



BORDNACHRICHTEN

Marinekameradschaft Babenberg- Traisental

2.Quartal 2017



Segelschulschiff GORCH FOCK



Allen Kameradinnen und Marineuren
singen wir heute zu Ehren,
die im zweiten Quartal Geburtstag feiern
und uns auch weiter die Treue beteuern.

01. April	Samstag,	Anna
11. April	Haböck,	Herwig
11. April	Schmidt	Anton
18. April	Stefanson,	Elfriede
28. April	Winter,	Alfred
28. April	Hadwiger,	Ursula
06. Mai	Track,	Margarete
08. Mai	Härtl,	Friedrich
10. Mai	Assmus,	Rudolf
17. Mai	Ronacher,	Franz
03. Juni	Pimperl,	Wilhelm
05. Juni	Scheuch,	Waltraud
15. Juni	Nürnberg,er,	Friedrich
15. Juni	Stoll,	Alois
16. Juni	Matzl,	Brigitte
26. Juni	Neulinger,	Anton
28. Juni	Schatzl,	Wolfgang
30. Juni	Eder,	Gottfried

Allen denen, die im Krankenstand sind
wünschen wir gute Genesung !

Warum hat die hochtechnisierte Deutsche Marine immer noch ein Segelschulschiff?



Die Ausbildung auf einem Segelschulschiff hat in Deutschland eine lange Tradition. Trotz modernster Technik in der Marine ist der Ausbildungsabschnitt Segelschulschiff nach wie vor von großer Bedeutung. Nirgendwo wird der Einfluss des Wetters auf Schiff und Besatzung so intensiv erlebt und zur gesicherten Erfahrung wie auf einem Großsegler. Nirgendwo sonst wird die menschliche Abhängigkeit voneinander so deutlich zur Gewissheit, wie in den Rahen der „Gorch Fock“ bei einer Sturmfahrt. Die Bedeutung der Seemannschaft als berufsspezifische Grundlage der Seefahrt kann nur auf einem von Wind und Wetter abhängigen Segler glaubhaft vermittelt werden. Außerdem erziehen die ungewohnte Enge und der Mangel an Komfort zur Kameradschaft, Rücksichtnahme und fördert den Teamgeist. Dies sind alles Eigenschaften, die für den Dienst an Bord auch der modernen Boote und Schiffe unerlässlich sind. Das Segelschulschiff „Gorch Fock“ vermittelt ein prägendes Erlebnis und leistet einen unverzichtbaren Beitrag in der Erziehung und Vorbereitung zukünftiger Vorgesetzter an Bord und an Land. Die „Gorch Fock“ hat sich als „Botschafter in Blau“ für die Verbesserung zwischenstaatlicher Beziehungen einerseits und als Ausbildungsschiff für den Führungsnachwuchs sowie als Werbeträger für die Marine im Inland andererseits so sehr bewährt, dass auch in absehbarer Zukunft die Deutsche Marine auf diesen Großsegler und auch kleinere Segelfahrzeuge nicht verzichten will und kann. Die „Gorch Fock“ ist ein Ausbildungsschiff der Deutschen Marine. Offizier- und Unteroffizieranwärter erhalten hier ihre praktische und theoretische Ausbildung für spätere Verwendungen in der Flotte. Gerade die Ausbildung auf einem Segelschulschiff prägt die Charaktereigenschaften und Gemeinschaftssinn, die für einen militärische Vorgesetzten unerlässlich sind. Durch ihre zahlreichen Auslandsreisen unterstützen Besatzung und Schiff die Arbeit der deutschen Vertreter im Ausland und tragen so dazu bei, ein positives Bild der Bundesrepublik Deutschland zu zeichnen. Seit 1960 nimmt die „Gorch Fock“ regelmäßig an internationalen Großseglertreffen und Regatten teil und hat dabei stets die vorderen Plätze belegt. Sinn dieser Veranstaltungen ist es, jungen Menschen beim Wettsegeln ein sportliches Erlebnis auf See und eine völkerverbindende Begegnung im Hafen zu bieten. Zur Zeit liegt die Gorch Fock in der Werft in Elsfléth .

"Gorch Fock" erreicht Elsflether Werft

Der Stolz der Deutschen Marine, das Segelschulschiff "Gorch Fock", ist auf der Elsflether Werft im Landkreis Wesermarsch eingetroffen. Dort soll es turnusgemäß von Grund auf überholt werden. Wie bei seinem letzten Besuch in Elsfleth vor mehr als zwei Jahren verfolgten auch diesmal zahlreiche Schaulustige die Einfahrt des Schiffes. Auf der Werft soll das Segelschulschiff komplett überholt werden. Für das Unternehmen handelt es sich um einen Millionen-Auftrag.

