaft. Traditionell fühlt sich der Freistaat den Besatzungen der Korvetten, Zerstörer und Fregatten, die den Namen des größten Bundeslandes tragen, verpflichtet. Diese Verpflichtung beruht auf Gegenseitigkeit.

So hat sich die Besatzung der F217 einer besonders wichtigen Patenschaft angenommen, nämlich der zu dem SOS-Kinderdorf in Dießen am Ammersee um hier den Kindern mit Rat, Tat und Hilfe jedweder Art zur Seite zu stehen.

Niemand geringerer als die Gattin des ehemaligen Ministerpräsidenten des Freistaates BAYERN, Herrn Edmund Stoiber, Frau Karin Stoiber hat als Taufpatin der Fregatte BAYERN die Patenschaft angeregt und auch gleich die Taufpatenschaft über ein Holzspielschiff übernommen, das anlässlich des zehnjährigen Bestehens der in Dießen aufgestellt wurde.

Seit Bestehen sind beide Seiten immer erfolgreich bemüht gewesen, die Freundschaft, die über die Jahre gewachsen ist, zu pflegen. Dies geschieht sowohl durch regelmäßige Besuche von Delegationen der Fregatte am Ammersee, als auch durch „Gegenbesuche“ der Kinder in Wilhelmshaven, im Rahmen kleiner Freizeitwochen.

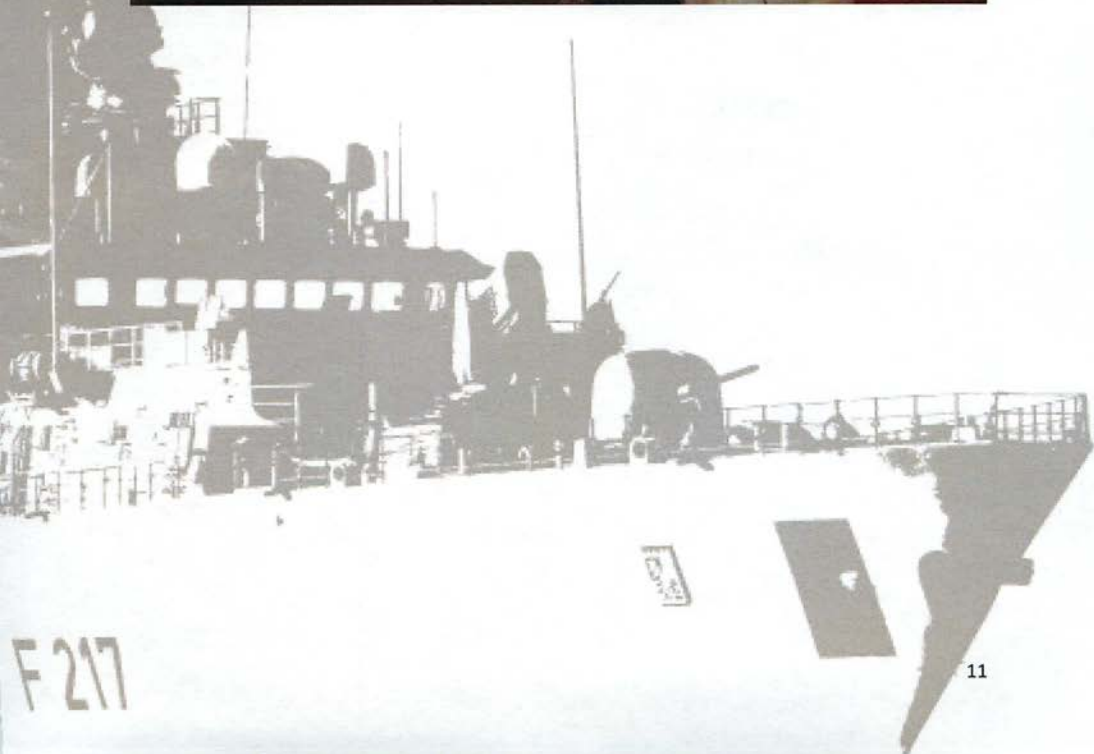
Die Besatzung der Fregatte sammelt in schöner Regelmäßigkeit innerhalb der Besatzung, um den Kindern im Rahmen der Besuche kleine, bisweilen auch große Freuden zu machen. So konnten das Holzspielschiff „Kleine BAYERN“, sowie zahlreiche persönliche Weihnachtsgeschenke gemacht werden. Beim letzten Besuch in Dießen durften die drei Besatzungsangehörigen an der Weihnachtsfeier des Kinderdorfes teilnehmen und dort personalisierte Fleecemützen als Weihnachtsgeschenk überreichen.

So es das Fahrprogramm der BAYERN zulässt, werden die Kinder zu meist einwöchigen Besuchen in die Jadestadt eingeladen, bei denen es viel Maritimes zu entdecken gibt. Nach derzeitigem Stand der Unterlagen wurde erstmalig im Jahr 2004 eine solche Freizeit durchgeführt.

Seither gab es regelmäßig die Möglichkeit für ca. 15 Kinder in den hohen Norden zu reisen und das Wattenmeerhaus, das Watt an sich, das Wellenbad in Hooksiel kennenzulernen, selbstgebaute Drachen steigen zu lassen, einen bunten Spielenachmittag zu erleben und an Bord des „Steinbock“ dem Wohnschiff der Marinejugend zu übernachten.

Traditionell fühlen sich die Portepeeunteroffiziere der BAYERN den Kindern aus Dießen besonders verpflichtet. So ist es schöne Sitte, dass das Mittagessen an

Bord der Fregatte bei und mit den PUOs zusammen gegessen wird. PUOs, die die Aktivitäten betreuend begleiten wollen, finden sich bei jeder Freizeit schon weit vor Beginn der einzelnen Veranstaltungen.







Die Fregatte Bayern in Zahlen

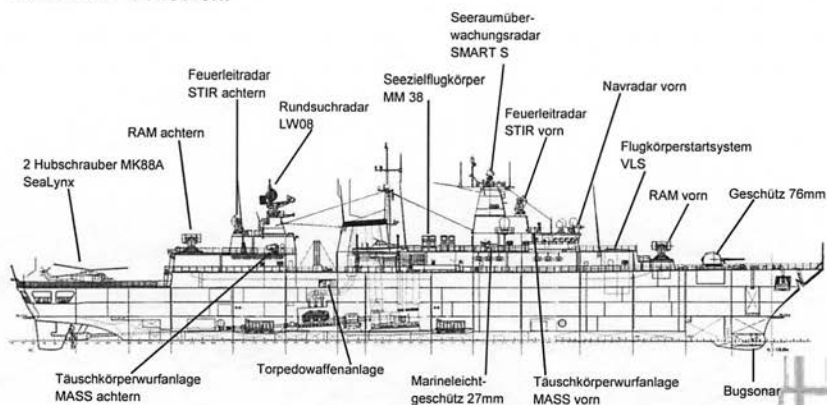
Länge über Alles: 138,9m

Breite über Alles: 16,7m

Tiefgang: 6,6m

Einsatzverdrängung: 4900t

Effektoren / Sensoren:



Antrieb: CODOG

2 Antriebsdiesel je 5200 PS

oder 2 Gasturbinen je 26000 PS

auf 2 Wellen mit Verstellpropelleranlage

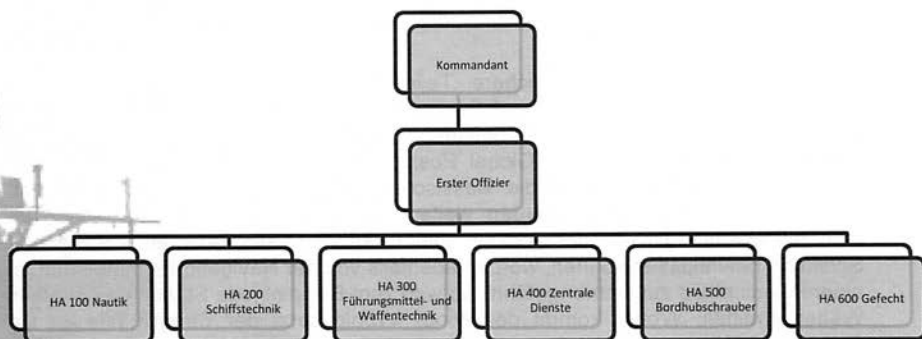
Geschwindigkeit: >29kn

Reichweite: 4000nm bei einer Fahrt von 18kn

Besatzung: 186 bis 243 Personen

Die Organisation des Schiffes

Um ein Schiff der Größenordnung der Fregatte Bayern effektiv Führen zu können, bedarf es einer durchdachten Organisation. Diese ist auf den Schiffen der Marine fest vorgeschrieben, besteht aus den sogenannten Hauptabschnitten und wird im folgenden Organigramm dargestellt:



Der Kommandant trägt die Gesamtverantwortung für Personal, Material und Ausbildung sowie den operativen Einsatz der Einheit. Ihm unterstellt ist der Erste Offizier, der als Leiter des Innendienstes die disziplinarische Gewalt im Schiff darstellt. Ihm unterstellt wiederum sind die Hauptabschnitte, die jeweils in verschiedene Abschnitte unterteilt sind. Die einzelnen Hauptabschnitte stellen sich auf den nächsten Seiten vor.

Der Hauptabschnitt 100 stellt sich vor



Der **Hauptabschnitt 100 Nautik** ist in zwei Abschnitte gegliedert. Der Abschnitt 110 Navigation und der Abschnitt 120 Decksdienst. Insgesamt arbeiten knapp 30 Leute unter der Führung des Hauptabschnittsleiters Kapitänleutnant Kuntzsch.

Damit Sie einen besseren Einblick in den Bordalltag gewinnen können, werden im Weiteren die beiden Abschnitte und deren Tätigkeiten genauer erläutert:

Der **Abschnitt 110 Navigation** wird durch den Zweiten Navigationsoffizier, Oberleutnant zur See Heinemann, zu sammen mit dem ersten Navigationsmeister, Oberbootsmann Sommerfeld, und dem zweiten Navigationsmeister, Oberbootsmann Mosbach, geführt. Drei weitere Mannschaftsdienstgrade unterstützen den Abschnitt als Navigationsgasten.

Die Navigation ist für die sichere Teilnahme des Schiffes am Seeverkehr mitverantwortlich. Ist das Schiff auf See muss stets ermittelt werden, auf welcher Position sich das Schiff zurzeit befindet. Hierfür werden heutzutage vor allem technische Hilfsmittel wie das Global Positioning System (GPS) und die digitale Seekarte genutzt. Aber auch die klassischen Navigationsverfahren mit Sextant, Peildiopter und Stechzirkel werden weiterhin angewendet und ausgebildet, um jederzeit unabhängig von der Technik sein zu können. Alle Faktoren, welche den Schiffsort beeinflussen können, werden ebenfalls von der Navigation ermittelt und zu einem Gesamtbild zusammengeführt. So wird zum Beispiel jede Stunde das aktuelle Wetter ermittelt: Woher kommt der Wind? Wohin setzt der Strom? Wie ist die Sichtweite? Wie stark ist der Seegang?

Mit allen ermittelten Daten berät die Navigation den Wachoffizier, welcher das Schiff im Auftrag des Kommandanten steuert. Alle Informationen, die er zum Fahren des Schiffes benötigt, kann er von der Navigation einfordern. Sei es eine Empfehlung zur Kurssteuerung, den aktuellen Wind oder die Zeit bis zum nächsten Anbrezeitpunkt.

Stets erhält er kompetente und verlässliche Beratung, rund um die Uhr. Aber nicht nur der Wachoffizier erhält diese wichtigen Daten sondern diese werden von der



Positionsbestimmung mit dem Peildiopter



Arbeitsbereich der Navigation - Alle Instrumente stets im Blick

Navigation auch in das Schiffstagebuch eingetragen. Das ist der urkundliche Nachweis über alle Ereignisse, die als Nachweis über die Führung, die sichere Navigation des Schiffes, die Handhabung des Dienstes sowie weitere wichtige Ereignisse an Bord erforderlich sind.

Der **Abschnitt 120 Decksdienst** wird durch den Decksoffizier, Oberleutnant zur See Körner, zusammen mit den beiden Decksmeistern, Hauptbootsmann Lüß und Hauptbootsmann Beckmann, geführt. Sie sind dabei für den Decksunteroffizier und die Decksgasten verantwortlich.

Der Decksdienst ist für die Arbeiten an Oberdeck, das Aussetzen und Bedienen der Beiboote, seemännische Manöver und das Stellen der Seewachen verantwortlich.

Gerade auf See sind die Außenhaut des Schiffes und die Aufbauten besonderen Witterungsbedingungen, einer feuchten Atmosphäre mit hohem Salzgehalt ausgesetzt. Hier ist die vernünftige und ständige Pflege des Oberdecks sehr wichtig. Daher müssen alle Oberflächen regelmäßig von Rost befreit und danach gepönt (pönen = maritimer Begriff: streichen) werden. Des Weiteren gibt es auf dem Oberdeck verschiedene Belege, so zum Beispiel der rutschfeste Belag, welcher die Standfestigkeit von Personal an Oberdeck erhöhen soll. Das Aufrechterhalten des Belags und der Farbe ist ein wichtiger Bestandteil der Arbeit des Decksdienstes.

An Bord der Fregatte BAYERN haben wir außerdem zwei Beiboote welche bei Mann über Bord Manövern oder auch zum Personaltransfer benutzt werden können. Diese Boote werden durch die Bootsmannsgruppe des Abschnitts gefahren und mit zu Wasser gelassen. Damit man als Bootsfahrer eingesetzt werden darf, ist der Erwerb des Kraftbootführerscheins nötig. Dieser ist vergleichbar mit dem Sportbootführerschein. Im Rahmen der Operation ATALANTA am Horn von Afrika haben wir im April 2016 auch 92 Menschen aus Seenot gerettet. Hier war die Bootsmannsgruppe essentieller Bestandteil beim Verbringen der Schiffsbrüchigen an Bord der Fregatte BAYERN von dem Boot mit dem Sie zu sinken drohten.



Speedboot der Fregatte Bayern

Der Decksdienst stellt außerdem das Personal für alle seemännischen Manöver. Dies beinhaltet vor allem das Ankern und das Anker aufgehen, An- und Ablegen in Häfen, Seeverorgungsmanöver oder auch das Schleppen und Geschleppt werden von Schiffen.

