

Wer hält Wache an der Strasse von Hormuz?

Autor(en): **Hallerbach, Rolf**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **152 (1986)**

Heft 3

PDF erstellt am: **03.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-57198>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

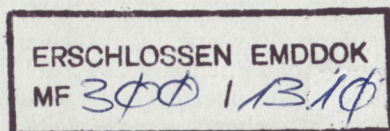
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Wer hält Wache an der Strasse von Hormuz?

Oberst a D Hanns-Rolf Hallerbach, Brüssel



Seitdem Handelsschiffe im Persischen Golf Durchsuchungen über sich ergehen lassen müssen und in der Volksrepublik Südjemen blutige Machtkämpfe stattfinden, richten die grossen Erdölkonsumenten in Ost und West erneut besorgte Blicke auf den arabischen Subkontinent. Mehr als 50% des Erdöls von Europa und 75% des japanischen Bedarfs fliessen täglich durch die Meerenge von Hormuz. Mit grosser Energie hat das Sultanat Oman, ein am strategischen Carrefour gelegener Staat von nur 1,5 Millionen Einwohnern, eine Streitmacht nach westlichem Vorbild aufgebaut. Mit modernem Material ausgerüstet und von britischen Instruktooren ausgebildet, hat sie einen beachtlichen Kampfwert erreicht. fas.

Das Kontrollsystem

Der Anflug auf **Khasab**, den omanischen Militärstützpunkt am Nordzipfel der Halbinsel Musandam, an der Strasse von Hormuz, ist nichts für schwache Nerven. Die zerklüfteten Berge sind 1800 Meter hoch, und der britische Hauptmann in omanischer Uniform muss die viermotorige C-130 Herkules in steilen Kurven durch enge Täler steuern. Schwere Böen schütteln die Maschine, und es scheint kein Entkommen aus dem Talkessel zu geben. Die Landebahn kommt erst nach einer letzten Kurve in Sicht. Die C-130 steht nach 800 Metern, weitere über 1000 Meter Landebahn stehen zur Verfügung. Auch schwerere Transportflugzeuge können hier landen, wenn die Piloten trainiert sind. Der Ausbau des Flugplatzes hat nicht nur strategische, militärische Bedeutung, er ist auch ein Segen für die 16 000 Einwohner dieser 2000 Quadratkilometer grossen Felsenburg. Sie ist von Land her nicht zu erreichen und durch einen 70 Kilometer breiten Streifen, der den Vereinigten Arabischen Emiraten gehört, vom übrigen Oman abgetrennt. **Khasab** ist, seit es den Flugplatz gibt, Zentrum der Halbinsel. Die Abwanderung der Bevölkerung scheint gestoppt. Jeder findet ein Einkommen. Sogar die wilden Krieger des Shihuh-Bergvolkes, die mit dem Gurith, einem scharfen, langstielligen Beil, den Gegner exakt zwischen die Augen zu treffen vermögen, tragen moderne Maschinenwaffen und bezie-