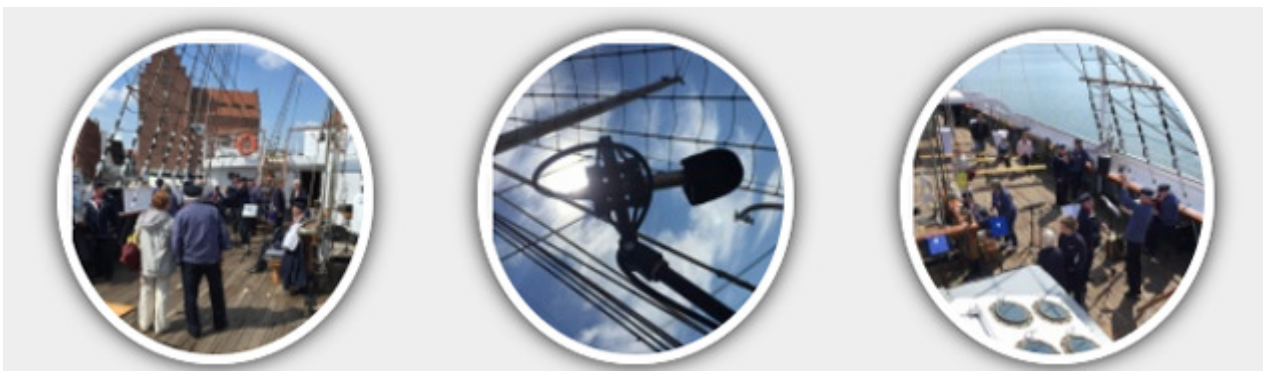


Arbeiten sollen rund sieben Monate dauern

Für die Arbeiten auf der Werft muss unter anderem die gesamte Takelage abgebaut werden. Zudem sollen die Maschine, technische- und Sicherheitseinrichtungen auf den neuesten Stand gebracht werden. Die Besatzung erhält außerdem ein neues Kommunikationsnetz an Bord. Es sollen zudem Getriebe, Motoren und Sicherheitseinrichtungen überprüft werden. Rund sieben Monate werden die Arbeiten auf der Elsflether Werft voraussichtlich dauern, bis die "Gorch Fock" wieder in frischem Glanz erstrahlt und für weitere Ausbildungsfahrten für den Offiziersnachwuchs gerüstet ist.

Kollision mit Kaimauer: Delle wird untersucht

Im August hatten Schiff und Besatzung den Heimathafen Kiel für die diesjährige Ausbildungsreise verlassen und seitdem rund 5.600 Seemeilen zurückgelegt. Ende November war die ["Gorch Fock" zu Gast in Wilhelmshaven](#) und dann im Marinearsenal. Dort wurde auch die Delle untersucht, die sich das Schiff durch einen [Zusammenstoß mit einer Kaimauer](#) zugezogen hatte.



Kiel | Die deutsche Marine will den rumänischen Großsegler „Mircea“ chartern und vorübergehend als Segelschulschiff für den eigenen Offiziersnachwuchs nutzen - bis die „Gorch Fock“ wieder repariert ist. „Ich rechne in den nächsten drei Wochen mit der Entscheidung“, sagte Vizeadmiral Rainer Brinkmann in Kiel der Deutschen Presse-Agentur. Zurzeit werde noch geprüft, ob sich die hohen Sicherheitsstandards der „Gorch Fock“ auch auf der „Mircea“ erfüllen lassen.

„Wir werden diese Standards nicht unterschreiten“, sagte der Stellvertreter des Inspektors der Marine und Befehlshaber der Flotte und Unterstützungskräfte. Brinkmann erinnerte an die „unglücklichen Vorfälle“ auf der „Gorch Fock“. [2008 war eine Kadettin bei einer Nachtwache über Bord gegangen](#) und später tot aus der Nordsee geborgen worden. Die genauen Umstände sind bis heute nicht geklärt. [2010 stürzte eine Kadettin bei der Segelvorbereitung in einem brasilianischen Hafen aus der Takelage und starb](#). Die Sicherheit auf der „Gorch Fock“ wurde verbessert und zudem ein Übungsmast auf dem Gelände der Marine-Offizierschule Flensburg-Mürwik errichtet.

