



● Spezialisten

Überraschung auf See

Die Marine sorgt für Terrorabwehr auf See. Reserveoffiziere mit nautischem Hintergrund bringen dabei ihr Können ein. Und sind ganz vorne mit dabei. **Y.** stach in See.

Operation „Enduring Freedom“: Die Fregatte „Lübeck“ patrouilliert am Horn von Afrika. Der Ausguck meldet: „Zwei verdächtige Kontakte in 270!“ Die Boote sehen aus wie harmlose Fischer. Dennoch: „Boarding! Boarding! Boarding!“ gellt es aus der Schiffs-lautsprecheranlage. In diesen Gewässern ist nie sicher, ob sich nicht doch mehr dahinter verbirgt. Außerdem hat der Einsatzstab zu besonderer Vorsicht gemahnt. Kapitänleutnant Cars-

ten Weise (37) greift zu Helm, Schutzweste und Waffe – insgesamt 20 Kilogramm Ausrüstung – und eilt zusammen mit dem Boardingoffizier zur Einweisung auf die Brücke.

Unteroffiziere und Mannschaften des Teams sind am Sammelplatz und warten auf die Befehlsausgabe. Der Auftrag ist eindeutig: „Untersuchen Sie verdächtige Objekte in 270. Abstand 2,5 Meilen. Einsatz beider Boardingteams

per Speedboat!“ Carsten Weise ist Reservist und macht eine Einsatz-Wehrübung als „Embargo Control Liaison Officer“ (ECLLO). Der 37-Jährige ist einer von ganz wenigen: Nur 40 wurden je in der Bundeswehr ausgebildet, 35 von ihnen sind heute noch einsatzbereit. Das ist nicht Weises erster Einsatz, schon einmal während der Operationen „Enduring Freedom“ im gleichen Seegebiet sowie bei „Active Endeavour“ im Mittelmeer war er mit dabei. Jetzt hat er



Fotos: Marineschiffahrtsleitstelle Hamburg (2)

Wüstenschiffe. Nicht jeder Frachter trägt langweilige Container, Boarding wird auch mal zu einem Zoobesuch

alle Hände voll zu tun: Zusammen mit dem militärischen Einsatzleiter plant er die nächsten Schritte, fragt die zwei Kapitäne über Funk, ob sie einer Durchsuchung zustimmen. Die Antwort lautet „Ja“ – der Einsatz beginnt.

Kapitänleutnant Weise setzt mit der ersten Gruppe des Boardingteams über auf das erste zu untersuchende Schiff. Dem Kapitän gibt er sich als Handelsschiffsoffizier zu erkennen, als Fachmann. So schafft er die Basis für eine vertrauensvolle Kooperation. Dann folgt die Inspektion der Schiffspapiere. Alle Teammitglieder sind mit „Knopf im Ohr“ im Funkkreis. Bei Auffälligkeiten setzt der ECLO das Team so zur Kontrolle der verdächtigen Räume ein, bis ein Ergebnis feststeht.

Wenn nichts gefunden wird, erhält der Kapitän ein Zertifikat über das positive Resultat. Anderenfalls ergeht eine Meldung an die Leitstelle, das Kommando der multinationalen Flotte am Horn von Afrika. Heute bleibt alles friedlich, doch einige Funde führen zu

etwas Unruhe: Die Boardingteams haben eine 2-Zentimeter-Kanone mit gut 1000 Schuss Munition, ein Maschinengewehr und mehrere Handfeuerwaffen an Bord der Schiffe entdeckt. Grundsätzlich sind das Dinge, die auf einem Handelsschiff nichts zu suchen haben. Doch die Soldaten müssen es dabei bewenden lassen. Die „Rules of Engagement“, die Einsatzregeln für den deutschen Einsatz am Horn von Afrika, erlauben den Marinesoldaten im Fleckturnanzug mit den Maschinenpistolen und der Fregatte im Rückhalt keine Beschlagnahme auf hoher See.

Die Konfiszierung ist aber nur aufgeschoben, denn durch die Meldung an die Leitstelle der multinationalen Flotte bekommen die Behörden in den Zielhäfen später ihre Chance. Im Zivilberuf arbeitet Reserveoffizier Weise als freier Lotse, er ist Handelsschiffsoffizier (HSO). Sein Revier ist die Ostseite des Nordostseekanals, die Flensburger und Kieler Förde, manchmal auch die Trave. Praktisch die ganze westliche Ostsee, bei der Marine scherzhaft als „Nasse Wiese“ berühmt und berüchtigt.