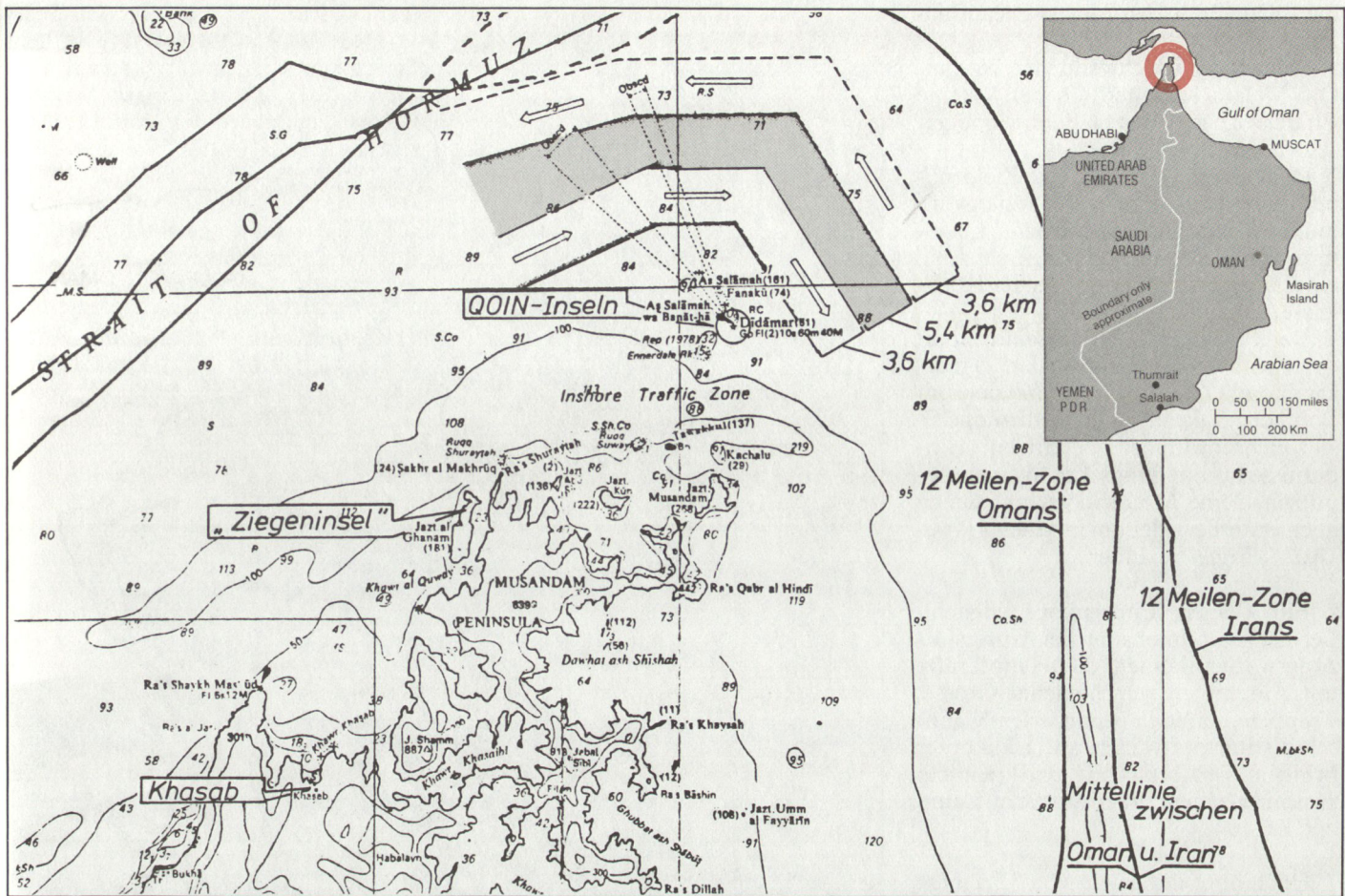
hen als Soldaten der «Musandam Defense Force» einen Sold.

Auf der Fahrt von dem kleinen Marinehafen in **Khasab** nach **Jazt al Ghanam**, der **Ziegeninsel** am Nordwestende von **Musandam**, erreicht das 53 Meter lange Schnellboot der omanischen Marine 54 km/h. Drei solche Boote sind vorhanden. Sie sind in England unter Beachtung der Sonderwünsche Omans gebaut worden. Die Zahl der Exocet-Raketen, Schwerpunktwaaffe der Verdrängungsschiffe, ist erst kürzlich erhöht worden, und die 380-Tonnen-Boote sind jetzt mit je zwei Vierfachstartern bestückt. Die Boote bieten nur eine kleine Silhouette und sind auch bei starkem Monsun seetüchtig.

Vom Kontrollturm der Radarstation auf der Felsenklippe der **Ziegeninsel** kann man ohne Fernglas die Küstenlinie **Irans** erkennen. Seit dem Sturz des Schahs und der Machtübernahme der Revolutionsregierung, vor allem aber seit Beginn des Golfkrieges fühlt sich Oman zur **Überwachung und Sicherung der Strasse von Hormuz verpflichtet**. Wie das geschieht, erläutert der Kommandant der Radarstation, ein Fregatkapitän der Royal Navy, der wie weitere 3500 britische «Expatriates» in den Streitkräften des **Sultans Qaboos** solange in seiner Spezialfunktion dient, bis im Zuge der «Omanisierung ein ausgebildeter Omani zur Verfügung steht». Wie an vielen anderen Meerengen besteht auch in der Strasse von