Die „Mircea“ ist wie die 1958 gebaute „Gorch Fock“ ein Dreimaster und mit 82 Metern ähnlich groß. Die rumänische Bark ist das einzige baugleiche Schwesterschiff der älteren „Gorch Fock I“, die 1933 in Dienst gestellt wurde und heute in Stralsund im Hafen liegt. Die „Mircea“ wurde wie die beiden „Gorch Fock“ in Hamburg auf der Werft Blohm + Voss gebaut und 1938 in Dienst gestellt. Seitdem ist das Schiff mit Unterbrechungen im Besitz der rumänischen Marine. „Wir versprechen uns, dass die nautischen, seemännischen Fähigkeiten, aber auch soziale Teamfähigkeit auf der ‚Mircea‘ gut vermittelt werden können“, sagte Brinkmann. Die Marine plane, im Sommer mit der „Mircea“ auszulaufen. So könnte auch die derzeitige Offiziersanwärter-Crew noch das Schiff nutzen. „Aber wie gesagt: Dies ist noch nicht in trockenen Tüchern, wir sind dabei, das Ganze voreinander zu bringen.“ [Die „Gorch Fock“ wird seit über einem Jahr repariert](#). Die ursprünglich veranschlagten zehn Millionen Euro Kosten stiegen während der Arbeiten auf zuletzt 75 Millionen Euro, weil immer neue Schäden entdeckt wurden. Im Januar entschied Verteidigungsministerin Ursula von der Leyen (CDU), dass die „Gorch Fock“ dennoch saniert und dann bis mindestens 2030 zur Verfügung stehen wird. Brinkmann geht davon aus, dass 2018 die „Gorch Fock“ wieder auf Ausbildungsfahrt gehen kann. Ein Segelschulschiff sei für die Offiziersausbildung genau das Richtige: „Weil wir dort das seemännische, nautische Rüstzeug vermitteln können. Weil wir die Eigentümlichkeiten der Seefahrt in einer besonderen Situation und Enge vermitteln können, was Teamfähigkeit, das wechselseitige Verlassen auf den Partner, die Erfahrung eigener Leistungsgrenzen angeht.“ „Ich verweise darauf, dass eine aufstrebende Nation wie China sich genau mit diesen Gedanken trägt, ein Großsegelschiff für die Ausbildung von Kadetten für die Ausbildung zu organisieren“, sagte Brinkmann. Neben den rein fachlichen Ausbildungsaspekten habe die „Gorch Fock“ Bedeutung als Symbol dieses Staates und für die Identität der Marine. Und nicht zuletzt habe das Segelschulschiff auch in der Diplomatie eine Aufgabe. „Immerhin war es die „Gorch Fock“, die die Brücken erstmalig auch zu Israel gebaut hat.“ Er selber habe noch keine Gelegenheit gehabt, sich die „Mircea“ anzuschauen. Aber dass ein Charterschiff seine Aufgabe erfüllen könne, wisse er aus eigener Erfahrung. Im Jahr 2000 habe die Marine die norweg. „Statsraad Lehmkuhl“ gechartert und erste gute Erfahrungen gesammelt. Allerdings könne ein Charterschiff nur eine Ersatzlösung sein, da es nur einen Teil der Ausbildungsziele ermögliche, sagte der Vizeadmiral.

Quellenangabe: Information durch Herbert Jung



Psssst ! Die Redaktion arbeitet !

Nur Wenige wissen , welche Arbeit dahinter steckt, jedes Quartal eine solche Bordzeitung auf den Tisch zu bringen. Dies ist nicht immer möglich ohne die Mitarbeit der Kameraden. Wenn es auch die technischen Errungenschaften bei der Nachrichtenübermittlung heutzutage einfacher machen, so liegt es doch daran, daß der Redakteur so manchem Kameraden „die Würmer aus der Nase“ ziehen muß, um Wissenswertes aufs Papier zu bringen.

An dieser Stelle bittet Euer „Redakteur“, daß der eine oder andere Kamerad durchaus in der Lage wäre, einen Beitrag in Form einer interessanten Geschichte aufs Papier zu bringen und so den Inhalt unserer Bordnachrichten mit zu gestalten. Landauf , Landab ist der Redakteur auf der „Pirsch“, um die eine oder andere maritime Geschichte aufzuutreiben.

Vielleicht hat sich der Eine oder Andere in unseren Reihen bereits Gedanken darüber gemacht, um die „Bordnachrichten“ etwas anders im Aussehen und Inhalt zu gestalten, damit der bisherige Redakteur „in Rente“ gehen kann! Der Redakteur dieser Mitgliederzeitung ist auch verantwortlich für die honorar-freien Veröffentlichungsrechte !!! Und stets mit Quellenangabe !!!

Es kann sicher jedem „Zeilenkritzer“ mal vorkommen, daß sich der eine oder andere Tippfehler einschleicht. Gewisse Spötter glauben gar, daß dies kein Zufall ist, sondern absichtlich gesetzt wurde. Damit liegt er nicht immer verkehrt, denn es wird immer Menschen geben, die bei Anderen nach Fehlern suchen ! Wir sind jedem Kameraden dankbar, der uns mit einer Geschichte oder mit einem interessanten Bericht unterstützt.

Euer „Redakteur und Zeilenkritzer“

Egon .

