



Bevor der Abzug der NATO-Truppen aus Afghanistan zum Ende 2014 vollzogen wird, wollte die Band nach ihrem Trip im Jahr 2008 noch einmal in dieses phantastische Land reisen, um die Soldaten vor Ort mit der bewährten CRIMESTOP-Musik zu unterhalten. Der Tour-Plan sah vor, einen Auftritt in Termez und zwei Auftritte in Mazar-e-sharif („MeS“) zu spielen. Aber es sollte anders kommen...

Montag, 11.11.2013 (Anreise nach Köln)

Am Nachmittag starteten wir von Stuttgart aus 350 km in Richtung Köln-Wahn. Nach Ankunft in der Bundeswehrkaserne Köln-Wahn (ein Stadtteil für sich) bezogen wir unsere spartanischen Unterkünfte und speisten am „Martinstag“ vorzüglich im Offiziers-Casino.

Dienstag, 12.11.2013 (Anreise nach Termez)

Nach Übernachtung und überstandenerem Formulkrieg in der Luftwaffenkaserne konnten wir auf dem Flughafengelände unser Equipment in einen Container umladen. Mit der Flugbereitschaft des Bundesverteidigungsministeriums flogen wir vom Flughafen Köln-Wahn mit rund 200 Soldaten im Airbus A 310 über Russland, Ukraine und Kasachstan nach Termez (Usbekistan). Die Entfernung von Köln nach Termez beträgt 6.335 km, die Flugzeit 6 Stunden, die Landung erfolgte um 20.00 Uhr (Zeitverschiebung, MEZ: 16.00 Uhr). Nach dem Transfer wurden wir von unserem Betreuungsfeldwebel André begrüßt, der uns auch gleich unsere Unterkünfte im „Hotel Usbekistan“ zeigte. Nach dem Abendessen in der vorzüglichen Kantine ging es noch in den Club „Area 51“.



Band und Betreuungsoffizier André



„Hotel Usbekistan“ und Kantine



Ausgang in der Nacht

Mittwoch, 13.11.2013 (Termez)

Gegen 10.00 Uhr Treffen mit André und anschließendem Aufbau unserer Anlage im „Area 51“. Nach dem Mittagessen Zimmerruhe bis 15.30 Uhr. Nach dem Abendessen begann um 19.30 Uhr unser Auftritt im „Area 51“. Wir spielten bis 23.00 Uhr vor Soldaten und Einheimischen. Der Auftritt in Termez wurde durch den Betreuungsfeldwebel als Erfolg bewertet. Nach Abbau der Anlage folgte gegen 0.00 Uhr eine weitere Nachtruhe im „Hotel“ Usbekistan.



Unser Publikum



Live On Stage



Führung durchs Camp

Donnerstag, 14.11.2013 (Von Termez nach Mazar-e-sharif)

Um 10.00 Uhr wurden wir von André durch das überschaubare Camp Termez geführt. Um 11.45 Uhr warteten wir am Stabsgebäude Termez auf den Transfer zur Transall, die uns gegen 13.00 Uhr als einzige Passagiere an Bord nach Mazar-e-Sharif flog, wo wir gegen 13.20 Uhr landeten. Die Transall (Transporter Allianz) ist eine mit Propellerturbinen betriebene Transportmaschine, die seit den 60er Jahren im Einsatz ist und in bis zu 8.000 m Höhe fliegt. Sie verfügt nur über ca. 50 Sitzgelegenheiten, die seitlich und gegenüberliegend im Heck des Flugzeugs aufgereiht sind. Campingstuhlatmosphäre kommt auf, als wir uns anschnallen und mit dicken Ohrstöpseln vor dem gewaltigen Lärm schützen.

Bald darauf erreichten wir das Camp Marmal, das 2006 in Mazar-e-sharif erbaut wurde und inzwischen fast 4 km lang ist. Die Auflagen wurden seit unserem letzten Besuch in 2008 verschärft: Foto- und Filmaufnahmen, insbesondere mit Soldaten und Militärischen Anlagen, sind streng verboten. Gerade Soldaten sind anhand von Namen- und persönlichen Hinweisen an den Uniformen identifizierbar und mitunter Drohungen ausgesetzt. Daher wird das Camp Marmal ständig von einem „Zeppelin“ mit Kameras überwacht. Verstöße werden mit 2.000 € Strafe und umgehendem Rückflug bestraft. Im Camp Marmal sind derzeit 4.000 Deutsche Soldaten stationiert, davon sind 16% weiblich. Insgesamt sind 17 Nationen im Camp vorhanden, die Leitung des Camps Marmal liegt in deutscher Hand.