Hormuz ein «Traffic-Separation-Scheme»: Der ein- und ausfahrende Verkehr bewegt sich auf 3,6 km breiten Einbahnstrassen. Zwischen den Strassen liegt wie der überdimensionierte Mittelstreifen einer Autobahn ein Seegebiet von 5,4 km Breite, das nicht befahren werden darf. Der in den Persischen Golf einlaufende Verkehr benutzt die nördlich des Mittelstreifens verlaufende Route, der auslaufende die südliche. Bis 1979 lag die Ausfahrtstrasse südlich der **Qoin-Inseln**; sie wurde mit Rücksicht auf die Küstenfischer nach Norden verlegt. Die Umgewöhnung verursachte eine Anzahl von Verstössen. In solchen Fällen sind omanische Schnellboote rasch zur Stelle. Die meisten Eignerländer ahnden Verstösse, die Oman den Regierungen meldet. Jetzt gibt es so gut wie keine Beanstandungen mehr. Besonders das Verhalten der iranischen Schiffe ist vorbildlich korrekt. «Sie halten sich strikt an das Verkehrssystem, das in seiner vollen Ausdehnung in omanischen Hoheitsgewässern liegt.» Die Strasse von Hormuz unterliegt totaler **Radarkontrolle**. Ein unbemanntes Radar ist auf einer der **Qoin-Inseln** so plaziert, dass es nach Südwesten in den **Persischen Golf** und nach Südosten in den **Golf von Oman** blicken kann. Das Radar deckt auch das Seegebiet bis zur Küste von **Iran** ab. Alle Informationen werden drahtlos in den Computer auf der **Ziegeninsel** eingegeben, der die Schiffsbewegungen vollautomatisch aufzeichnet, verfolgt und die Standorte der Schiffe in sechs Minuten berechnet. Radarbilder werden bei Bedarf sofort ausgedruckt. Bis 1980 fuhren täglich 80 Schiffe durch die Strasse, heute sind es nur noch 50. Jedes Schiff, das die Regeln beachtet, darf passieren, auch Kriegsschiffe. «*Innocent passage*», das Recht zur friedlichen Durchfahrt, bedeutet, sie dürfen keine Geschwindigkeitsänderungen vornehmen, keine Übungen abhalten, die Geschütze nicht drehen. Sie müssen alles unterlassen, was Zweifel an ihrer friedlichen Absicht erregen könnte. Die Kriegsschiffe kommen aus Pakistan, Saudiarabien, Kuwait, den Vereinigten Arabischen Emiraten, Grossbritannien, Indien und den Vereinigten Staaten. Ein sowjetisches Kriegsschiff hat seit 1980 die Strasse nicht passiert. Die Sowjets zeigen aber an allem, was in der Region geschieht, lebhaftes Interesse. Oft fahren ihre Schiffe hart an die omanisch-iranischen Gewässer heran. Omanische Hubschrauber und iranische Flugzeuge überwachen sie ihrerseits.

Die omanischen Marineoffiziere glauben nicht, dass die **Strasse von Hormuz**, wie in westlichen Medien gelegentlich befürchtet, durch versenkte Tanker gesperrt werden kann. An der schmalsten Stelle ist sie 41 km breit und



Die nördliche Spitze der omanischen Halbinsel Musandam. Auf ihr befindet sich das Kontrollsystem für die Durchfahrt durch die Strasse von Hormuz. Khasab mit Flugplatz und Hafen als militärische Basis und Führungszentrum; auf der Ziegeninsel und den Qoin-Inseln sind die elektronischen Sensoren und Übermittlungsanlagen installiert. Die beiden voneinander getrennten Fahrrienen liegen gänzlich innerhalb der 12-Meilen-Zone Omans.

im schiffbaren Teil durchschnittlich 100 Meter tief. Selbst Supertanker müssten zu mehreren exakt übereinander versenkt werden, um Teile der Durchfahrt zu sperren. Eine Verminung der Strasse ist auch nicht leicht zu bewerkstelligen, die typischen Kurse der Minenleger würden nicht verborgen bleiben. Dennoch nehmen die Omanis die Gefahr der Verminung nicht auf die leichte Schulter. Selbst die bloße Behauptung, es habe eine Verminung stattgefunden, von interessierter Stelle lanciert, könnte Panik auslösen und negative Auswirkungen haben. Der omanische Marinestab hat errechnet, dass mit drei modernen Minensuch- und -räumschiffen die Strasse von Hormuz von Minen freigehalten werden kann. Oman baut auf die Unterstützung durch andere Golfstaaten, zumindest solange der Golfkrieg dauert. Aus dem Mund Abdul Aziz', des Informationsministers des Sultans, klingt es so: «Wir wollen Ruhe und Frieden und ergreifen deshalb im Golfkrieg für keine Seite Partei. Wir garantieren die freie Nutzung der Strasse von Hormuz für friedliche Zwecke und werden nicht zulassen, dass das Tor zum Golf wie der Eingang zu einem Supermarkt einfach geschlossen werden kann.»

Ein amphibisches Gefechtsexerzieren

Die Übungsanlage fusst auf geografischen, topografischen Gegebenheiten und historischen Erfahrungen:

Die supponierte Küstenstadt «Brighton Beach», auf dem Landweg nicht zu erreichen, ist von Terroristen besetzt und Ausgangspunkt subversiver Operationen entlang der Küste.