U-36 meldet sich zum Dienst



Wurde am Montag, 10.10.2016 in Eckernförde in Dienstgestellt

Eckernförde | Der neue Stolz der Deutschen Marine ist 56 Meter lang, getaucht fast doppelt so schnell wie über Wasser und besitzt einen auf der Welt einmaligen Hybridantrieb „U 36“ ist das modernste konventionelle U-Boot der Welt. Am Montag wird es in Eckernförde feierlich in Dienst gestellt. Mit dem Befehl „Heiß Flagge und Wimpel“ übernimmt der Kommandant der Besatzung „Golf“, Korvettenkapitän Christoph Ploß (34), das Kommando über die Marineeinheit. Wie seine fünf Schwesterboote wird auch „U36“ im 1. Ubootgeschwader in Eckernförde beheimatet sein. Eigentlich sollten es zwölf Boote werden, doch mit dem im Oktober 2011 beschlossenen Rüstungskonzept im Zuge der Neuausrichtung der Bundeswehr wurde die U-Bootgeneration der Klasse 212 A auf sechs Einheiten begrenzt. Die Boote wurden entwickelt, um U-Booteinsätze über mehrere Wochen hindurch im dauergetauchten Zustand und weitgehend unabhängig von Außenluftzufuhr zu ermöglichen. Die Hybrid-Anlage setzt sich aus einem Dieselmotor, einer Fahrbatterie, einer Brennstoffzellenanlage und dem Fahrmotor zusammen. Die Brennstoffzellen-Anlage, die Wasserstoff und Sauerstoff geräusch- und abgaslos direkt in elektrische Energie umwandelt, zeichnet sich durch einen hohen Wirkungsgrad und geringen Wartungsaufwand aus. Neben dem Gleichstrom fällt bei der Energieumwandlung als einziges Reaktionsprodukt destilliertes Wasser an. Am 25. April 2006 stellte „U 32“ mit zwei Wochen ununterbrochener Tauchfahrt ohne Schnorcheln einen neuen Rekord für nicht nuklear angetriebene U-Boote auf. Dies geschah während einer Verlegung von Eckernförde nach Rota in Spanien. Die feierliche Zeremonie wird vom Stellvertretenden Inspekteur der Marine und Befehlshaber der Flotte, Vizeadmiral Rainer Brinkmann (58) geleitet. Im Beisein des schleswig-holsteinischen Innenministers Stefan Studt sowie des Kommandeurs der Einsatzflottille 1, Flottillenadmiral Jan C. Kaack (53) komplettiert die Marine mit der Übernahme ihre U-Bootflotte. Dabei wurden die beiden letzten Boote der Generation „U 35 “ und „U 36“ noch einmal modifiziert: Erweitert wurden die Fähigkeiten zum weltweiten Operieren, zum Einsatz von Spezialeinheiten und zur verdeckten Aufklärung. Deshalb wurde eine Vier-Mann-Schleuse für Kampfschwimmer eingebaut und die Klimaanlage tropenfähig ausgelegt. Herzstück der verbesserten Kommunikationsfähigkeiten ist die Antennenboje die es dem tiefgetauchten Boot ermöglicht, auf allen Frequenzbändern terrestrisch und mit Satelliten zu kommunizieren. Auch ein neues Sonar- und Unterwasser-Sensorsystem ist an Bord.

DENEB 1946, das spätere Heimschiff der MK Frankfurt WBR 7

Es erhielt die Aufgabe für die Werbung der Marine und als Weiterbildungszentrum der Marinereservisten im Raum Frankfurt.

Der Weg von Kiel zu seinem nächsten Liegeplatz an der Friedensbrücke zu Frankfurt auf dem Main und die Herrichtung für seine heutigen Aufgaben waren beschwerlicher, als alle daran Beteiligten gedacht haben. Als nun zu erkennen war, daß die „WBR 7“ nach Frankfurt kommen sollte, ergaben sich Für und Wider. Kameraden der Marinekameradschaft Frankfurt fuhren nach Kiel, um sich über die zu leistenden Arbeiten zu informieren, es zu besichtigen um dann zu berichten. Die Transportfrage und die Finanzierung des Umbaus mußten vorab geklärt werden. Dann, am 19. Juni 1968 reisten die Kameraden Helmut Reinelt und Hayo Krämer nach Kiel, von wo am 20.06.1968 die Schleppfahrt zusammen mit dem Boot „WBR 9“ ex Orion nach Wilhelmshaven begann.

Die ORION war für die Marinekameradschaft Bamberg bestimmt, fand dann aber ihren endgültigen Liegeplatz in Aschaffenburg. Auf dem Weg nach Frankfurt passierte WBR 7 Cuxhaven, Wilhelmshaven, Helgoland, Emden. Schwere Wetter und hohe See und Wasser im Schiff, ließen die Fahrt zu einem gefährlichen Unternehmen werden und waren der Grund zum Anlaufen der Insel Helgoland als Nothafen. In Wilhelmshaven stieg Hayo Krämer aus, sodaß nur noch Helmut Reinelt an Bord blieb. In Emden war der Schlepp der Bundesmarine zu Ende und Kamerad Helmut Reinelt verhandelte mit holländischen Schleppern, um über Holland, das Jüßel Meer nach Emmerich zu kommen. Von dort aus, wo WBR 7 und WBR 9 am 7. Juli 1968 lagen, waren dann die Schlepper der Flußpionierkompanie 732 Krefeld, 734 Koblenz und 735 Wiesbaden-Biebrich bemüht, die Boote Rhein—und Mainaufwärts zu befördern. Der Schlepper der Flußpioniere von Wiesbaden mußte jedoch, nachdem er WBR 9 in Frankfurt am Bauhafen des WSA, die Schraube beim Bugsieren beschädigt hatte, in die Werft. Nach mehreren Verhandlungen brachte es dann Hauptfeldwebel Hofmann einen Einsatz von zwei M-Booten der Flußpionierkompanie 735 an seinen Liegeplatz, wo WBR 7 an seinem Liegeplatz festmachte.

Die Freude war groß für die anwesenden Kameraden, die Helmut Reinelt begrüßen konnten, der den Transport besser überstanden, als das Boot selbst. Seeschäden und die schlechte Pflege der letzten Jahre ließen es innen und außen als Wrack erscheinen. Aber jetzt begann für WBR 7 ein neuer Lebensabschnitt.

