

BORDNACHRICHTEN

DER MARINEKAMERADSCHAFT

BABENBERG-TRAISENTAL



3. Quartal 2012



Viermastbark PASSAT

Aktuell

Informativ

Unterhaltend



**Allen Kameradinnen und Kameraden, die im
3. Quartal ihren Geburtstag feiern dürfen,
wünschen wir alles Gute.**

Unsere Geburtstagskinder :

10. Juli	Haidanek, Elfriede
18. Juli	Eder, Annemarie (Fahnenpatin)
24. Juli	Ing. Baumgartner, Hans
13. September	Wallner, Karl
24. September	Günsthofer, Karl

**All denen, die sich zur Zeit im Krankenstand befinden,
wünschen wir baldige Genesung.**

Der Vorstand

**Eine nicht ganz ernst zu nehmende Übersicht
über die Kompetenzen der Marineoffiziere:**

**Leutnant und Oberleutnant zur See
Muss alles wissen, alles können, alles machen.**

**Kapitänleutnant muss alles wissen
muss alles können.**

Korvettenkapitän muss alles wissen.

Fregattenkapitän muss wissen wo alles steht.

**Kapitän zur See muss Einen kennen, der weiß,
wo alles steht.**

Admiral ist ein beförderter Kapitän zur See.

90. Geburtstag unseres Kameraden Josef Kerschner

Unser ältester Kamerad hatte am 10. März seinen 90. Geburtstag.

Leider konnte er auf Grund seiner angeschlagenen Gesundheit, schon seit einiger Zeit, nicht mehr zu den Veranstaltungen ins Bordlokal kommen. Daher vereinbarte Kamerad Stoll einen Termin, an dem eine Abordnung unserer MK. dem Jubilar gratulieren sollte. Am 11. März fanden sich acht Kameraden in einem Gasthaus, nahe seiner Wohnung ein, wohin er uns eingeladen hatte.

Bei seiner Ansprache, wies Obmann Haböck darauf hin, dass Kam. Kerschner nicht nur unser ältester Kamerad ist, sondern auch der am weitesten Gefahrene, hatte er doch bei seiner Tätigkeit in der Marine, zwei Mal den Erdball umrundet. Doch nicht nur unsere Glückwünsche hatten wir zu überbringen. Ein Geschenkskorb wurde überreicht und die höchste Auszeichnung unserer MK.

Das goldene Verdienstkreuz.

Kamerad Kerschner sorgte bestens für unsere Bewirtung und es wurde so manches Glas, auf sein Wohl, geleert. Bei den folgenden Gesprächen erzählte Kamerad Kerschner so manche Anekdote aus seinem Seefahrer- Leben, fuhr er doch lange Zeit auf dem Blockadebrecher „ELSA ESSBERGER“ Beim Abschied vereinbarten wir noch, dass wir Kamerad Kerschner zu unseren Bordabenden, abholen und heimbringen werden, wenn seine Gesundheit dies zulässt.



Josef Kerschner im Kreise seiner Kameraden



Josef Kerschner wird mit dem Goldenen Verdienstkreuz ausgezeichnet

Anlobigung der neuen Rekruten



Auf dem Soldatenfriedhof in Oberwölbling fand heuer die Anlobigung von 240 Rekruten des Österreichischen Bundesheeres statt.

Delegationen des Österreichischen Kameradschaftsbundes und der Marinekameradschaft Babenberg-Traisental waren anlässlich dieser historischen Zeremonie präsent.





Ein Kamerad ging von Bord

In den frühen Morgenstunden des 19. März wurde unser Freund und Marinekamerad Hubert Breidenbach im Alter von 88 Jahren nach langer schwerer Krankheit zur „großen, ewigen Flotte“ abberufen.

Hubert Breidenbach meldete sich freiwillig zur Kriegsmarine und wurde Funker auf dem Minensuchboot M 3601.

Sein Leben war die Seefahrt, sodass er im Jahre 1974 in Gelnhausen die Marinekameradschaft Kinzigtal-Mitte mitgründete und mehrere Jahre als Erster Vorsitzender den Kurs bestimmte.

Im Juli 1989 war er einer der ersten Befürworter einer Patenschaft bei der Gründung der österr. Marinekameradschaft Babenberg-Traisental, die er in den Folgejahren mit seinen Gelnhäuser Marinekameraden oft besuchte.