Am Militärflughafen von MeS wurden wir durch unsere dortigen Betreuer, Andreas und Nagasi, herzlich empfangen und nach dem kurzen Transfer in Containern einquartiert. Offenbar haben wir unsere Schlafsäcke auf diese Tour umsonst mitgenommen: Aufgrund dieser wesentlich komfortableren Unterbringung entkommen wir den unbequemen und harten Liegen in den Zelten! In den Zelten werden die Truppen vorübergehend, bis zu 14 Tagen Dauer, untergebracht. Erst dann erfolgt der Einzug in die Container. Die Zeit je Einsatzkontingent dauert 4 Monate. Mitte November nimmt das 33. Einsatzkontingent seine Arbeit auf.



Mit der Besatzung der Transall



Besuch bei „Radio Andernach“



Im Studio

Um 15.00 Uhr stand ein Besuch bei „Radio Andernach“ unter der Leitung von Tobias und anschließendem Interview mit Philipp statt. „Radio Andernach“ ist der Truppenbetreuungssender der Bundeswehr. Das von Soldaten erstellte Programm kann live nur in den Einsatzländern gehört werden. Regelmäßig werden CDs mit den produzierten Sendungen ausgeteilt, die auch in Gegenden ohne Empfang (z.B. auf U-Booten) abgespielt werden können. Wir durften im Studio ein weiteres Mal unseren Respekt und unsere Anerkennung für die Arbeit der Soldaten über den Äther schicken und zudem Reklame für unsere aktuelle CD sowie den nächsten Auftritt im „Atrium“ machen. Als Musikwunsch haben wir den Titel „Pirate“ ausgesucht. Nach einer Stunde bei „Radio Andernach“ ging es weiter zur „Tour de Camp Marmal“ bis zur Besichtigung des „Atriums“, unserem nächsten Auftrittsort. Um 18.00 Uhr speisten wir in der riesigen Kantine der Internationalen Streitkräfte.

Ein weiterer geplanter Auftritt im Camp Mike Spann musste leider auf Grund der Sicherheitslage, die im Zusammenhang mit dem Ashura-Fest stand, abgesagt werden. Ashura ist der erste Monat im islamischen Kalender und daher für alle Muslime auf der ganzen Welt bedeutsam. Das Ashura-Fest wird verschiedentlich gefeiert. Viele Sunniten fasten an Ashura. Aufgrund dieses Festes blieb auch der „Local Market“ geschlossen.

Freitag, 15.11.2013 (Mazar-e-sharif)

Um 9.00 Uhr wurden wir zu einem Vortrag von Oberstleutnant (OTL) Stefan eingeladen.

EINSCHUB AirMedEvac – Rettung aus der Luft.

Berichtet wurde über medizinische Evakuierungsmaßnahmen und die Funktionen der Rettungskette, um verwundete Soldaten nach Hause zu bekommen. Fliegen in Afghanistan ist anders als im europäischen Luftraum, da hier wesentlich tiefer geflogen wird. Zudem sind die afghanischen Nächte dunkler – es gibt kaum Straßenbeleuchtungen und damit kein Restlicht. Lediglich das Licht von Sternen und Mond kann vorhanden sein. Stefan wollte eigentlich Jetpilot werden, ist dafür aber zu groß. Als der Truppenarzt ihm sagte: „Wenn Sie mit dem Schleudersitz aus der Kanzel fliegen, bleiben Ihre Kniescheiben drinnen!“, wechselte er zum Hubschrauber über. Hubschrauber werden in Afghanistan seit 2003 eingesetzt, seitdem wurden insgesamt 700 Einsatztage geflogen. Mit einem Hubschrauber bewältigt man die Strecke von Kunduz nach MeS in 50 Minuten; mit dem PKW würde das 3 bis 4 Stunden dauern. Im Camp Marmal sind insgesamt 500 Soldaten (Piloten, Techniker, Ingenieure...) mit Luftfahrzeugen beschäftigt. Umgehend nach der Meldung eines Verletzten im Gelände muss ein Fluggerät bereitstehen, damit der verletzte Soldat baldmöglichst im Lazarett behandelt werden kann.