Feindliche See- und Luftstreitkräfte unterstützen die Terroristen. Omanische Streitkräfte haben Auftrag, «Brighton Beach» zurückzuerobern.

Waffeneinsatz und Ablauf sind beeindruckend:

– Feindliche Schiffe hinter dem Horizont werden mit Exocet des 10. Schnellbootgeschwaders bekämpft,



Landing in Brighton Beach.

die Zieldaten haben Seavan-Seeaufklärer geliefert.

– Seeziele in Reichweite der 76-mm-Oto-Melara-Kanonen haben keine Chance gegen das 1. Schnellbootgeschwader.

– Drei durch UK-Banshee-Zieldrohnen der Firma Target Technology simulierte Jagdbomber werden mit 40-mm-Breda-Kanonen abgeschossen, einer beim ersten Feuerstoss der Hochleistungskanonen.

– Das Feuer der Schiffsgeschütze hält den Feind an der Küste nieder, Jaguar-Jagdbomber bekämpfen Punktziele mit Bomben, Raketen und Bordkanonen.

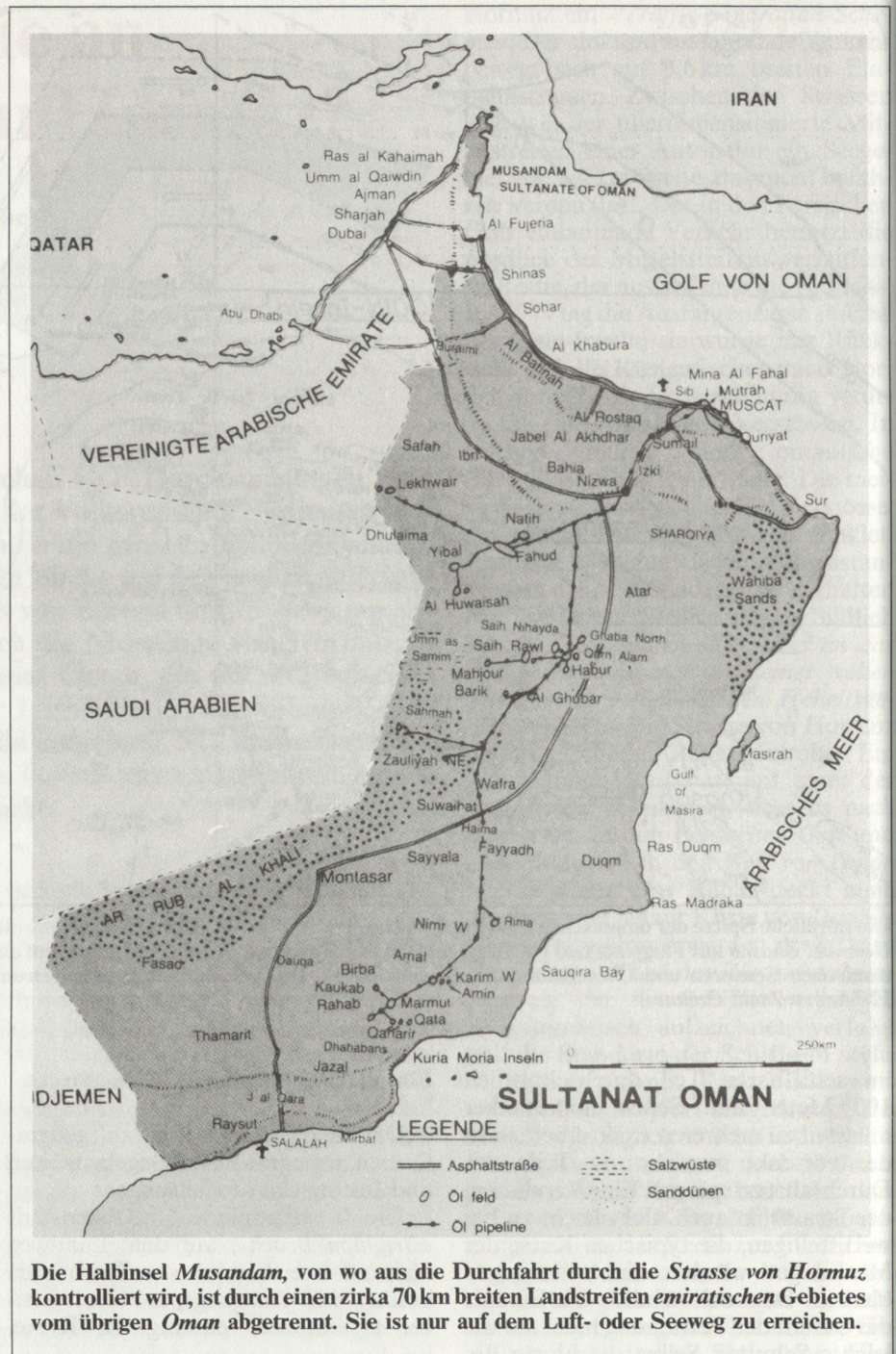
– Tauchschwimmer beseitigen Hindernisse im Landungsabschnitt; sie benutzen kleine Motorboote, mit denen auch erste Teile der omanischen «Royal Guard Brigade» landen.