In Feierabend- und Samstagsarbeit wurde von alten und jungen Marinern, ehemaligen Soldaten und Reservisten dem Boot ein neues Gesicht gegeben. Alle noch technischen Einrichtungen wurden ausgebaut, Trennwände herausgerissen, Kombüse, WC und Waschanlagen entfernt, Bilgen gelenzt.

Die unter dem Kartenhaus befindlichen Treiböltanks bereiteten die größte Arbeit.

Das Deck sah einem Schrottplatz ähnlich. Alles Unbrauchbare mußte abgefahren werden. Material mußte beschafft und angefahren werden. Nachdem das Boot nur noch aus einem leeren Bootskörper mit einzelnen Schotten bestand, begann die Neueinrichtung.

Im ehemaligen Maschinenraum wurde auf die Masschinenfundamente der Fußboden aufgelegt.

Der Bootskörper bekam Farbe und Isolierung, neue Verkleidungen wurden angebracht. Die WC-Anlagen wurden neu installiert, die Kombüse mit Elektroherd und Kühlschrank ergänzt, Wasser- und Stromleitungen von Land her verlegt und ein Anschluß für Telefon.

Eine Bartheke mit Kühlaggregat und Kühlboxen vervollständigte den kleinen Kantinenbetrieb. Eine Ölheizungsanlage vervollständigte die Einrichtung . Es wurde geschrubbt, Farbe gekratzt und gewaschen, gepönt und gemalt, gehämmert und geschweißt, gelötet, gesägt, gehobelt und geschliffen. Fußbodenbeläge verlegt. Bänke gezimmert und gepolstert, bis aus dem Maschinen-und Mannschaftsraum ein großer Aufenthaltsraum mit Messe entstanden war. Die Lasten, einschließlich der Bierlast, mußten überarbeitet werden und neu angelegt werden. Doch an Oberdeck ging es ununterbrochen weiter. Die stark lädierte Reling wurde teils neu gerichtet und aufgebaut. Der Radarmast, durch den Transport abgebaut, an alter Stelle wieder montiert. Das Kartenhaus wurde verändert. Die Stelling von einem Kameraden neu gezimmert. Um das Boot frei von der Kaimauer zu halten, mußten Teleskopabweiser an die Kaimauer und an das Boot montiert werden. Dazu Tauwerk und Leinen überholt und ergänzt werden . Der Bootsrumph mußte neu abgespachtelt werden. Sowie alle Aufbauten gepönt und gemalt. Fehlendes Material besorgt, Spenden geworben und einkassiert werden und wieder in Material umgesetzt werden..

Alle sehnten den Tag herbei, an dem das Boot fertig war und seiner Bestimmung übergeben werden konnte. Die letzten Tage vor dem gesetzten Termin ging es noch mit besonderem Hochdruck bis in die Nacht hinein, und unter Aufopferung aller persönlicher Freizeit zu Werk..Am 15. November 1968 >Clock 24.00 Uhr< wurde das letzte Werkzeug , Feudel und Schrubber in der achteren Last verstaut. Das Boot und seine Werftarbeiter waren >fix und fertig< !



WBR 7

Unterhalb der Brücke am Theodor-Stern-Kai befand sich von 1968 bis 2001 der Liegeplatz des „Heimbootes“ WBR 7 der [Marinekameradschaft](#) Frankfurt. Das 1943 als R127 in Dienst gestellte [Minenräumboot](#) der [Aldebaran-Klasse](#) wurde nach dem Krieg bis 1956 beim [Deutschen Minenräumdienst](#) eingesetzt, ab 1947 unter US-amerikanischer Flagge. 1956 bis 1961 diente es als Minensuchboot [M 1064 Deneb](#) im 3. Minenräumgeschwader der [Bundesmarine](#), danach bis 1968 als [Wohnboot](#) WBR 7. Im November 1968 wurde es an seinen langjährigen Liegeplatz an der Friedensbrücke verlegt.] 2001 musste der Liegeplatz in den [Offenbacher Hafen](#) verlegt werden, um Platz für den Ausbau des Tiefkais zu machen. Im September 2006 lief das Boot dort voll Wasser und kenterte. Das Schiff wurde gehoben und anschließend abgewrackt

Quellenangabe:

„Kameraden zur See“
von Ernst Pfefferle

Neujahrsempfang beim Bürgermeister der Stadtgemeinde Herzogenburg, Herrn RegRat F. Zwicker

Bürgermeister, Rg.Rat Franz Zwicker lud am 6. Januar 2017 zum traditionellen Neujahrsempfang in den Festsaal der Sparkasse Herzogenburg. Neben den Ehrengästen und Vertretern der „Blaulicht-Organisationen“ waren auch Abordnungen der zahlreichen örtlichen Vereine erschienen – für unsere MK die Kameraden Alois Stoll und Ernest Hadwiger. Bgm. Zwicker ging in seiner Ansprache besonders auf zwei Themen ein: Das Jubiläum „90 Jahre Stadterhebung“, das im September gefeiert wird und die rege Wohnungsbautätigkeit der Stadt.