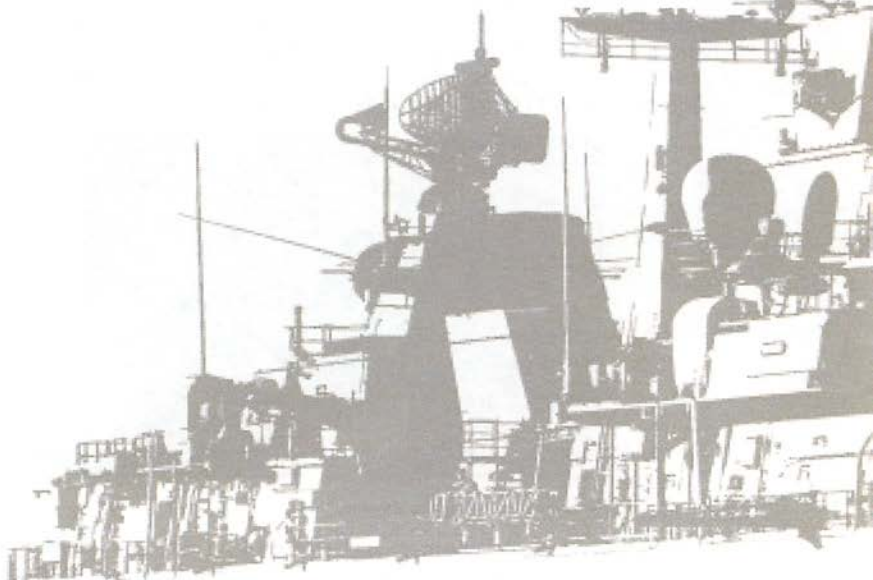
Gerade das Seeversorgungsmanöver ist ein wichtiger Bestandteil bei der Kraftstoffversorgung des Schiffes. Die BAYERN läuft nicht immer einen Hafen an wo entweder Kraftstoff übernommen werden kann oder wenn dieser benötigt wird, ist kein Hafen geplant. Dafür gibt es Betriebsstofftanker von verschiedenen Nationen mit welchen ein Seeversorgungsmanöver durchgeführt werden kann. Dabei fahren die beiden Schiffe parallel und auf gleicher Höhe zu einander und es wird ein Kraftstoffschlauch zum Betanken von dem Versorger an die BAYERN übergeben. Sobald der Schlauch mit dem Kraftstoffsystem verbunden ist, wird Diesel getankt. Im ATALANTA Einsatz 2016 wurden so an einem Tag 430.000 Liter Diesel innerhalb von zwei Stunden in das Schiff getankt.



Seeversorgung mit FGS Spessart



Schlauchübernahme zur Betankung



Der Hauptabschnitt 200 stellt sich vor



Hauptabschnitt Schiffstechnik während des Einsatzes ATALANTA 2016

Von allen von Menschenhand geschaffenen Transportmitteln ist ein Kriegsschiff wohl das mit der geringsten Nutzlast im Verhältnis zum Eigengewicht. Oder anders: Um für 243 Soldaten im Einsatz Heimat und Arbeitsplatz zu sein, bedarf es 4628 Tonnen geballter Technik. So viel wiegt eine Fregatte der Klasse 123 leer, also ohne ihren Einsatzvorrat an Material, Munition und ohne die rund 520.000 Liter Treibstoff, 100.000 Liter Frischwasser und 50.000 Liter Schmierstoff zum Betrieb der Fregatte und ihrer Hubschrauber.

Bei gleichen Relationen würde ein Automobil zum Transport einer fünfköpfigen Familie immerhin 100 Tonnen wiegen.

Da Familien aber üblicherweise ein geringeres Anspruchsdenken an die technische Ausstattung und die Wehrhaftigkeit ihres Fahrzeugs stellen, konnten deren Hersteller auf viele der technischen Notwendigkeiten eines Kriegsschiffs verzichten.

Wodurch auch die relativen Kosten eines Kfz familiengemäßer ausfallen als die einer Fregatte.

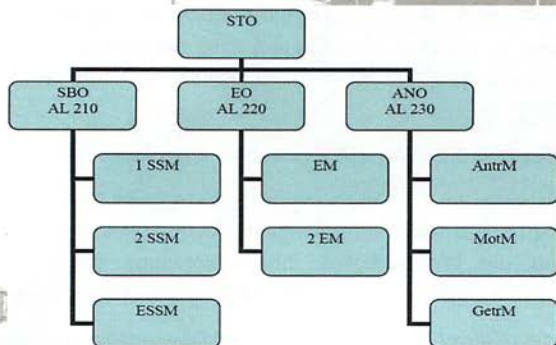
Im Gegensatz zum Automobil ist die Technik an Bord also nicht nur umfangreicher, sondern auch anspruchsvoller. Die Besatzung einer Fregatte muss jederzeit, insbesondere während mehrmonatiger Einsätze, alle technischen Fähigkeiten des Schiffes erhalten. Da es leider auch keine Fachwerkstätten auf dem Meer gibt, geschweige denn den ADAC, müssen Reparaturen und Wartungen in möglichst kurzer Zeit von der Besatzung selbst durchgeführt werden. Menge und Komplexität der Anlagen und Systeme erfordern zudem eine hohe Spezialisierung der Bediener und Instandsetzer.

Da verwundert es nicht, dass der Hauptabschnitt 200 den größten Anteil an der Besatzung stellt. Die Soldaten der Schiffstechnik verfügen über ein weiteres Alleinstellungsmerkmal: Neben der intensiven Ausbildung an der Marine-Technik-Schule können grundsätzlich nur solche Soldaten im technischen Dienst an Bord einer Fregatte in vollem Umfang verwendet werden, welche über eine Berufsausbildung in einem technischen Bereich verfügen.

Derart in der Physik verhaftet sind die Techniker üblicherweise auch die erste Wahl bei allen Fragen der Schadensabwehr, dem sogenannten Inneren Gefecht an Bord eines Kriegsschiffes. Ob bei Feuern, Wassereinbrüchen oder ABC-Bedrohungen, zusammen mit der übrigen Besatzung führt die Schiffstechnik eine ausgeklügelte Organisation gegen jede Art von Beschädigungen ins Feld.

Trotz dieser Voraussetzungen ist der Erfolg der Techniker an Bord immer abhängig der Fähigkeit im Team zu bestehen, da sich die meisten Systeme gegenseitig beeinflussen und zu komplex sind, um von einem Einzelnen durchdrungen zu werden.

Um allen Anforderungen effektiv begegnen zu können, unterteilen sich die 55 Schiffstechniker auf drei wesentliche Bereiche:



Hauptabschnittsgliederung HA200

Die Teileinheit 210 - Schiffsbetriebstechnik:



Wartungsarbeiten am Turbokaltwassersatz



Wartungsarbeiten am Frischwassererzeuger

Schiffsbetriebstechniker sind die Spezialisten, die für Bedienung und Instandhaltung der modernen Betriebsanlagen, zum Beispiel der Kälte-, Klima- und Umweltschutzanlagen, der Feuerlösch- und Sprühanlagen sowie die Kräne, Aufzüge und Hebezeuge, die Betrieb- und Einsatzfähigkeit eines Schiffes gewährleisten, zuständig sind.

Von Soldaten der Verwendungsreihe 44 werden technisches Verständnis, handwerkliche Fertigkeiten, Verantwortungsbewusstsein und Einsatzbereitschaft verlangt.

Geführt wird die Teileinheit 210 vom Schiffsbetriebstechnikoffizier. Ihm zur Seite stehen 3 PUO's, 6 Unteroffiziere und 12 Mannschaftsdienstgrade.