Hubert Breidenbach war weiterhin von 1967 – 1987 Bürgermeister der Gemeinde Linsengericht und war in den Folgejahren Ehrenbürgermeister.

Die Trauerfeier fand am Donnerstag, den 29. März in der Martinskirche in Linsengericht-Altenhaßlau statt, wo wir uns von einem lieben Freund und einem verdienten Marinekameraden verabschieden konnten. Kamerad Egon Haug vertrat uns dort und brachte einen ehrenden Nachruf für einen lieben Freund.

Anschließend fand Kamerad Hubert nach seinem erklärten Willen im engsten Familienkreis seine letzte Ruhestätte in der Ostsee. Die See prägte sein junges Leben – die See hat ihn gnädig aufgenommen. Die Marinekameradschaft Babenberg-Traisental trauert mit seinen Angehörigen. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren !



Der unechte Minister

Der frühere Verteidigungsminister Dr. Werner Fasslabend engagiert sich in seiner Freizeit für die Erhaltung der Marchfeldschlösser seiner engeren Heimat. Er ist auch Präsident eines entsprechenden Vereines. Während seines Urlaubes im Sommer 1994 stand er gerade in legerer Freizeitkleidung neben der Kassa im Schloßhof und hörte, wie sich ein deutsches Ehepaar nach dem nächsten Autobus zum Bahnhof erkundigte. Die Urlauber machten ein betroffenes Gesicht, als sie vernehmen mußten, daß der Bus eben weggefahren sei und der nächste erst in eineinhalb Stunden gehe, da erbot sich der „Zivilist“, die beiden Gäste zum Bahnhof zu bringen, da er ohnehin in diese Richtung fahre. Unterwegs erzählte er seinen Mitfahrern einiges über die Geschichte der einstigen kaiserlichen Schlösser. Was prompt die Frage auslöste, ob er den Historiker sei.

Nein, meinte Fasslabend, dies sei nur sein Hobby.

Das führte logischerweise zur nächsten Frage, was er denn hauptberuflich mache. Schließlich stellte sich F. artig als Verteidigungsminister der Republik Österreich vor. Der Deutsche maß ihn von oben nach unten und noch mal von unten nach oben – T-Shirt, kurze Hose und Sandalen – und begann schallend zu lachen :

„Ja, wenn Sie der österreichische Verteidigungsminister sind, dann bin ich der deutsche Bundeskanzler Kohl!“



Knapp zwei Wochen später kam ein höfliches Entschuldigungsschreiben aus Deutschland: „Habe Ihr Bild in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung anlässlich des Besuches des deutschen Verteidigungsministers Ruhe in Wien gesehen. Jetzt glaube ich es !“

Auch Männer müssen mal was essen wenn Frauchen bei der Arbeit ist. Dass es dabei schon mal zu kleinen Problemen kommt, weil sich Männer doch nicht so intensiv der Kochkunst widmen, zeigt die folgende Geschichte unseres Kameraden Rudi.

Ich habe Hunger!!!

Im Garten am Nachmittag im Liegestuhl um drei Uhr Nachmittag. In der Sonne spielt Fifi mit Schurli. Noch eine volle Stunde bis Irene von der Arbeit kommt, Hunger schleicht sich langsam an, bevor aber der Dickdarm den Dünndarm frisst und ich vielleicht am Hungerödem eingehe, schleiche ich in die Küche, geniere mich vor mir selbst, da ich mit dem Essen nicht auf Irene warten will und stöbere herum; alles was gut schmeckt ist nichts für die Linie und macht dick. Aber irgend etwas muß ich in mich hineinstopfen.

Die Zeit wird knapp es muß schnell gehen, endlich ich habe es, ein Müsli muß es sein, eine Haltbarmilch, kommt nicht vom Eis, und fertig ist das Schlankmachermenü aus dem Tupperware etwas warmgemacht am E- Herd und schon löffle ich das bittere Zeug in mich hinein etwas Marmelade macht es auch nicht besser also noch ein Löffel Honig und es schmeckt noch genauso fad brrrrr. Hauptsache ist, es stillt den Heißhunger stopf- würg-stopf- würg ! Es läutet am Gartentor und Fiffi läuft Irene entgegen, endlich gibt es vernünftiges zu Essen, ihre schnelle Küche ist lobenswert dann gehen wir Einkaufen .