Probst Maximilian Fürnsinn richtete in seiner Festansprache den Fokus auf die Situation unserer Zeit und Gesellschaft, die im Umbruch ist und wenig Positives verspricht.

Er warnte: „Geistig sind wir dabei, im Nirgendwo zu landen.“

Nach der musikalisch umrahmten Feierstunde lud die Stadtgemeinde zu einem kleinen Imbiß, den Sekt dazu spendierte die Sparkasse.



Jahreshauptversammlung der MK Babenberg- Traisental

Jahreshauptversammlung der MK Babenberg-Traisental

Am 02. März fand die diesjährige Jahreshauptversammlung im Bordlokal in Ossarn statt.



Obmann H.Haböck Obm.Stv.E.Oppel Schriftf. E.Hadwiger Kassa L.Drrescher

Obmann, DI Herwig Haböck eröffnete die Jahreshauptversammlung 2017 und stellte die Beschlußfähigkeit fest und begrüßte die geladenen Gäste. Stadtrat Franz Mrskos, der in Vertretung des Bürgermeisters erschienen war. Eine Abordnung des Pionierbundes Krems-Mautern unter Führung von Hptm. RegRat Peter Juster, die Obmänner der ÖKB Stadtverbände Herzogenburg und Traismauer KR Stadtrat Wolfgang Schatzl und Alfred Winter sowie Kpt. Wolfgang Teufl und Dr. Hans -Jürgen Steiner. Danach erhob sich die Versammlung zum Totengedenken von ihren Plätzen. Wir gedachten unserer verstorbenen Kameraden Ing. Gerfried Stefanson sowie des jüngst verstorbenen Diakons Mjr.Ludwig Winkler vom Pionierbund.

In seiner Ansprache gab Obmann DI Herwig Haböck einen Überblick über die Aktivitäten der MK im Jahre 2016: Teilnahme bei der Generalversammlung des Pionierbundes Krems-Mautern, bei der Jahresverbandsversammlung des ÖMV in Villach, beim Marinegedenktag in Wien, bei der Segnung des renovierten Kriegerdenkmals in Traismauer, beim Bischofsempfang im Stift Herzogenburg , beim Festakt 100 Jahre Sappeur/Pionierdenkmal in Krems , bei der ÖKB Friedensmesse in Oberwölbling und beim Adventsmarkt in Ossarn . Insbesondere ging Obm.Haböck auf die Reise unserer MK nach Dänemark von (23.Juli bis 2. August 2016) und die Fahrt nach Albstadt-Ebingen zum 60-jährigen Jubiläum des Shantychores unserer dortigen Partnerkameradschaft ein. Die Ausführungen des Obmannes wurden durch eine umfangreiche Präsentation von Kamerad Ernest Hadwiger illustriert. Kassier Leopold Drescher präsentierte anschließend den sehr übersichtlich gemachten Jahresabschluß 2016. Nach dem lobenden Bericht der Rechnungsprüfer wurden Kassier und Vorstand einstimmig die Entlastung ausgesprochen.

In ihren Grußworten betonten Stadtrat Mrskos, Obmann Juster und Obmann Schatzl die guten gegenseitigen Beziehungen und wünschten der MK Babenberg-Traisental einen erfolgreichen Weg in die Zukunft. Den Kameradinnen wurden als Dank für ihre treue Unterstützung Blumen überreicht .

Abschließend stellte Obmann- Stellvertreter Ernst Oppel anhand einer von Kam. Ernest Hadwiger zusammengestellten PPP die für heuer von 15.- 24. Juni geplante Reise unserer MK in die Bretagne vor und lud Alle zur Mitfahrt ein .

Original-Bericht von Ernest Hadwiger



Seemannsgeschichten von Borkum

Borkum ist zwar die größte der sieben ostfriesischen Inseln – aber ob eine Ortsführung hier nötig ist, frage ich mich selbst, bevor ich mit einer Gruppe von rund 20 Leuten gut zwei Stunden durch den Ort laufe. Die Zeit vergeht wie im Flug

– denn tatsächlich gibt es viele nette Geschichten rund um Borkum zu hören.

Wirklich weit kommen wir in den zwei Stunden nicht: Wir bewegen uns von der Strandpromenade zum Leuchtturm, weiter zu einer Kirche und einem Friedhof, vorbei am Platz, an dem der Maibaum aufgestellt wird – und landen wieder in der Fußgängerzone am Bahnhof. Die Insel ist zwar die größte der sieben ostfriesischen Inseln, aber alles in allem ist sie doch klein. Besonders, da weite Flächen unter Naturschutz stehen: Dort dürfen weder Autos, noch Fußgänger oder Fahrradfahrer hinein. Doch auch wenn sich die Insel in einer Woche prima [erkunden](#) lässt – viele Dinge werden die Touristen nicht wahrnehmen, wenn man sie nicht darauf stößt.