Besonders im Winter hat er viel zu tun, denn viele Schiffe wählen den sichereren Weg durch den Kanal und nutzen seine Lotsendienste. Für seine Reserveeinsätze nimmt er sich trotzdem gerne die Zeit; da er in der Lotsenbruderschaft wie ein Freiberufler arbeitet, ist er jetzt auch flexibler. Zuvor, als Angestellter einer Reederei, war das nicht so einfach, denn jede Vertretung muss organisiert werden und kostet den Reeder Zeit und Geld. Das Wehrübungs macht zumindest die Marine ihm leicht: „Man wird als ECLO zwar erst bestaunt wie ein bunter Hund, dann stellen sich aber schnell Gemeinsamkeiten heraus.“ Das blaue Tuch verbindet doch stark, so Weise. „An Bord bin ich Kaleu Weise, der ECLO!“

Während der ganzen Reise berät er in dieser Funktion die Schiffsführung und weist das Boardingteam in die Besonderheiten bei Handelsschiffen ein: Wo wird welche Ladung wie verstaut, welche Verstecke für Konterbande, so der seemännische Ausdruck für Schmuggel- und Schleichhandelsware in Kriege- und Krisenzeiten, bieten sich an? Während der Fahrt ist er bei den Übungen des Boardingteams stets dabei und bildet die Durchsuchungstrupps aus. Auf fremdem Schiffsboden muss sich jeder auf den anderen verlassen können. Außerdem spielt er bei der

Schiffserkennung und bei der Kontaktaufnahme sowie Abfrage der Handelsschiffe eine zentrale Rolle und letztendlich schreibt auch er die Boardingberichte – Papierkram gibt es auch bei Seeverwendungen reichlich.

Bis zu seinem ersten Einsatz als Marineschiffahrtsleitoffizier, so die offizielle Bezeichnung, hat Carsten Weise einen weiten Weg zurückgelegt. Allerdings nicht immer bei der Marine. Seinen Wehrdienst absolvierte er als Mechaniker bei der Flugabwehr. Doch seit er im Jahr 1998 ziviler HSO wurde, hat er als Reserveoffizier der Marine über 20 Wehrübungen absolviert und sich dabei als ECLO spezialisiert. Die Anregung für diese Spezialverwendung erhielt er Ende 2001 während einer Wehrübung beim Flottenkommando. Eine Ausbildungsstation war dann die Marineschiffahrtsleitstelle (MSLtSt) in Hamburg in der Reichspräsident-Ebert-Kaserne.

Diese Kleinstdienststelle untersteht dem Flottenkommando in Flensburg, sie ist hauptsächlich für die Zusammenarbeit mit der nationalen Handelsschiffahrt zum Schutz der Seewege und -transportmittel und die NATO-Bündnisaufgabe „Naval Co-operation and Guidance for Shipping (NCAGS)“ auch bei internationalen Einsätzen verantwortlich – und damit auch für die zugehörige Ausbildung. Hartwig Ross (49) ist der Leiter und Fregattenkapitän der Reserve.





Foto: REUTERS/Vincent Meister

Überblick. Vom Hubschrauber aus erweitern die Boardingteams ihren Einsatzbereich. Der Sea Lynx gilt als das fliegende Auge der Fregatte, ist schnell in der Luft und ausdauernd

Jederzeit auf einsatzbereite ECLOs zurückgreifen zu können ist gar nicht so einfach. Sie müssen sich nicht nur ständig durch Auffrischungslehrgänge körperlich und fachlich fit halten. Auch die Arbeitgeber müssen hier wohlwollend kooperieren, indem sie ihre Männer (es ist noch keine Frau darunter) für Wehrübungen im In- und Ausland freistellen.

Freiwilligkeit bei Reservisten und Arbeitgebern wirkt sich hier aus – aber auch Lobbyarbeit: „Wenn der Arbeitgeber die Wichtigkeit des ECLO-Einsatzes erkannt hat, gibt es kaum noch Diskussionen.“ Der Vorteil für den Arbeitgeber, so Ross, sei vergleichbar mit einer Versicherung: Es wird investiert, um im Falle eines Falles eine Leistung zu erhalten. „Der Einsatz als ECLO hilft dem Arbeitgeber nicht direkt. In einer Krise ist aber jede Reederei und jeder Betrieb der Schifffahrtsindustrie irgendwie Nutznießer dieser Fähigkeiten. Dies wird leider oft nicht erkannt.“

Für die Leitung der Marineschiff-fahrtleitstelle bringt Hartwig Ross alles mit: Er ist zivil „Kapitän auf Großer Fahrt“, Diplom-Nautiker und war Prokurist in der Seeverkehrswirtschaft. Als Reserveoffizier der Marine

kann er auf seine aktive Zeit in der Schnellbootflottille zurückgreifen. Zusammen mit Fregattenkapitän d. R. Fritz Fuchs, im Zivilberuf Lotse und als Truppenfachlehrer wehrübend bei der MSLtSt Hamburg, zählt Kapitän Ross **Y** die Voraussetzungen und Stationen auf, die ein ECLO vor dem ersten Einsatz passiert hat:

- 1 Der Patentinhaber STCW95 für alle Schiffsgrößen und Fahrtgebiete (früher „Kapitän auf Großer Fahrt“ genannt) bekommt nach einer Grundwehrübung bei der Marineschule Mürwik den Ausbildungsnachweis „Kapitän/Schiffsoffizier Konvoischiff“ zuerkannt.
- 2 Das Boardingtraining wird bei den spezialisierten Einsatzkräften Marine in Eckernförde durchgeführt.
- 3 Zum Marineschiffahrtleitoffizier bildet den angehenden ECLO die MSLtSt Bremerhaven aus.
- 4 Dann gilt es, den Kurs „Überleben auf See“ beim Marinefliegergeschwader 3 in Nordholz zu bestehen und das Impfprogramm abzuschließen.
- 5 Mit der reinen Ausbildung ist es aber nicht getan: Jährlich muss das schnelle Abseilen vom Bordhubschrauber („Fast Roping“) geübt und nachgewiesen werden.

Das sei, so Ross, ein strammes Programm. Für seine Lehrgangsteilnehmer, die als engagierte Reserveoffiziere eine wichtige Lücke im Spektrum der Marine schließen, findet Kapitän Ross aber nur lobende Worte: „Sie bringen ihre Erfahrungen aus der Handelsschiffahrt voll in unsere Marine ein, die davon wenig Ahnung hat. Sie sind deshalb im Einsatz unverzichtbar.“

Doch ganz ohne Wermutstropfen geht es auch bei ihm nicht ab: „Personal wird langsam knapp. Das liegt an der insgesamt geringen Zahl von deutschen Beschäftigten in der Seeschiffahrt und an der dort heute extremen Knappheit von Führungspersonal.“

Das verwundert zunächst, da Deutschland als Exportweltmeister eigentlich ein vitales Interesse am freien Verkehr über See und an gesicherten Seeverbindungswegen haben müsste. Aber: Politik und Wirtschaft denken traditionell kontinental und wenig an den Faktor See – die kleinen Küstenabschnitte an Nord- und Ostsee werden politisch wohl nicht recht wahrgenommen. Doch 95 Prozent des Welthandels und 35 Prozent des inner-europäischen Warenaustausches kom-

➤ Lesen Sie bitte weiter auf Seite 84



Aufstieg. Diesmal boardet das Team von einem Speedboat aus über eine Strickleiter

men auf dem Seeweg ans Ziel. Allerdings fahren von den rund 2600 Schiffen deutscher Reeder nur etwa 500 auch unter deutscher Flagge.

Mit fortschreitender Globalisierung begann ein langsamer Prozess des Umdenkens hin zur Erkenntnis, dass das hochkomplexe internationale Wirtschaftssystem Schutz vor Terror und Störungen auch auf See braucht. Denn kaum ein heimischer Hersteller kommt ohne internationale Zulieferer aus, jeder beliefert jeden, alles läuft auf den viel befahrenen Seewegen, die gegen Störungen höchst anfällig sind. Hier kommen die Marinen ins Spiel.

Die atlantischen Seemächte USA und Großbritannien als Gründungsväter der NATO lernten zuerst aus den Erfahrungen der Konvoiverfolgungsjagden des Zweiten Weltkrieges und bauten schnell eine militärische Marineschiffahrtleitung auf. Ihre Idee: Militärische Experten fahren auf Konvoischiffen mit und bilden die Schnittstelle zu den schützenden Kriegsschiffen. Auch Deutschland stieg mit ein und bildete Handelsschiffsoffiziere zu Reserveoffizieren der Marine aus. Auch die Übernahme von HSO in den aktiven Dienst kam vor. Das deutsche Ausbildungskonzept für die HSO hat längst einen international anerkannten Stand erreicht. Ross: „Man beneidet uns sogar darum. Erste Anfragen zur Ausbildungsunterstützung von NATO-Partnern liegen auch schon vor.“

Das alles ist nicht neu: Schon die alten Griechen und Phönizier wussten den Wert einer Flotte zum Schutz ihrer Handelswege zu schätzen. Ebenso die Römer und die einzige bedeutende maritime Wirtschaftsmacht auf deutschem Boden: die Hanse. Doch schon damals harmonisierten wirtschaftliches und militärisches Denken nicht immer.

Kaum war die akute Kriegs- oder Seeräubergefahr gebannt, entließen die Kaufmannsbünde die Besatzungen der Kriegskoggen, um die horrenden Unterhaltskosten für eine stehende Flotte zu sparen. „Das Problem ist in etwa geblieben. Aber wir haben für die Bundeswehr diese handverlesenen Reservisten gewonnen, die entscheidende Lücken schließen können“, berichtet Kapitän Ross zuversichtlich.

Kurt Wachsmuth

● **pluspunkt.** Das Suchwort „Marineschiffahrtleitung“ unter www.marine.de führt zu weiteren Infos über die ECLOs - und zum Download des Ausbildungskonzepts