Die Hauptaufgaben an Bord sind:

- Überwachen und Bedienen der schiffsbetriebstechnischen Anlagen und Geräte und Pumpen der Lenzanlage und Feuerlöscheinrichtungen, Seewassereinrichtungen, Aufbereitungsanlage für Frischwasser, Kälte-, Klima- und Umweltschutzanlagen und Ruderanlagen
- Durchführen von Pflege-, Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten (zum Beispiel Austauschen von Baugruppen der Steuer- und Regeleinrichtungen der Lüftungstechnischen Anlage)
- Durchführen von Pflege- und Wartungsarbeiten an sämtlichen Brandabwehr-, ABC-Abwehr- und Leckabwehrmaterial; Durchführen von Sofortmaßnahmen in der Leck-, Brand- und ABC-Abwehr sowie im Rettungs- und Bergungsdienst.
- Wartung und Pflege der Abwasseraufbereitungsanlage und des gesamten Toilettensystems
- Wartung und Pflege der beiden Frischwassererzeugeranlagen mit einer Produktionsleistung von ca. 2400 L/h
- Wartung und Pflege der beiden Atempuffverdichtern die für die Befüllung der Atemschutzgeräte und der Tauchgeräte dienen

Die Teileinheit 220 - Die Elektrotechnik:

In unserem Leben ist der Strom aus der Steckdose zu einer Selbstverständlichkeit geworden. Oftmals wird uns aber erst während eines Stromausfalls bewusst, wie stark unser tägliches Leben tatsächlich durch die elektrische Energie geprägt ist. Denn ohne Strom läuft zu Hause fast nichts mehr. Dazu gehört der Kühlschrank, das warme Wasser aus dem Umlaufferhitzer, der elektrische Rasierapparat oder die Türklingel. Während ein Stromausfall in den heimischen vier Wänden „lediglich“ zu einem deutlichen Verlust an Bequemlichkeit führt, kann der Spannungsausfall an Bord eines Schiffes zu gefährlichen Situationen führen. Im Falle eines totalen Spannungsausfalles sind unzählige wichtige Anlagen und Geräte



Soldat bei PME Maßnahmen am E-DiMot

betroffen. Der WO auf der Brücke kann beispielsweise das Schiff nicht mehr richtig Steuern, da die Ruderanlage ausfällt, in der OPZ fallen die Radaranlagen aus, dem Leitstand stehen keine elektrischen Feuerlöschpumpen oder Lenzanlagen mehr zur Verfügung, im Schiffs lazarett fällt die Beleuchtung aus und in der Kombüse wird das Essen im Kochtopf kalt. Um diese Gefahr wirksam zu vermindern ist das Stromnetz an Bord der Fregatte Bayern nach strengen Anforderungen in punkto Stabilität, Zuverlässigkeit und Ausfallsicherheit konzipiert worden:

Das Herz des Bordnetzes auf der Bayern bilden vier leistungsstarke Dieselmotoren, welche mit ihren angehängten Drehstromgeneratoren insgesamt 3 MW erzeugen und somit genug Leistung abgeben, um eine Kleinstadt zuverlässig mit Strom zu versorgen. Die vier EAggregate teilen sich auf zwei E-Werke auf, welche sich strategisch günstig einmal im Vor- und einmal im Achterschiff befinden und durch eine Überleitung miteinander verbunden sind. Diese Aufteilung ist von Vorteil, da die Leistung eines jeden E-Werkes ausreicht um das Schiff ohne Einschränkungen sicher betreiben zu können.

Aus jedem E-Werk werden die so genannten

Hauptgruppen mit 440 V und 60 Hz gespeist.

Hauptgruppen sind Knotenpunkte, welche die Spannung aus den E-Werken an die

Verbraucher verteilen oder weitere Gruppen mit Energie versorgen. In diesen (Unter-) Gruppen werden die Spannungen bei Bedarf transformiert (z.B. 220 V und 60 Hz) und an die entsprechenden Verbraucher weiter geleitet. Um einen sicheren Betrieb des Bordnetzes und der elektrischen Anlagen gewährleisten zu können führen wir eine ganze Reihe von wichtigen Pflege- und Wartungsarbeiten an der E-Anlage durch. Dabei sind einige Arbeiten recht einfach, wie das Beseitigen von Staub aus den Schaltschränken, der irgendwann mal zu einem Brand führen könnte.



Soldaten bei Arbeiten im E-Schalttafelraum

Verbraucher verteilen oder weitere Gruppen mit Energie versorgen. In diesen (Unter-) Gruppen werden die Spannungen bei Bedarf transformiert (z.B. 220 V und 60 Hz) und an die entsprechenden Verbraucher weiter geleitet. Um einen sicheren Betrieb des Bordnetzes und der elektrischen Anlagen gewährleisten zu können führen wir eine ganze Reihe von wichtigen Pflege- und Wartungsarbeiten an der E-Anlage durch. Dabei sind einige Arbeiten recht einfach, wie das Beseitigen von Staub aus den Schaltschränken, der irgendwann mal zu einem Brand führen könnte.

Die Teileinheit 230 - Die Antriebstechnik:

Die „Antreiber“ bestehen aus dem Antriebsoffizier, dem Antriebsmeister, dem Motorenmeister und dem Getriebemeister, sowie 6 Unteroffizieren und 6

Mannschaftsdienstgraden. Die „Antrieber“ versehen ihren Dienst weit unten im „Keller“ der Fregatte BAYERN und sehen nur selten das Sonnenlicht.

Das Schiff fährt, aber nicht von allein. Damit sich die beiden 5-flügeligen, 4,2m im Querschnitt messenden Propeller durch die 7 Weltmeere schrauben können, bedarf es der Kraft von zwei Antriebsdieselmotoren der Firma *MTU Friedrichshafen*, ausgelegt jeweils als 20 Zylinder V-Motor in Bi-Turbo Ausführung mit 5600 PS und einem Hubraum von rund 191 Litern. Alternativ stehen uns zwei modifizierte Gasturbinen des Herstellers *General Electric* mit jeweils knapp 26000 PS zur Verfügung, um uns auf eine Höchstgeschwindigkeit von 30 Knoten (ca. 55 km/h) zu katapultieren. Diese starke Leistung sorgt auch dafür, dass die Fregatte BAYERN mit ihren 4900 Tonnen aus voller Fahrt heraus innerhalb von 1 ½ Schiffslängen zum Stillstand gebracht werden kann.

Komplettiert wird die Antriebsanlage durch zwei Getriebe mit einem Gewicht von jeweils mehr als 45 Tonnen welche die Leistungen der Antriebsaggregate auf die beiden knapp 52 Meter langen Wellen verteilen und die Vorschubkraft des Schiffes von ca. 93 Tonnen über die beiden Hauptdrucklager auf den Schiffskörper übertragen.

Der Dieselmotorkraftstoffvorrat von etwa 520000 Liter stellt die hierfür benötigte Energie in Flüssigform zur Verfügung. Dieser Vorrat ist allerdings bei Volllast, sprich bei Gasturbetrieb und 30 gelegten Knoten, innerhalb von weniger als 2 Tagen verbraucht. Dementsprechend selten wird diese Antriebskonfiguration genutzt, sodass die Motoren den sogenannten „Marschantrieb“ bilden. Die Gasturbinen bilden den „Gefechtsantrieb“ oder werden verwendet, wenn es einfach mal schnell gehen muss.

Die Aufgaben der Antriebstechnik sind komplex und vielseitig. Neben den Materialerhaltungsmaßnahmen der einzelnen Anlagen umfassen sie z.B. die Betriebsstoffuntersuchung der verschiedenen Medien, wie Schmieröl, Kraftstoff und Frischkühlwasser, welche durch die Anlagen fließen und im bordeigenem Untersuchungslabor analysiert werden.

Nicht jeder Dieselmotorkraftstoff, welcher in den Häfen dieser Welt getankt wird, hat eine solch gute Qualität wie in Deutschland. Dies kann verheerende Folgen für den



Ein "Antrieber" bei der Arbeit am Motor

sicheren und einwandfreien Betrieb der mitunter empfindlichen Anlagen und Maschinen an Bord haben. Um dies zu verhindern, arbeitet mindestens einer der beiden Kraftstoffseparatoren im Dauerbetrieb um den Diesel aus den Vorratsbunkern aufzubereiten, um ihn dann frei von Wasser und Schmutz den Maschinen zur Verfügung zu stellen. Diese und noch viele weitere antriebstechnische Anlagen befinden sich in den Maschinenräumen, welche gleichzeitig die größten Räume der BAYERN darstellen.

Des Weiteren befindet sich die Maschinenwerkstatt in der Hand der Antriebstechnik. Hier werden nicht nur verschiedenste Dinge des täglichen Gebrauchs an Bord repariert, sondern es werden auch die schönsten und individuellsten Kleinigkeiten in ausdauernder und penibler Handarbeit angefertigt.