Dabei gibt es verschiedene Eskalationsstufen:

- a) Forward (Flug mit Hubschrauber NH 90 zu kleinen Sanitätseinrichtungen)
- b) Tactical (Flug mit Transall C 160 oder CH 53 GS zu größeren Sanitätseinrichtungen)
- c) Strategic (Flug mit Airbus A 310 in ein sicheres Drittland, bzw. Deutschland)



Vor unserem Container



Hubschrauberbesichtigung



Door Gunner

a) Forward (Hubschrauber NH 90)

Die medizinische Versorgung erfolgt durch 1 Notarzt, 1 Rettungsassistenten, Schutz gewähren Doorgunner. Die NH 90 sind erst seit 2013 im Einsatz, haben ein Gewicht von ca. 11 Tonnen und können weitere 1,5 Tonnen Gewicht dazu aufnehmen. Seit dem Sommer 2013 wurden 15 Einsätze geflogen, dabei wechseln sich 4 Crews ab. Deutsche Teams wechseln sich mit Teams aus Schweden ab. Die Flug-Geschwindigkeit des Hubschraubers beträgt 165 KIAS (X 2 abzüglich 10% = km/H), also 297 km/h.

b) Tactical (Hubschrauber CH 53 GS)

Dies ist Stefans Lieblingshubschrauber, „weil ich ihn fliege!“. Er wird bei Transporten der ISAF-Soldaten und V.I.P.s (Politiker / Minister) eingesetzt. Der Zusatz „GS“ bedeutet „German Special“, damit vollautomatische Bedienung. Der CH 53 GS wird auch bei der Rettung verunglückter Kameraden und der Bergung von Personen im Gelände eingesetzt. Die Einsatzbereitschaft (MedEvac) steht innerhalb von 30 Minuten (am Tag), bzw. 90 Minuten (nachts). Beim Abflug muss unablässig die Feindeslage geklärt werden.

Die Besatzung des CH 53 GS besteht aus 2 Piloten, 1 Ingenieur, 2 Doorgunner, 1 Observer (dem sogenannten „Auge nach hinten“). Dieser sichert auf der stets offenen Heckladeklappe mit dem MG den Flug des Helikopters. Verwendet wird ein MG, mit dem sich bis zu 1.200 Schuss in der Minute abfeuern lassen, Kaliber 50 geht sogar durch Beton hindurch.

Die medizinische Besatzung besteht aus 1 Notarzt und Rettungsassistenten. Der Notarzt trägt bei Einsätzen eine Schutzweste und ist zudem mit Stehhaltgurten im Hubschrauber gesichert. Der CH 53 GS bietet Platz für insgesamt 20 Personen, zudem sind medizinische Geräte wie Defibrillator, EKG und dergleichen an Board. Durch offene Fenster und Heckklappe, die von Doorguntern bewacht werden, ist die Luft im Hubschrauber natürlich weit von Sterilität eines OP-Saals entfernt, wie ein Militärarzt später treffend bemerkte. Das Gewicht des Hubschraubers beträgt 19 Tonnen, weitere 3 Tonnen können dazu aufgenommen werden („fliegender Bus“). Die Fluggeschwindigkeit des CH 53 GS beträgt 160 KIAS, also 288 km/h.

Der Befehl für einen Flugeinsatz bedeutet stets: „Es ist irgendwo Scheiße passiert!“ Wurden in 2010 noch 93 Einsätze geflogen, waren es in 2013 bislang nur 41 Einsätze. In diesen Zahlen spiegeln sich auch die rückgehenden Einsätze der Bundeswehr wider. Grundsätzlich werden Drohnen dem Einsatz von Tornados vorgezogen. Diese können das zu observierende Gelände in relativ geringer Höhe kontrollieren und verfügen über Technik, die sogar feststellen kann, ob eine verdächtige Person unter der Burka eine Waffe trägt.