Ein kleiner Brückenkopf entsteht. Bei höchster Intensität der Unterstützungswaffen landen die Hauptkräfte mit Amphibien verschiedener Größe. Truppen greifen in gepanzerten Mannschaftstransportwagen an, Helikopter bringen Verstärkungen und pendeln zwischen einem Transportschiff und der Küste.

Hoch über der Bucht von «Brighton Beach» beobachtet Sultan Qaboos die Demonstration. Kein Zweifel, er kann zufrieden sein. Diese Marine arbeitet professionell mit Land- und Luftstreitkräften zusammen. Die höheren Offiziere sind auf besten Militär- und Marineakademien der Welt ausgebildet, das Gerät entspricht höchstem westlichem Standard und der Leistungswille ist überzeugend. Ein englischer Marineoffizier urteilt: «Die Omanis sind alte Seefahrer mit tiefverwurzelter Tradition. Sie lernen schnell, sind flexibel, und ihr Stolz und ihre Tapferkeit sind schwer zu übertreffen.»

Die Luftwaffe

Die Stützpunkte der Luftstreitkräfte in Seeb, nahe der Hauptstadt Muskat, auf Masirah, der 1440 Quadratkilometer grossen Insel im Arabischen Meer, und Thumrait, nördlich von Salalah, der Hauptstadt der Südprovinz Dhofar, bilden mit Khasab das strategische Viereck Omans. Diese Plätze haben mit einem Aufwand von 299,7 Millionen Dollar US-Hilfe modernsten Nato-Standard erhalten. Zum Beispiel Masirah, lange Jahre Zwischenstation der Royal Air Force auf dem Weg nach Indien und Fernost. Heute ist die Landebahn 4000 Meter lang, quer dazu verläuft eine weitere Runway von 3300 Meter Länge. In sechs gehärteten Shelters werden jeweils zwei Jaguar munitioniert und gewartet. Die Maschinen



Die Halbinsel Musandam, von wo aus die Durchfahrt durch die Strasse von Hormuz kontrolliert wird, ist durch einen zirka 70 km breiten Landstreifen emiratischen Gebietes vom übrigen Oman abgetrennt. Sie ist nur auf dem Luft- oder Seeweg zu erreichen.

gehören zum 20. Jagdbombergeschwader. Abgesetzt vom Flugplatz befinden sich Tankkessel für 30 Millionen Liter Flugbetriebsstoff und fünf Millionen Liter Diesel. Die Jaguars britischer Herkunft können vier Anti-Schiff-Raketen, zum Beispiel Sea-Eagle, Harpoon, Exocet oder Kormoran, tragen. In der Jägerversion sind sie mit Sidewinder Luft-Luft-Raketen und zwei 30-mm-Kanonen bestückt. Sie haben entweder Rolls-Royce Turbomeca Adour Mk 804 oder die stärkeren Mk-811-Triebwerke. Die Maschinen sind rund um die Uhr einsatzbereit und reagieren sofort auf jedes unidentifizierte Flugzeug, das sich dem omanischen Luftraum nähert. Die Sowjets testen häufig die Reaktionsfähigkeit der omanischen Luftverteidigung. Mehr als die Hälfte

der Maschinen wird bereits von omanischen Offizieren geflogen, die übrigen noch von den Briten. Von Masirah aus können die Jagdbomber im High-Low-High-Flugprofil die Strasse von Hormuz erreichen und dort noch 30 bis 40 Minuten verweilen. Luftstreitkräfte der befreundeten Golfstaaten können Masirah mitbenutzen und tun dies auch. Viel intensiver aber ist die Zusammenarbeit mit US-See- und Luftstreitkräften. Wöchentlich landen US-Transporter mit Versorgungsgütern für Diego Garcia im Indischen Ozean. Mit Hubschraubern wird die Ladung auf Schiffe transportiert, die dann das Arabische Meer mit Kurs nach Süden verlassen. Die Amerikaner bleiben trotz dieser Zusammenarbeit unsichtbar. Alle Einrichtungen sind omanischer Besitz,