Umfangreiche und mitunter sehr langwierige Instandsetzungsmaßnahmen in See und vor allem im Hafen sowie in Werftliegezeiten sind, neben dem bereits bekanntem Seewachrhythmus, an der Tagesordnung der Antreiber, um die Antriebskraft der BAYERN zu jeder Tages- und Nachtzeit zu gewährleisten. Für die einwandfreien Arbeitsergebnisse sind nicht zuletzt der hohe Anlagenstolz der jungen und motivierten Frauen und Männer sowie die hervorragende Teamarbeit in der Teileinheit verantwortlich, um im Falle von Defekten auch in sehr engen Zeitfenstern eine akkurat funktionierende Antriebsanlage zur Verfügung zu stellen. Dies erfordert oft schweißtreibende Arbeit weit über den allgemeinen Dienstschluss hinaus, bei Betriebsraumtemperaturen jenseits der 45°C.

Wenn es also wieder einmal heißt: „Die BAYERN sticht in See“ kann man auf eines mit Sicherheit setzen: Die Antreiber werden bereit sein, ihr Bestes zu geben. Denn im „Keller“ brennt noch Licht...



Der Hauptabschnitt 300 stellt sich vor

Der Hauptabschnitt 300 an Bord einer Fregatte der Klasse 123 ist verantwortlich für die Wartung und Instandsetzung der gesamten Führungsmittel- und Waffentechnik. Hauptabschnitt 300 wird aus 4 Offizieren, 9 Meistern, 12 Unteroffizieren und 5 Mannschaftsdienstgraden gebildet.



Der Hauptabschnitt 300 während des Atalanta Einsatzes 2016

Organisatorisch gliedert sich der Hauptabschnitt in die Bereiche:

Teileinheit 310: Führungsmitteltechnik

Die Teileinheit 310 ist verantwortlich für die meisten Radaranlagen an Bord, für die EloKa (Elektronischer Kampf) -Systeme (Elektronischer Kampf), das Zentralrechnersystem und alle internen und externen Kommunikationsanlagen.

Teileinheit 320: Waffentechnik

In den Verantwortungsbereich der Teileinheit 320 fallen alle Waffen an Bord der Fregatte, von Handfeuerwaffen bis zum schweren Seezielflugkörper. Aber auch die Feuerleitanlagen sowie die Feuerleitradare werden durch diese Teileinheit betreut.

Teileinheit 330: Informationstechnik

Auf dem Papier in die beiden anderen Teileinheiten aufgegliedert, in der Realität jedoch organisatorisch getrennt, ist die Teileinheit 330 verantwortlich für jegliches IT-System an Bord dieser Fregatte, vom Betreuungsnetzwerk über das „normale“ dienstliche Netzwerk bis zum Führungs-Informations-System.

Organisatorischer Aufbau des Hauptabschnitts:

Der Hauptabschnitt 300 wird vom Schiffselektronikoffizier (SELO) geführt. Dem SELO unterstellt sind 3 Offiziere, die die jeweiligen Teileinheiten führen. Dem Führungsmitteltechnikoffizier (FTO) untersteht dabei die Teileinheit 310, dem Waffentechnikoffizier untersteht die Teileinheit 320 und der Informationstechnikoffizier führt die Teileinheit 330.

Der Hauptabschnitt 300 führt an den ihm anvertrauten Anlagen die nötigen Wartungen und Instandsetzungen durch, um sie dem Hauptabschnitt 600 (Gefecht) zur Benutzung zur Verfügung zu stellen. Zu diesem Zweck sind die Angehörigen des Hauptabschnittes vielfältig ausgebildet und damit Experten auf ihrem jeweiligen Gebiet. Im Gefecht bildet der Hauptabschnitt 300 eine relativ autark arbeitende Organisation die mittels behelfsmäßiger Reparaturen (dem sogenannten Battle Damage Repair) versucht, dem Schiff auch im beschädigten Zustand möglichst viel Kampfkraft zu erhalten. Eine Sonderrolle kommt im Gefecht dem SELO zu, der hier Berater der Schiffsführung ist und dabei den Kommandanten ständig über den Status der Anlagen an Bord und die Möglichkeiten ihres Einsatzes unterrichtet.

Teileinheit 310

Die Teileinheit 310 besteht aus einem Offizier, 3 Meistern, 7 Unteroffizieren und einem Mannschaftsdienstgrad.

Der 1. Elektronikmeister (I EloM) ist für Pflege, Wartung und Instandsetzung des Zentralen Rechner Bereiches (ZRB) verantwortlich. Unterstützt wird er hierbei von einem Unteroffizier. Der Zentrale Rechner Bereich ist sozusagen das Gehirn des Schiffes. In ihm werden die Daten der Sensoren (Radare, EloKa-Anlage) aufbereitet, auf den Konsolen in der OPZ dargestellt und auch etwaiger Waffeneinsatz eingeleitet.

Der 3. Elektronikmeister (III EloM) betreut mit seinen 3 Unteroffizieren die meisten Radaranlagen des Schiffes. Anlagen unter seiner Obhut sind das 2D-Radar LW08, das 3D-Radar SMART-S, die beiden Navigationsradaranlagen, das IFF-System (Identification Friend or Foe) zur Freund-Feind-Erkennung sowie die EloKa-Anlage FL 1800.

Der 4. Elektronikmeister verantwortet die internen und externen Kommunikationssysteme des Schiffes sowie die Navigationsanlagen. Unterstützung erhält er dabei von seinen 3 Unteroffizieren und seinem Mannschaftsdienstgrad. Zu den externen Kommunikationsanlagen gehören dabei alle Funksender in unterschiedlichsten Frequenzbereichen sowie die SatCom-System. Zur internen Kommunikation verfügt die Fregatte Bayern über einen ausgeklügelten Mix aus einer Telefonanlage, einem Lautsprechersystem und mehreren Sprechanlagen, die teilweise sogar Autark ohne Speisespannung betrieben werden.

Teileinheit 320

Die Teileinheit 320 besteht aus einem Offiziersdienstgrad, 5 Meistern, 4 Unteroffizieren und 4 Mannschaftsdienstgraden.

Der Artilleriewaffenmeister (AWM) ist dabei für alle Rohr Waffen an Bord verantwortlich. Bei der teilweise sehr zeitintensiven Pflege der ständig den Witterungseinflüssen ausgesetzten Waffen unterstützen in 2 Unteroffiziere und 4 Mannschaftsdienstgrade. Genauer aufgeschlüsselt ist der AWM und seine Unterstützer verantwortlich für alle Handfeuerwaffen (Pistole P8, Gewehr G36, Leinenschießgewehr, Signalpistolen, Maschinengewehr MG3, schweres Maschinengewehr), die Torpedowaffenanlage (TWA), die 27mm Marineleichtgeschütze (MLG), den 76mm Turm der Firma OTO Melara sowie das MultiAmmunitionSoftkillSystem (MASS) eine Täuschkörperwurfanlage. Weiterhin verantwortet er die Lagerung und Nachweisführung der Munition für seine Systeme.

Der Flugkörpermeister (FKM), im Marinejargon manchmal auch liebevoll „Rakete“ genannt, ist für die Flugkörper, ihre jeweiligen Abschussanlagen und die Elektronik dahinter verantwortlich. Zu seinen Systemen zählen das VerticalLaunchSystem (VLS) mit seinen Nato Sea Sparrow (NSSM) Flugkörpern, die schweren Seezielflugkörper und das Rolling-Airframe-Missile System (RAM) zur Abwehr anfliegender Flugkörper im Nächstbereich.