Ein weiteres Problem der Luftfahrt in Afghanistan stellt die Übertragung von Daten dar. Während in Europa unverschlüsselt gefunkt und gesendet wird, muss in Afghanistan dagegen verschlüsselt gesendet und codiert empfangen werden. Dies verzögert und erschwert die Datenübertragung. Als weitere Verzögerungsfaktoren kommen Wetterlage und die Freigabe des Fluges vom Tower dazu.

Für die Wirksamkeit der Medikamente sind die Temperaturen des kontinentalen Klimas zu beachten. Dies kann Temperaturen im Sommer bis zu 50 Grad und im Winter bis zu minus 25 Grad bedeuten. Über Nacht wird es dagegen in der Wüste kalt. Die Bewohner der in der Nähe des Camp Marmal befindlichen Stadt Mazar heizen daher mit allen Materialien, die sie finden können. Die Folgen sind Smog und Umweltbelastungen, die die Atemwege dauerhaft schädigen.

Der Startvorgang eines Hubschraubers funktioniert nicht wie beim Auto, sondern erfolgt mit technischen Mitteln (Software und Hardware). Der Hubschrauber erzeugt eine höhere Lautstärke als die ohnehin schon laute Transall. Bei Evakuierungsmaßnahmen zählt jede Sekunde. Liegt die Abflugzeit auch nur um 1 Minute über der gesetzten Zeit, muss anschließend dem General Bericht erstattet werden. Stefan: „Jeder Fehler kann zwar passieren –aber nur einmal. Der Ursache wird immer nachgegangen und der Grund für das nächste Mal beseitigt!“



Schutzwall



Unsere Unterkunft



Panzer

In Afghanistan kann an ca. 50 Plätzen gelandet werden. Problematisch sind die gefürchteten „Brown-Outs“, sogenannte Staublandungen. Beim Aufwirbeln des mehligigen Wüstensandes kann der Hubschrauber zwar bis auf 8 Meter an den Boden herankommen, aber dann aufgrund des Sandes nicht mehr landen. Hubschrauber fliegen bedeutet zu 90% auf Sicht fliegen! Im Winter gibt es die „White-Outs“ – da tritt dann Schnee anstelle von Sand. Die Beeinträchtigungen führen dazu, dass jeder zweite Landungsversuch wiederholt werden muss. Auf diese Probleme kann man sich in Deutschland beim Training aber nicht vorbereiten, weil es hier diesen feinen Sand nicht gibt.

Geht es um das Zurücklegen weiterer Strecken, wird die Transall C 160 eingesetzt. Die Besatzung besteht aus 5 Personen, davon 3 im Cockpit. Die medizinische Besatzung besteht aus 1 Arzt, 1 Anästhesisten, 1 Rettungsassistenten, 1 Medizintechniker sowie bis zu 8 Sanitätern. Die Transall bietet Platz für 1 Intensivplatz und Liegeplätze für bis zu 7 Verletzte. In 2010 wurden noch 85, in 2013 aber nur noch 34 Einsätze geflogen.

Für die Transall sind in Afghanistan 17 Einsatzplätze vorhanden. Der Talkessel um Feyzabad ist besonders gefährlich. Fällt nämlich nur ein Triebwerk der Transall aus, bekommt man das Flugzeug nicht mehr aus dem Tal heraus. Zur Gewichtsreduzierung muss im Schadensfall Ballast abgeworfen werden – dies hilft aber auch nicht immer. Temperaturen zwischen 2.000 und 3.000 Grad lösen zudem die Flares aus. Diese Rauchentwicklungen sollen Raketen ablenken, die vom Feind auf die Transall gerichtet sind. Sobald die Software im Bordsystem meldet: „Flugzeug wird beschossen“, werden die Flares ausgelöst. Entsprechende Softwareprogramme werden von einer Spezialfirma in Deutschland entwickelt, gepflegt und gewartet. Nachdem in der Anfangszeit auch

Schweißarbeiten von überflogenen Werkstätten in der Landschaft die Flares auslösten, wurde dieser Makel zwischenzeitlich behoben.

c) Strategic (Airbus A310)

Dieses Lazarettflugzeug mit beeindruckender medizinischer Ausrüstung ist speziell für den Transport von Verwundeten, besonders für Schwerstverletzte, entwickelt worden. Bei der Luftwaffe steht der A310 stets einsatzbereit und gehört zu den weltweit führenden MedEvac-Systemen. Nur wenige Nationen verfügen über derartige festinstallierte bzw. flexible Krankentransportsysteme.