Wir werden von einem echten Insulaner geführt, einem der wenigen, der noch auf Borkum geboren ist. Heute müssen schwangere Frauen rechtzeitig aufs Festland, um ihre Kinder zur Welt zu bringen. Unser Ortsführer erzählt uns von Schiffen, die am Borkumer Riff aufliefen und untergingen. Ordentlich begraben wurden jedoch nur die Seeleute, die angespült wurden und einen goldenen Ohrring trugen. Den ließen sich, so sagt er, Matrosen so schnell wie möglich stechen. Denn keiner wollte anonym in fremder Erde bestattet werden.

Für die Schiffsteile, die mit den Matrosen angespült wurden, hatten die Borkumer Verwendung: Einige der alten Häuser, ja selbst der Hotels, haben Dachstühle aus den Masten untergegangener Schiffe. Um den Seeleuten den Weg vorbei am Borkumer Riff zu weisen, baute man schließlich einen Leuchtturm: Er besteht aus 4,7 Millionen Steinen, die alle mit dem Boot nach Borkum gebracht worden waren. Sein Licht sieht man heute 76 Kilometer weit, also sogar noch auf Helgoland. Man erkenne Borkum an den Pausen zwischen den Lichtblitzen, erklärt unser Ortsführer: 2S12 laute die Kennung – Lichtblitz, zwei Sekunden Pause – Lichtblitz, zwölf Sekunden Pause.

Bei den Seefahrern bleiben wir auch, als wir eine Kirche besuchen: Ihre Lampen sitzen auf den alten Steuerrädern von Schiffen. Folgt man der Kirchenallee, die anderswo eher Kirchgasse heißen würde. Weiter, kommt man an einem Haus vorbei, das einen Zaun aus Walfischkieferknochen hat. An einer Stelle ist eine neue weiße Bruchkante. Ein Tourist hat wohl das Schild „Denkmalschutz“ übersehen und wollte sich sein ganz individuelles Souvenir ins Wohnzimmer stellen. Schade.

Was ich schon immer mal sagen wollte ...

... ich trinke gerne Bier!

So, nun ist es raus. Das war aber auch früher schon so. Wer kennt noch das "Rostocker Hafenbräu"? Na mich hat es 10 Jahre lang begleitet. Es war zum Glück tropenfest, also haben wir es in den Tropen fest getrunken. Weißt du eigentlich, wie schön es ist, nach Feierabend ein gut gekühltes Hafenbräu zu trinken?

Da gab es doch auf der MS "Altmark" eine ganz coole Erfindung.

Auf dem Achterschiff war ein Wasserhahn. Du denkst jetzt sicherlich: "na und?" du hast Recht, da ist ja wirklich nichts dabei! Dieser Wasserhahn hatte es aber in sich, na ja, Wasser natürlich! aber, was da aus der Wand kam, hatte einen langen Weg durch die Kühlzelle hinter sich. Das war köstlich! Nicht das Wasser, wie du jetzt denkst, sondern Bier, das wir damit gekühlt haben. Jeder Seemann hat kurz vorm Wachende seine Flasche Bier in die Pütz getan, die unterm Wasserhahn stand.(oder auch zwei) Ganz wie von ungefähr traf sich die Freiwache zur gleichen Zeit am gleichen Ort, wir nannten es Palaverdeck! Das war auch der Platz, wo die Bananen hingen, also alles rundum gesund. Ach ja, dazu gleich eine kleine Episode hinterher. Denkt aber ja nicht, ich erzähle jetzt von "Kavalierskrankheiten". Nein, nein, das musste jeder mit sich und seinem Hautarzt selbst ausmachen. Ich spreche hier von einfachen Zahnschmerzen. Nicht von meinen, sondern von denen eines armen Fahrensmann, der schon kurz nach Auslaufen in Rostock davon geplagt wurde. Der Zahnarzt in Hamburg sagte ihm:" oh Gott, sie müssen hier bleiben und ihre Zähne sanieren lassen. Der Käpt'n sah das anders. In Antwerpen war die Reaktion des Zahnarztes ähnlich, die Reaktion des Kapitäns gleich. Irgendwo in Afrika wurde der arme Kerl von dem bösen Zahn befreit, er wurde ihm gezogen. Es war aber der Falsche!

Den Rest der Reise hat Hein nur im Tran überstanden und zum Schluss auch noch den richtigen Zahn lassen müssen.

Im Wein liegt die Wahrheit

Dieser Spruch ist ja hinlänglich bekannt. Aber kennst du das auch, wenn du jemandem eine Freude machen willst und kannst es nicht? Na gut, das war so: Von jeder Reise bringe ich doch für jeden aus der Familie eine Kleinigkeit mit, auf dass sich jeder erfreue. Diesmal hatte ich etwas Besonderes. Leider war es schon bei der Ankunft im Heimathafen alle. Als Ersatz musste eine Flasche Bols herhalten. Auf der nächsten Reise bot sich die gleiche Gelegenheit wieder, also hatte ich wieder etwas Besonderes. Im Zug nach Hause sagen doch die Kumpels:" Du hast doch da noch Na, was soll ich sagen, das war dann bei der Ankunft auf dem Heimatbahnhof alle.