Die beiden Artilleriewaffenleitmeister sind, gemeinsam mit ihrem Unteroffizier, verantwortlich für die Feuerleitanlage mit den beiden Feuerleitradaren, sowie die Multisensorplattform 500 (MSP), ein opto-elektronischer Sensorkopf mit Tag und Nachtsichtfähigkeit. Mit der Feuerleitanlage können der Turm sowie die NSSM-Flugkörper ans Ziel gebracht werden.

Der Sonarmeister (SonM) zeichnet für die Bugsonaranlage verantwortlich und sorgt damit dafür, dass die Fregatte Bayern in der Unterwasserkriegsführung „Augen und Ohren“ besitzt.

Teileinheit 330

In der Ursprungskonzeption der Fregatte Klasse 123 nicht vorgesehen, jedoch durch die immer stärkere Durchdringung aller Bereiche an Bord mit Informationstechnik

essentiell geworden ist die Teileinheit 330. Sie besteht aus einem Offizier, einem Meister und einem Unteroffizier.

Der 2. Elektronikmeister betreut die gesamte IT an Bord. Unterstützt wird er dabei von drei Unteroffizieren. Er ist dabei für die bordeigenen Server, die Clientcomputer, die Nutzerbetreuung, alle Drucker und Kopierer sowie die Fehlerbehebung an den IT-Komponenten anderer Systeme.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass der Hauptabschnitt 300 dafür verantwortlich ist, dass die Fregatte Bayern jederzeit ein Paar gesunde Augen und Ohren sowie scharfe Zähne besitzt.



Der Hauptabschnitt 400 stellt sich vor

Unter dem Titel „zentrale Dienste“ verbirgt sich ein Netzwerk von Aufgaben und Tätigkeitsfeldern, die das Schiff im Hafen- und Seebetrieb am Leben halten. Intern unterteilt sich der Hauptabschnitt in 3 Teilabschnitte:

Die Versorgung mit Material und Ersatzteilen ist die Hauptaufgabe von der Teileinheit 410. Dazu gehören aber auch die Themengebiete Bekleidung/ ABC-Material und Munition und natürlich der Transport dieser genannten Teile zur Einheit- egal wo auf der Welt sich das Schiff gerade befindet. So wird schon mal ein Speed-Boot mit dem Flugzeug von Wilhelmshaven nach Djibouti geflogen, um dort ein kaputtes Speed-Boot der BAYERN zu ersetzen. Ob in Deutschland, Tansania oder an einem anderen Ort der Welt, die Versorgung muss überall sichergestellt werden. Dafür sorgen 2 Schiffsversorgungsmeister mit ihrem Team, bestehend aus 3 Unteroffizieren und 4 Mannschaftsdienstgraden.

Im Teilabschnitt 420 geht es um viele große Bereiche, die das tägliche Leben an Bord erst möglich machen. Für das tägliche leibliche Wohl der Besatzung sorgen zwei Proviantmeister gemeinsam mit dem Kantinenführer, zwei Unteroffiziere und insgesamt 9 Smuts. In See können das bis zu vier Mahlzeiten täglich sein, zudem natürlich der traditionelle Seemannssonntag in Form von Kuchen oder Gebäck jeden Donnerstag und Sonntag.



Um alle administrativen Punkte der Personalführung, -Planung, Anträge, Lehrgangsplanungen, aber auch den täglichen Post- und Schriftverkehr und die Koordination und Einhaltung des Tagesdienstes kümmert sich der Schiffswachmeister mit seinem Personalbearbeitungsbootsmann, einem Unteroffizier und zwei Mannschaften. Jeder Neuzuversetzte oder -Kommandierte Soldat findet hier den ersten Ansprechpartner und erhält erste Orientierung an Bord.

Gleich daneben sorgt der Rechnungsführer mit seinem Unteroffizier dafür, dass für alle finanziellen Belange gesorgt ist. Neben der Abrechnung aller anstehenden Dienstreisen und -Fahrten sind das auch die fortlaufenden Anträge auf Abrechnungen, die internen Abrechnungen für Verpflegung an Bord, sowie während der Seefahrten zusätzlich die Versorgung mit Bargeld basierend auf dem Lastschriftverfahren.

Komplettiert wird der Hauptabschnitt 400 durch die Teileinheit 430, die Sanität. Geleitet durch den Schiffsarzt sorgen zwei Sanitätsmeister, ein Sanitätsunteroffizier

und ein Sanitätsgast dafür, dass neben der notärztlichen Versorgung auch alle Regel- und Routineuntersuchungen an Bord oder in Zusammenarbeit mit Fachärzten durchgeführt werden. Während längeren Seefahrten kann es sein, dass die Sanität durch sogenannte Facharztgruppen ergänzt wird, die dann über den allgemeinmedizinischen Anteil auch die Spezialgebiete Chirurgie, Anästhesie und Zahnmedizin abdecken.

Um die Leistungen des Hauptabschnittes in Zahlen auszudrücken: Während des vergangenen ATALANTA-Einsatzes bewegte Teileinheit 410 insgesamt 48t Material, Ersatzteile und Post auf und von der Fregatte BAYERN, Teileinheit 420 sorgte mit insgesamt 85t Lebensmitteln für das kulinarische Überleben, mit mehreren 10.000€ für das finanziell Notwendigste und Teileinheit 430 mit über 400 Notfall- und Routinebehandlungen für die medizinische Versorgung der Besatzung.

Auch wenn manche Aufgaben erst auffallen, wenn sie nicht gemacht würden, so arbeiten die 41 Männer und Frauen des Hauptabschnittes 400 täglich und mit vollem Elan als Spezialisten in ihrem jeweiligen Fachgebiet.



FREGATTE BAYERN

Der Hauptabschnitt 500 stellt sich vor

Das Waffensystem (WaSys) Fregatte 123 erreicht seinen vollen Einsatzwert durch die Einschiffung des HA 500 (Bordhubschrauber) mit seiner fliegenden und seiner technischen Komponente. Bis ca. 100 Meilen abgesetzt vom Schiff erweitert der Hubschrauber den Wirkungsradius der Fregatte und stellt so einen wichtigen Sensor, bzw. Effektor in der Unterwasser- und Überwasserkriegsführung dar. Der HA 500 besteht aus ca. 20 Soldaten, die ihren Dienst entweder in der fliegenden (TE 510) oder der technischen (TE 520) Komponente versehen.

Teileinheit 510

Die TE 510 setzt sich zusammen aus dem Hubschraubereinsatzoffizier (HEO) gleichzeitig Hauptabschnittsleiter, den bis zu vier Hubschrauberführeroffizieren (HFO) und den bis zu drei Hubschrauberortungsmeistern (HOM).

Die Standardbesatzung Sea Lynx besteht aus:

- 2 (HFO),
- 1 (HOM).

Teileinheit 510

Die TE 520 besteht aus dem Luftfahrzeugtechnischen Offizier, dem die TE 520 unterstellt ist und Hubschraubermechanikern, -elektronikern und -elektrikern als technische Komponente. Stammeinheiten der BHS - Komponente ist das Marinefliegergeschwader (MFG) 3 „Graf Zeppelin“ in Nordholz, das auch die DO228 und die P-3C Orion beheimatet. Im Rahmen seines Einsatzes als integraler Bestandteil des WaSys Fregatte nimmt das WaSys Sea Lynx folgende Aufgaben wahr:

- Unterwasserseekriegsführung (ASW),
- Überwasserseekriegsführung (ASuW),
- Beitrag zur Seegebietsaufklärung und -überwachung,
- Taktischer Lufttransport,
- Personal-/Materialtransport,
- Hilfeleistung in Not- und Katastrophenfällen,
- Krankentransport (MEDEVAC),
- Such- und Rettungsdienst (SAR).