Nach dem interessanten Vortrag von Stefan besichtigten wir die Hubschrauber im Hangar. Ein Ingenieur klärte uns über technische Details auf, ein Doorgunner führte uns das MG vor und ein Militärarzt berichtete von seinen beeindruckenden Einsätzen in der Luft. Schließlich kamen wir alle zu einem Getränk im selbstgebauten Refugium der Fliegerstaffel zusammen.

Nach dem Mittagessen erwartete uns ein weiterer Höhepunkt: Der Vortrag von Thyll vom Kampfmittelbeseitigungstrupp.



Im Camp Marmal



Explosives



Kampfmittelbeseitigung

EINSCHUB Geländesicherung – Explosive Gefahren

Auf großen Tischen wurde uns Arsenale von Handgranaten, Panzerfäusten, Raketen und weiterem explosivem Material vorgeführt, welches die Taliban im Kampf gegen die NATO-Truppen verwenden. Handgranaten werden entweder zur Verteidigung (mit Splitterbildung) oder zum Angriff (ohne Splitter) eingesetzt. Als „Gänseblümchenkette“ bezeichnete Thyll verschiedene Sprengsätze im Gelände, die in Reihe geschaltet werden: „Die längste Gänseblümchenkette, die wir fanden, war 1,5 km lang!“

Beeindruckend ist das Verhältnis von verwendetem Sprengstoff zu erzeugter Wirkung: So lassen sich schwere Fahrzeuge wie Marder und Dingos mit 50 Tonnen Gewicht durch 200 kg Sprengstoff vernichten! Panzerfäuste sind in der Lage, sogar Fahrzeuge zu öffnen. Durch Druckaufbau und Hitzeentwicklung im Innenraum wird es dann für die Insassen im Fahrzeug sehr ungemütlich. Manche Metalle gehen durch Panzerungen der Fahrzeuge wie „der Finger ins Wasser“. Thyll zeigte uns dreiteilige russische Minen, die sich beim Abwurf in der Luft drehen und dabei die Zündung auslösen. Einige Sprengsätze verfügen über Reichweiten vieler Kilometer. Problematisch ist die Detektierbarkeit, d.h., wenn der Sprengstoff mit zu wenig Metall versehen ist, kann er von den Metalldetektoren nicht aufgespürt werden. Daher verwenden die Taliban zunehmend Kunststoffe bei der Sprengstoffvorbereitung. Thyll: „Hinter den braunen Augen der Taliban steckt eben auch ein Gehirn. Wir müssen ständig dazu lernen, da der Feind unaufhörlich seine Taktik und Vorgehensweise ändert.“

Kunststoff-Butterfly-Sprengsätze werden zu Tausenden abgeworfen. Sie verursachen zwar nur vergleichsweise kleinere Verletzungen – der betroffene Trupp ist aber durch den Verletzten und die zur Versorgung notwendigen Kameraden geschwächt. Es wurden uns auch die Möglichkeiten der Fernzündung von Sprengstoffen durch alte Handys, TV-Fernbedienungen und Uhren gezeigt. Aufgrund dieser Angriffsmethoden ist das klassische Feuergefecht selbst in den Hintergrund getreten. Die Bundeswehr selbst greift den Feind nicht an, sondern reagiert nur nach relevanten Vorfällen.

Die Sowjettruppen haben nach ihrem Abzug aus Afghanistan der Bevölkerung seinerzeit Munition, Waffen und sonstiges Material hinterlassen. Die Bevölkerung hat mit diesen Materialien auch Häuser gebaut, zum Teil unter Verwendung von Panzerfäusten! Dabei ist der Sprengstoff heute noch genauso wirksam wie am ersten Tag. Es ist relativ einfach, eine Mischung für Sprengstoff herzustellen: Man verwendet Ammoniumnitrat, Aluminium und Diesel (Benzin) im richtigen Mischungs-

verhältnis. Auch aus haushaltsüblichen Mitteln, wie z.B. Urea lassen sich Mittel für Sprengstoff herstellen.