Zum Glück war da noch eine Flasche Bols

Noch eine Reise später, es war wieder ein halbes Jahr vergangen, die gleiche Möglichkeit. Diesmal bin ich standhaft geblieben, mein Familie konnte sich über einen 5-Liter Ballon echten Madeira - Wein freuen. Mein Bruder war so begeistert, er hat daraus gleich eine Verlobungsfeier machte.

Nun aber wieder in Kurzfassung.

Der Wein war bald alle, niemand hat gemerkt, dass dann selbst gemachter Hauswein auf den Tisch kam, obwohl Farbe und Geschmack doch deutlich anders waren.

Die Feier war gelungen, die Wahrheit kam erst später raus. Es hat niemanden mehr gestört.



Schloß Heiligenkreuz

1730 wurde in **Gutenbrunn**, in der Nähe von [Herzogenburg](#), die Pfarr- und Wallfahrtskirche Mariä Himmelfahrt von Weihbischof und Generalvikar Franz Xaver Marxer erbaut. 20 Jahre später wurde sie beim Bau des **Schlusses Heiligenkreuz-Gutenbrunn** von Johann Ohmeyer miteinbezogen.

1758 bis 1775 wurde das Schloss mit der Kirche zum Wallfahrtsort wie Mariazell und Maria Taferl. Bis zu 6.000 Pilger konnten an manchen Tagen gezählt werden.

1767 wurde eine Diözese gegründet. Das **Schloss Heiligenkreuz-Gutenbrunn** wurde mit dem dazugehörenden Besitz versteigert und an Dr. Karl Freiherr von Reichenbach verkauft.

Obwohl baulich gesehen Kirche und Schloss ein einheitlicher Baukörper ist, wurde rechtlich gesehen eine Besitztrennung durch das Gebäude gezogen, sodass es heute noch zwei getrennte Besitzer gibt:

Kirche – Pfarre

Schloss – Frau AnnaDas Schloss Heiligenkreuz-Gutenbrunn beherbergt ein glanzvoll stuckiertes Stiegenhaus, Fresken von Paul Troger in der ehemaligen Schlosskapelle, Kuppelfresken und Altarbilder von Franz Maulbertsch in der Kirche.

In der Kirche wird besonders Maria als „Heil der Kranken“ verehrt. Sie ist eine der bedeutensten „Maulpertschkirchen“ Österreichs und wohl auch eine der größten. Für viele blieb sie auf Grund der eher abgelegenen Lage unbekannt.

Bilder vom ÖMV-Bordabend am 27.01.2017





Liebe Kameraden , hier sind in der Anlage nun Bilder von unserem China-Abend im The View, für die ich unserem Marinefotograf Hannes herzlich danke.

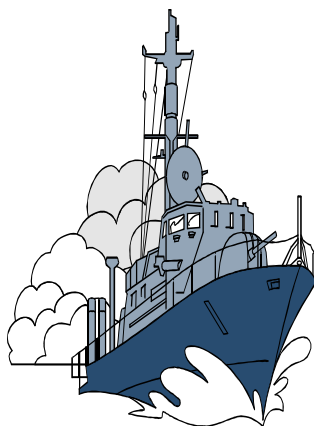
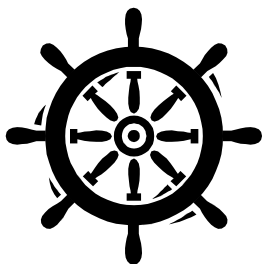
Ich danke dem Sohn unseres VP Dr Herwig Brun für die Arbeit an seinem Beamer , mit den er an diesem Abend zu uns gekommen ist und damit dir Präsentation ermöglichte. Allen Teilnehmern danke ich für das rege Interesse, Nathalie und Nathalie und Hannes ihre interessanten Beiträge .

Herrn Jakobovic und dem Personal unseres ÖMV-Marinezentrums im THE VIEW danke ich für die Untertützung-Leinwand- und gute Betreuung.

Unseren erkrankten Kameradinnen,Kameraden wünsche ich baldige Genersung!

Nun wünsche ich nochmals ein gutes chinesisches Neujahr im Jahr des Feuerhahnes und ein schönes Frühlingsfest, das heute- nach dem Mondkalender - beginnt und bis 11.02.dauert. Daran schließt sich dann das Laternenfest.

Herzlichst, Karl



Wichtige Termine

Unser Bordabend findet wie bisher jeden ersten Donnerstag des Monats in unserem Bordlokal in der Ossarner Hauptstrasse 66 statt. Wir bitten um zahlreiche Teilnahme ! Weiterhin findet unser **sonntäglicher Frühschoppen** mit einem „Rees an Backbord“ ab 10.00 Uhr statt.

1. April ÖMV-Jahreshauptversammlung



*...und allzeit viel Spass
beim Bordabend.....!*



.....und wünschen eine gute Heimkehr !

Impressum

Für den Inhalt verantwortlich :

Egon Haug, Am Waldeck 1

D-63571 Gelnhausen

Tel. +49 6051/ 4663

Mobil: +49-151 400 93 645

E-Mail: mk-red@t-online.de

Interne Mitgliederzeitung der

Marinekameradschaft - Babenberg- Traisental

ZVR : 767 727 483

Bilder unserer Heimat



Stift Göttweig



Stiftskirche Göttweig