Nach Auslaufen der Fregatte zu einem Einsatz- oder Ausbildungsvorhaben kommen die Hubschrauber an Bord. Dies geschieht meist, sobald das Schiff das enge Fahrwasser der Jade verlassen hat und frei in seiner Bewegung ist. Dies ist besonders wichtig, da der Wind eine große Rolle spielt, der sich aber meist nicht

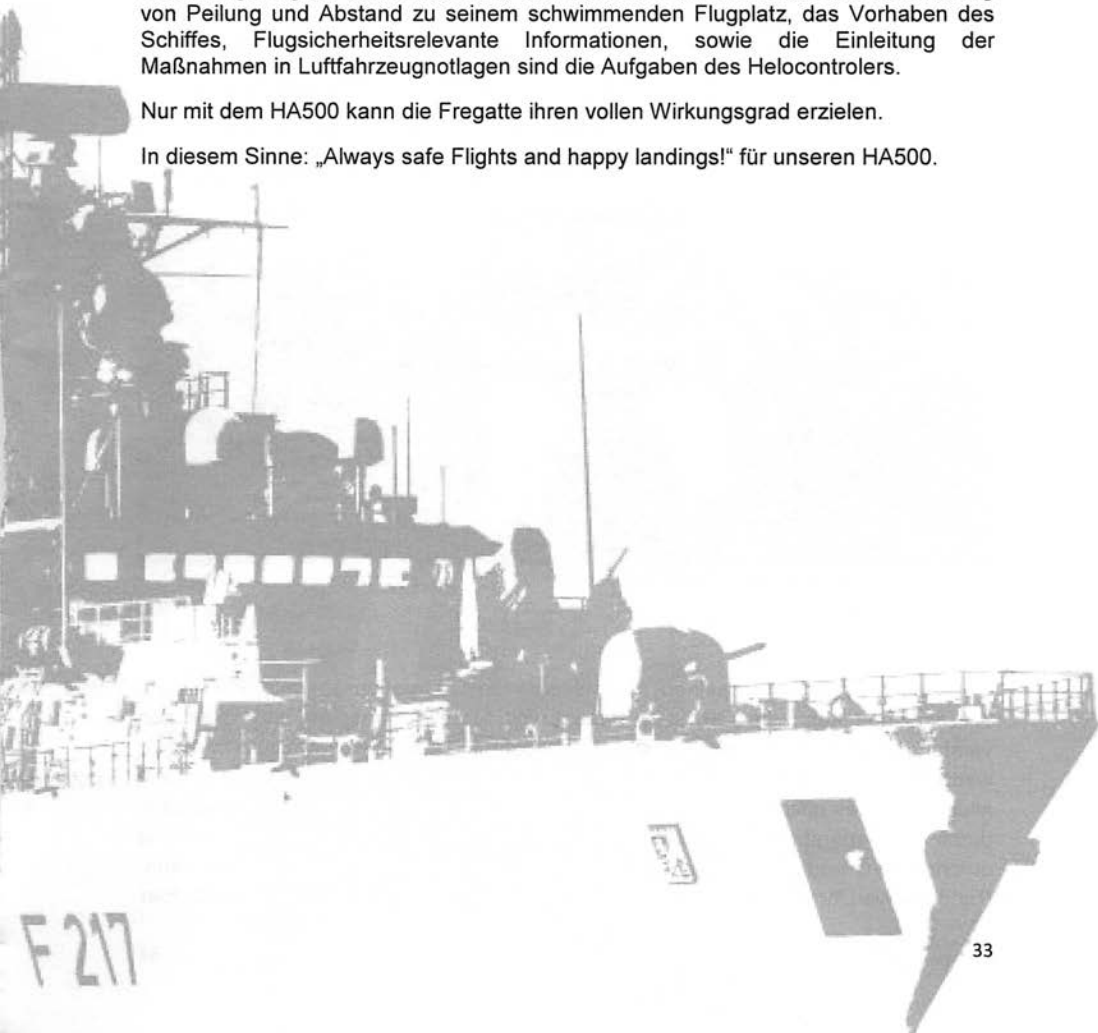
nach dem Schiff richtet. So muss das Schiff in den Wind drehen, damit der Hubschrauber sicher landen kann.

Fortan bildet der HA 500 einen integralen Bestandteil der Fregatte. Mit einer Flugausdauer von 2h 10min und einer Geschwindigkeit von ca. 100kn im operativen Einsatz lokalisiert der Hubschrauber in heutigen Einsatzszenarien abgesetzt vom Schiff kleine Boote und ortsübliche kleine Handelsschiffe, die das Radar der Fregatte nicht erfassen kann. So können genaue Meldungen über die Besatzungsstärke der Boote, deren Größe und Ausrüstung erfolgen, ohne dass die Fregatte selber vor Ort ist. Die Kommunikation wird über Funk realisiert, genaue Positions-, Kurs und Fahrtwerte, sowie eine Beschreibung des Kontaktes werden übermittelt, so dass von Bord des Schiffes aus die Führungsentscheidungen getroffen werden können.

Den Einsatz und Flug des Hubschraubers überwacht von Bord aus der Helocontroller. In erster Linie übernimmt der Hubschrauberleitmeister, der ständiges Besatzungsmitglied des Schiffes ist, die Funktion des Helocontrollers. Übermittlung von Peilung und Abstand zu seinem schwimmenden Flugplatz, das Vorhaben des Schiffes, Flugsicherheitsrelevante Informationen, sowie die Einleitung der Maßnahmen in Luftfahrzeugnotlagen sind die Aufgaben des Helocontrollers.

Nur mit dem HA500 kann die Fregatte ihren vollen Wirkungsgrad erzielen.

In diesem Sinne: „Always safe Flights and happy landings!“ für unseren HA500.



Der Hauptabschnitt 600 stellt sich vor

Der **Hauptabschnitt 600**, beziehungsweise Hauptabschnitt „Gefecht“, trägt maßgeblich mit dazu bei, dass die Fregatte BAYERN mehr als „nur“ ein Schiff, also ein Kriegsschiff ist. Die knapp 40 Soldaten dieses Hauptabschnittes sind für die Bedienung der vielfältigen und hochtechnischen Führungsmittel, Waffen und Kommunikationsmittel des Kriegsschiffes zuständig, also von der Kommunikation mit der Außenwelt bis hin zum Einsatz der zahlreichen Sensoren und Effektoren. Geführt wird der HA 600 durch den I. Schiffseinsatzoffizier und gliedert sich – wenn kein weiteres Personal eingeschifft ist – in den **Abschnitt 610 „Führungsmittel- und Waffeneinsatz“** sowie **Abschnitt 620 „Fernmeldebetrieb“**.



Hauptabschnitt 600 während ATALANTA 2016

Der Abschnitt 610 hat seinen Hauptsitz in der Operationszentrale (OPZ). Im Wesentlichen kann die OPZ als Knotenpunkt für alle Sensoren und Effektoren verstanden werden, die dem Schiff zur Verfügung stehen. Alle Umweltinformationen werden hierzusammengetragen, analysiert und entsprechend abgearbeitet um ein allumfassendes operatives Lagebild zu ermöglichen. Im Normalbetrieb wird von hier durch das operativ ausgebildete Personal die See- und Luftraumüberwachung durchgeführt, wodurch der sichere Transit des Schiffes gewährleistet werden kann. Rund um die Uhr ist die OPZ auf See durch eine der drei Drittelwachen besetzt. Hier

nimmt der Abschnitt 620 eine maßgeblich beratende Rolle ein. Ständig werden alle Informationen zusammengetragen und beratend an die Brücke weitergegeben. Zusätzlich hierzu wird im Gefecht das Schiff aus der Operationszentrale geführt. Nicht zuletzt, da alle Informationen in der OPZ zusammenlaufen, ist der Sitz des Kommandanten im Gefecht auch in der OPZ. Von hier werden dann auch entsprechende vorbeugende oder reaktive Maßnahmen, bis hin zum Waffeneinsatz, eingeleitet. Zu den Spezialitäten des Abschnittes 620 gehören die Abwehr von Luft-, Überwasser- und Unterwasserbedrohungen.