Sultanat Oman kauft Tornado

In den Farben des Sultanats Oman werden bald acht Flugzeuge der Tornado-Luftverteidigungsvariante ADV fliegen. Ein Kaufvertrag über diese Tornado-Stückzahl sowie die dazugehörige Luft/Luft-Bewaffnung, die Ersatzteilgrundausrüstung, technische Betreuung und Ausbildung (Gesamtwert des Auftrags: rund 800 Mio. Franken) wurde kürzlich zwischen der omanischen und der britischen Regierung abgeschlossen. Die ADV-Tornados werden zunächst aus dem für die Royal Air Force bestimmten Fertigungskontingent herausgenommen und an die Luftwaffe des Sultanats ausgeliefert. Die Luftverteidigungsvariante des Kampfflugzeugs Tornado dient der Langstrecken-Abfangjagd sowie der Allwetter-Luftverteidigung und ist zu rund 80 Prozent mit der Jagdbomber-Version IDS (Interdictor/Strike) baugleich. (MBB-Zeitung)

nirgends weht das Sternenbanner. Ausser den festen Plätzen stehen im Inneren des Landes 50 Pisten zur Verfügung, die mit C-130 und Skyvan angefliegen werden. Die Skyvan hat zwei 715 PS Turbopropmaschinen und benötigt zur Landung nur 200 Meter. Als Seavan, mit spezieller Avionik und Elektronik ausgerüstet, eignet sie sich hervorragend zur Überwachung der 1700 Kilometer langen Küste. Puma- und Bell-Helikopter erfüllen wichtige Dienste für die Bevölkerung in entlegenen und unzugänglichen Gebieten des Landes.

Der omanische Generalstab ist mit der Luftverteidigung noch nicht zufrieden.

den. Das weitreichende Luftraumkontrollradar-System liefert zwar die notwendigen Informationen, aber die Jäger und die radargestützten Rapier reichen noch nicht aus, um einen Raum von 300 000 Quadratkilometern zu decken. Die Lücken sollen durch ein Hochleistungs-Jagdflugzeug geschlossen werden.

Inspektion und Manöver

200 Kilometer südwestlich von Muskat, tief in der Wüste, ist in einem gewaltigen, halbkreisförmigen Amphitheater, dessen aufsteigende Ränge von kahlen Hügeln gebildet werden, auf einer Fläche von 1000 Metern Länge und 500 Metern Breite das Heer des Sultans angetreten, über 10 000 Soldaten und 3000 Fahrzeuge. In 22 Blöcken bilden die Nord- und die Südbrigade mit ihren Unterstützungstruppen, die Grenzsicherungsregimenter, das kleine elitäre Fallschirmjägerregiment, die Militärpolizei und die Mobile Reserve ein gewaltiges, offenes Karree. Bei den Artillerieregimentern sind russische, in Ägypten gebaute 130-mm-Kanonen zu sehen. In den Transportregimentern sind deutsche MAN 20/280 Diesel-Lkw, einige mit 9000-Liter-Aufsatzbehältern, eingegliedert. Die meisten Fahrzeuge aber sind britisch. Österreichische Haflinger- und Pinzgauer-Geländefahrzeuge sowie Mercedes 280 GE mit Winde werden bei weitem von Bedford und Landrovern übertroffen. Bei den gepanzerten Regimentern stehen sechs M-60 und 19 Chieftain. Gepanzert sind sonst nur noch Saldin und Scorpion. Als geschlossener Block sind auch etwa 300 Truppen- und Stabs-

schiedsrichter vor 250 1,5-t-Funkfahrzeugen und Landrovern angetreten. Das Heer trägt eine dünne, poröse, gefleckte Wüstenuniform, einen dazu passenden beige-braun-grün-schwarz gefleckten Turban und hohe Wildlederschuhe. Das österreichische *«Steyr-Gewehr schießt»*, wie ein Soldat sagt, *«wegen seines integrierten Zielfernrohres nicht daneben und braucht so gut wie keine Wartung»*. Zufall oder Planung, das Heer des Sultans ist nach Westen ausgerichtet und blickt nach Westen, wo auf einem Hügel in purpurnen Samtesseln die Vertreter der über 20 Ministerien, des Staatsbeirates, die Walis, also die Gouverneure der 41 Provinzen und die Spitzen der Polizei Platz genommen haben. Dabei ist manch verwegen aussehender Jeballi zu sehen, Angehöriger jener Bergstämme im Dhofar, die noch vor 10 Jahren erbittert gegen den Sultan gekämpft hatten. Nach der Niederschlagung und der Amnestie haben es einige ehemalige Rebellen bis zum Kabinetsrang gebracht oder dienen als *«Firqa»* in der 3500 Mann starken Eliteeinheit zur Verteidigung der Südgrenze. Diese Männer trennen sich nie von ihrer Waffe, sei es eine Flinte aus dem Ersten Weltkrieg, sei es eine moderne Maschinenpistole. Zum vollständigen Anzug des Omani gehört bei festlichen Anlässen auch der silberne Khanjar-Dolch, der vor dem Bauch getragen wird. Die Eröffnung des ersten nationalen grossen Manövers ist ein Fest. Das orientalische Gepräge trägt dem Rechnung.