Zeitlicher Aufwand und Erfolg der Kampfmittelbeseitigungstruppe liegen weit auseinander: Die Sicherstellung von 200 Meter Wegstrecke im Gelände kann mitunter bis zu einem halben Tag dauern. Eine besondere Erschwernis kommt durch die Natur dazu: Der feine mehlartige Sand verwischt nach der Anbringung von Sprengeinrichtungen beim nächsten Windstoß sämtliche Spuren. Der Feind legt im Gelände auch sogenannte „Eye Catcher“ aus: Benzinkanister oder sonstiges Material der Bundeswehr. Der Versuch, diesen Gegenstand sicherzustellen, löst die Zündung in unmittelbarer Nähe aus. Besonders bedrückend wird empfunden, wie hier mit dem Leben anderer Menschen umgegangen wird. Ein westliches Werteverständnis greift hier nicht! Während Europäer und Amerikaner nach dem Einsatz wieder unversehrt nach Hause kommen wollen, stellt für den Taliban das Leben im Jenseits mit verfügbaren Jungfrauen das erlösende Ziel dar. So ein Krieg ist nicht zu gewinnen!

Einzelne Stimmen aus der Soldatenschar gehen daher inzwischen davon aus, dass Afghanistan nach Abzug der NATO-Truppen im Bürgerkrieg und Chaos versinken wird...



Blue Box



Im „Atrium / Planet Mazar“



Unsere Betreuer Nagasi und Andreas

Nach Beendigung der sehr beeindruckenden Demonstration ging es um 14.30 Uhr zum Shopping in den DSPX-Store. Um 15.00 Uhr trafen wir uns im „Blue Box – Cafe“ der Polizei. Dort gab es ein Wiedersehen mit Dirk („Post aus Kabul“) und anderen Kollegen. Um 16.00 Uhr bauten wir unsere Anlage im „Atrium / Planet Mazar“ und durften von 20.00 bis 22.10 Uhr die in großer Zahl anwesenden Soldaten und Polizisten mit unserer Musik und der Blues-Brothers-Show unterhalten. Nach dem Auftritt erfolgte unter Beachtung der „2-Dosen-Bier-Regelung“ der Ausklang mit unseren Betreuern Andreas und Nagasi und einigen Polizisten. Bettruhe war gegen Mitternacht, doch die Nacht sollte kurz werden...

Samstag, 16.11.2013 (Rückreise)

Aufstehen nach viel zu kurzer Nachtruhe um 3.30 Uhr, weil uns unser unermüdlicher Betreuer Nagasi bereits um 3.50 Uhr abholte. Check-In am Flughafen MeS erfolgte um 4.00 Uhr, um 5.30 Uhr durften wir an Bord der Transall und 20 Minuten später erfolgte der Abflug aus Mazar-e-Sharif. Um 6.10 Uhr landeten wir in Termez und konnten gegen 7.00 Uhr das bewährte Frühstück im Camp zu uns nehmen.

Die Gepäckaufgabe erfolgte um 10.00 Uhr, wieder mit ausgiebiger Beschnüffelung durch die Drogenhunde. Um Erfolgserlebnisse zu erhalten, finden die Hunde vereinzelt Überraschungen zwischen den Gepäckstücken. Dies löst Erleichterung bei den Umstehenden aus, da ein Drogenfund weniger begeistern würde. Nach Mittagessen im Camp Termez fuhr uns Betreuungsfeldwebel André vom Stabsgebäude zum Rollfeld. Nach ausgiebigem Militärpolice-Check starteten wir mit dem Airbus um 13.30 Uhr Richtung Armenien. Dort erfolgte um 18.00 Uhr eine Zwischenlandung zum Auftanken in Eriwan. Zeitumstellung: 4 Stunden zurück.

Gegen 18.30 Uhr landeten wir in Köln/Bonn (Wahn). Unser Equipment wurde umgeladen, leider blieben zwei Koffer in Termez zurück – diese werden aber nachgeschickt. Um 19.15 Uhr steuerten wir auf die Autobahn zur Rückfahrt nach Stuttgart. Gegen 22.00 Uhr erreichten wir den Pragsattel.

Unserer Bandhistorie können wir mit dieser Tour dank unserer Betreuer André Schmidt in Termez und Andreas Siebert und Nagasi Giotom in Mazar-e-sharif einen weiteren Höhepunkt hinzufügen.

Martin Kessler