Der Abschnitt 620 ist für den Fernmeldebetrieb zuständig. Auf der Fregatte BAYERN sind die Soldaten des Funkraums direkte Nachbarn der OPZ. Sie gewährleisten die dringend notwendige Kommunikation zur Außenwelt und sind die Wächter über alle eingehende und ausgehende, verschlüsselte und unverschlüsselte Kommunikation. So stellen sie nicht nur sicher, dass eine sichere Verbindung zu anderen Einheiten oder Stützpunkten hergestellt werden kann, sondern verwalten auch die Betreuungsnetzwerke welche private Kommunikation nach Hause ermöglichen. Im Zweifel ist es auch möglich über den Funkraum einen Blumengruß in die Heimat entrichten zu lassen. Rund um die Uhr wird hier durch die Seewächter des Funkraums gewährleistet, dass die Fregatte BAYERN erreichbar bleibt und im Gegenzug auch andere erreichen kann. Weitaus klassischer und weniger hochtechnisch ist der Signalabschnitt, welcher sich zwar unter anderem auch mit Funk beschäftigt, ferner jedoch auch in der Lage ist durch Flaggen, Wimpel und Licht mit anderen Einheiten zu kommunizieren. Beheimatet ist der Signalabschnitt auf der Brücke, wobei die Arbeit dieses Abschnittes meistens an Oberdeck stattfindet. Hierbei gewährleisten die Signaler der Fregatte BAYERN die taktische Kommunikation mit anderen Einheiten und sind zusätzlich auch dafür zuständig jederzeit die richtige Flagge gehisst zu haben.







Die Häfen der letzten 20 Jahre



1996

Emden

Stavanger

St. Petersburg

Kiel

Lübeck

Faslane

Leith

1997

Emden

Plymouth

Stavanger

Bergen

Eilat

Akaba

Kochi

Port Klang

Shanghai

Inchon

Tokyo

Manila

Jakarta

Alexandria





1998

Den Helder

Reykjavik

St. Johns

Quebec

Montreal

Halifax

Boston

New York

Nassau

Cartagena

Roosevelt Roads

Mayport

Ponta Delgada

Lissabon

Bremerhaven

1999

Trondheim

Bergen

Moos

Oslo

Neapel

Brindisi

Palermo

Leith

Brest

2000

Eckernförde

Stavanger

Plymouth

F 217

2001

Willemstad

Roosevelt Roads

San Juan

Charleston/South Carolina

Santa Cruz

Plymouth

Souda

Toulon



2002

Toulon

Souda Bay

Djibouti

Port Victoria

2003

Kiel

Plymouth

Den Helder

Cadiz

Toulon

2004

Toulon

Catania

Aksaz

Souda Bay

Palma

Tunis

Valencia

La Spezia

Rota

Plymouth



2005
 Den Helder
 Bergen
 Aalborg
 Göteborg
 Haakonvern
 Oslo
 Palma de Malorca
 Souda Bay
 La Coruna
 Zeebrügge
 Brunbüttl
 Kiel
 Rostock
 Gdingen
 Kopenhagen
 Tallinn
 Portsmouth
 Plymouth
 Leith
 Glasgow

2006

Rostock, Warnemünde

F 217



2007

Kiel

Plymouth, GB

Livorno

Toulon

Cartagena

Piräus

Palma de Mallorca

La Coruna

Limassol

2008

Limassol

Beirut

Rota

Gdynia

Kiel

Kristiansand

Eckernförde

La Pallice

La Coruna



2009

Zeebrügge

Leith, Edinburgh

Bremerhaven

2010

Kiel

Stavanger

Devonport

Gdynia



2011

Djibouti

Mombasa

Dubai

Souda Bay



2012

Souda Bay

Aksaz

Bourgas

Istanbul

Piräus

Toulon

Neapel

Augusta

Valletta

Palma de Mallorca

Tunis

Mersin

Antalya

Taranto

2013

Wilhelmshaven



2014

Kiel

Belfast

Portsmouth

Tallinn

Stavanger

Oslo

Malmö

Plymouth

2015

Valletta

Djibouti

Muscat

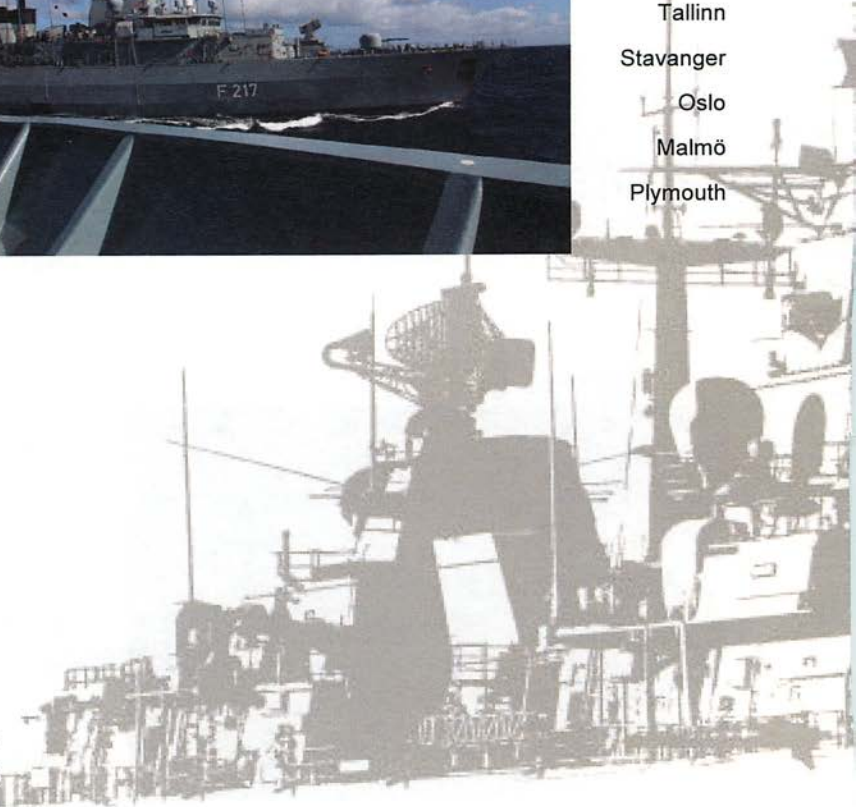
Dubai

Salalah

Port Victoria

Port Longoni

Porto



2016

Souda Bay

Djibouti

Salalah

Dar Es Salam

Port Victoria

Muscat

Valencia



Programmablauf der 20-Jahr-Feier der Fregatte BAYERN

~ 17.30 Uhr ~

Beginn Einlass (Platzzuweisung für VIP's durch die Besatzung)

Begrüßung durch den Kommandanten Herrn Fregattenkapitän Brüggemeier und
Frau Brüggemeier

~ 19:00 ~

Offizieller Beginn der 20-Jahr-Feier

Ansprache des Kommandanten Herrn Fregattenkapitän Brüggemeier und
anschließend

Fassanstich durch den Kommandant und Vertreter des Patenlandes

Eröffnung des Buffets

~ 19:15 ~

Musikalische Unterhaltung durch Musik-Band und DJ

~ 22:00 ~

Auslosung der Hauptpreise der Tombola

~ 22:30 ~

Musikalische Unterhaltung durch Musik-Band und DJ

~ 02:00 ~

Offizielles Ende der 20-Jahr-Feier