Der Sultan schwebt im Hubschrauber ein. Die Mounted Band spielt die sehr melodiose Nationalhymne. *Sultan*



Vor Manöverbeginn ist die übende Truppe – zirka 2 Brigaden – zur Inspektion durch das Staatsoberhaupt, Sultan Qaboos, angetreten.

Qaboos fährt, im Landrover stehend, die Front seines Heeres ab. In Reden wird die Leistung angespornt und Allah für das bisher Erreichte gedankt. Der zehntausendfache Schrei «Lang lebe der Sultan!» klingt wie aus einer Kehle und verrät, wie oft er geübt worden ist. «Die Truppe ist seit fünf Tagen draussen, um sich auf den Beginn der Manöver und die Inspizierung durch den Sultan vorzubereiten», sagt ein Offizier. Die Temperatur beträgt über 40 Grad im Schatten.

Das Manöver heisst *Raad* (Donner), und dauert 10 Tage. Die Ausgangslage ist so griffig wie beim Gefechtsexerzieren: Das arme Nachbarland «Marmul» hat eine marxistisch-leninistische Regierung, die nach omanischen Ölfeldern trachtet. Alle Versuche, die Krise friedlich zu bereinigen, scheitern, die Vereinten Nationen zeigen sich ohnmächtig, und Oman muss sich gegen den Angreifer militärisch zur Wehr setzen. Der Gegner ist wie die Streitkräfte Südjemens gegliedert, ausgerüstet und unterstützt. In der Übung kommt er von Osten, die VR Jemen liegt im Süden. Der Kommandant der omanischen Kräfte hat seine «Task Force» in vier «Battle Groups» gegliedert, alles in allem etwa eine Brigade. Zunächst führt er mit vier motorisierten und drei gepanzerten Zügen über 48 Stunden ein Verzögerungsgefecht, in dessen Verlauf er über Lückenwege durch eine 20 km breite verminte Zone ausweicht, in der zwei Pionierzüge 8500 Minen ausgelegt haben.

Zwei mittlere und fünf leichte Artilleriebatterien sowie Mörser überwachen die Sperre, die das Herzstück der Verteidigung bildet. Aus Stellungen wirken Flachfeuerwaffen flankierend und überlappend, Milan, acht Stück pro Bataillon, nutzen ihre Höchstschussweiten. Einige Milan-Trupps werden für den Einsatz mit Hubschraubern bereitgehalten. Ein Regiment Infanterie bildet die Reserve. Der Angreifer läuft auf die Minensperre auf. Vier Versuche, sie bei Nacht zu überwinden oder zu umgehen, scheitern. Omanis kämpfen auch bei Nacht, am Golf sonst nicht unbedingt üblich. Auch das Eingreifen der feindlichen Luftwaffe bringt nicht den Erfolg, zu tief hat er sich eingegraben, zu gut sind seine Stellungen getarnt. Bewegt sich der Angreifer, wird er vom Feuer aus der Luft oder vom Boden gefasst.

Aus dem Hubschrauber sind die Truppen schwer zu sehen. Dichte Tarnnetze, verwischte Konturen und Fahrzeugspuren erschweren die Identifizierung ungemein. Keine Fahrzeugscheibe, kein Seitenspiegel blinkt in der gleissenden Sonne. Bei Annäherung des

Hubschraubers erstarrt bei untergezo-gener oder bereitgestellter Truppe jede Bewegung. Dünentäler, Mulden, Abbruchkanten von Bodenwellen, Tamarisken und Krüppelgehölz werden genutzt, um Truppe, Fahrzeuge und Waffen völlig «wegzutarnen», eine Kunst, die moderne westliche Armeen leider kaum noch beherrschen. «Unsere Soldaten sind das Leben in der Natur noch gewohnt, wir müssen da nur wenig ergänzen», sagt ein britischer Expatriate.

Die wenigen Panzer wirken etwas deplaziert in diesem Riesengelände. Sie finden kaum ebenbürtige Ziele, sind ständig durch Panzerabwehrraketen aus versteckten Stellungen gefährdet und ziehen, wenn sie sich bewegen, durch die Staubfahnen das Feuer auf sich. Die Analyse der Übung soll erweisen, wieviele Panzer das omanische Heer tatsächlich benötigt. «Es werden nicht viele sein. Gute Panzer wie der Leopard sind teuer und als Statussymbol viel zu kostbar», urteilt der omanische Brigadekommandant.

Der Sanitätsdienst benutzt ausser Ambulanzen jedes verfügbare Fahrzeug. Schwerverwundete werden mit C-130 oder Hubschraubern herausgeflogen. Das Feldlazarett ist bis zu den Zeltpitzen eingegraben, das Gerät ist modern und neu, selbst der elektrische Bohrer der Feldzahnstation erweckt Vertrauen.

Versorgungseinrichtungen sind in einem 100 Quadratkilometer grossen Raum 40 km hinter der kämpfenden Truppe untergebracht. Der Raum wird rundum gesichert. Die Brigade hat eine Grenadierkompanie zugewiesen. Stellungen für Milan sind erkundet, die Trupps werden aber zentral bereitgehalten. Blowpipe und Rapier sichern den Luftraum, und es gibt einen Fliegerleitoffizier mit Boden-Bord-Funk. Der Verlust logistischer Kapazität wiegt in der Wüste schwer.

Es herrscht das Abholprinzip, nur der Artillerie und den Panzern werden Munition und Betriebsstoff zugeführt. Das Transportregiment ist der Kern des logistischen Systems und verfügt über einen grosszügigen Fuhrpark zwischen 4- und 16-Tönnern sowie Spezialfahrzeuge zum Bergen und Abschieben von Schadgerät.

Der omanische Infanterist ist hart und genügsam. Er trägt bei Temperaturen von 50 Grad und mehr neben der Waffe 150 Schuss Munition, MG-Schützen 500 Schuss, Spaten, Beil, Schlafsack, Wasserflasche, Überlebensration und Verbandpäckchen auf sich. Der Funker trägt zusätzlich ein

Tornisterfunkgerät, der taktische Führer den Feldstecher. Stahlhelme sind nicht zu sehen. Wahrscheinlich würde sich darunter die Hitze zu sehr stauen.

Wenn aus dem Verhalten des Infanteristen, aus dem Umgang mit der Waffe, aus Auswahl, Ausbau und Tarnung der Stellung, aus Beobachtungen und Meldungen, aus Verbindunghalten und der Weitergabe von Zeichen zutreffende Urteile über die Ausbildung und Leistungsfähigkeit einer Truppe abgeleitet werden können, dann haben die jungen omanischen Infanterieregimenter westlichen Standard übertroffen. Am Golf sind sie einmalig.

Auch die besten Soldaten können nur erfolgreich kämpfen, wenn sie gut geführt werden. Das Heer hat als erste Teilstreitkraft einen omanischen General an der Spitze. General Liwaa Nasisib ist britisch geprägt und führt das Heer nach britischer Doktrin. Viele seiner Kommandanten und Offiziere sind kampferprobt. Sie haben mit englischen und mit iranischen Soldaten in einem jahrelangen Krieg im Dhofar den kommunistischen Aufstand zerschlagen und in letzter Minute verhindert, dass aus Salalah ein omanisches Dien Bien Phu geworden ist. Die Stadt war belagert, und von den Bergen beschossen sie die Rebellen mit Mörsern. Diese Offiziere verstehen etwas von entschlossenem Zupacken im Angriff und ebensoviel von hartnäckiger Verteidigung aus Stellungen. Sie haben vor allem auch begriffen, dass taktischer Erfolg nicht ohne funktionierende Logistik zu haben ist.

Die Streitkräfte geniessen im Volk hohes Ansehen, weil sie den Krieg gewonnen haben und der Bevölkerung vielfältige praktische Hilfe leisten.

Die Rekrutierung macht keine Schwierigkeiten. Der junge Omani, der den Intelligenztest besteht, erhält eine vollständige Schulausbildung und lernt ausser Englisch viel Nützliches. Wenn er mit 45 Jahren aus der Armee ausscheidet, stehen die Türen offen.

Oman ist nicht mehr das Land des Weihrauchs, der seit der Antike über tausend Jahre den Reichtum Südarabiens begründete. Im Wadi Adawnib und an den Hängen der Quara-Berge im Dhofar wächst zwar noch der Weihrauchbaum, aber die Zeiten sind vorbei, in denen er seines kostbaren Harzes wegen von Giftschlangen bewacht werden musste. Aber wenn sich dem Gast die Türen öffnen, durchweht bei Datteln und Tee wie eh und je der Duft des Weihrauchs den Raum, als ob nicht draussen schon für Oman das 21. Jahrhundert begonnen hätte. ■