Beim bummeln durch die Regale erinnere ich mich an die bittere geschmacklose noch im magenliegende Mampfspeise und sage zu ihr: „Das letzte Müsli ist geschmacklos hat keine Rosinen und schmeckt fad". Gelassen antwortet sie: „Wieso? Das gibt es nicht, das letzte Früchtemüsli hast du ja selbst gekauft es steht noch verschlossen in der Küche.

Ich habe es noch vor dem Einkaufen gesehen (Grüble - grüble und studier) Wenn du es von oben genommen hast, dann waren es die Hundeflocken".



Vortrag Bordabend, April 2012 von E.J. Oppel.

Der Untergang des schweren Kreuzers „BLÜCHER“.

Am 9. April 1940, um 7.30 Uhr, vor nunmehr 72 Jahren sank der schwere Kreuzer „Blücher“, im Oslo Fjord im Rahmen der Besetzung Norwegens.

Der Begriff Schwerer Kreuzer ist aus seiner geschichtlichen Entwicklung zu verstehen. Ein Segelschiff kann nicht direkt gegen den Wind ansegeln sondern nur bis zu einem bestimmten Winkel an den Wind gehen. Um einen bestimmten Punkt zu erreichen oder sich in einem gewissen Seegebiet aufzuhalten ist das Segelschiff zum Kreuzen gezwungen. Einmal geht es mit dem Bug, einmal mit dem Heck durch den Wind. Es wendet oder halst um den Wind einmal von Backbord einmal von Steuerbord zu bekommen. Dabei entsteht eine zick-zack-förmige Bewegung deren Kurslinien sich kreuzen. Je höher das Schiff an den Wind gehen kann desto besser eignet sich zum kreuzen und damit zu Aufgaben die das schnelle Erreichen eines befohlenen Ortes oder den Aufenthalt in einem bestimmten Seegebiet verlangen, also für das Überbringen von Nachrichten, für Aufklärung, Verfolgung oder eine Blockade. In der ersten Hälfte des 19 Jhdts. bürgerte sich für solche Schiffe der Begriff Kreuzer (engl. Cruiser) ein. Die dafür geeigneten Schiffe wurden nach ihrer Größe unterteilt in Kreuzerfregatten und Kreuzerkorvetten. Ab etwa 1890 wurden die Kreuzer je nach ihrer Wasserverdrängung, Panzerung und Bewaffnung in vier Klassen eingeteilt. Aus den Kreuzern der I und II Klasse entwickelte sich der Grosse Kreuzer und ab ca. 1900 daraus der Panzerkreuzer mit Panzerschutz und schwerer Artillerie, der in seiner letzten Form als Schlachtkreuzer bezeichnet wurde. Kreuzer der III und IV Klasse wurden als ungeschützte, wenn sie zumindest ein Panzerdeck hatten, als geschützte Kreuzer bezeichnet. Aus den geschützten Kreuzen entwickelte sich der Kleine Kreuzer. Im ersten Weltkrieg spielten ungeschützte Kreuzer und Panzerkreuzer kaum mehr eine Rolle. Die geschützten Kleinen Kreuzer dienten als Aufklärer, Torpedoboots, Flottillenführer und als Handelsstörer. Die Schlachtkreuzer, schneller, aber weniger gepanzert als die Linien oder Schlachtschiffe sollten die Spitze der Schlachtlinien als bewegliche, schnelle Division der Hochseeflotten bilden. Großbritannien musste am Ende des ersten Weltkrieges feststellen dass die USA die brit. Flottenstärke bald übertreffen würde. Um ein Wettrüsten zu vermeiden kam es zu Verhandlungen zwischen beiden Staaten, sowie mit Japan, Frankreich und Italien. Auch sollte die Seerüstung des aufstrebenden Japans dadurch beschränkt werden. 1922 wurde im Flottenvertrag von Washington eine Verdrängung von 10 000 ts (engl. Tonnen) für Kreuzer sowie die Beschränkung der schweren Artillerie auf 8 Zoll (20,3 cm) festgelegt. Da die Anzahl der schweren Kreuzer nicht bestimmt wurde, bauten die sich im Vertrag benachteiligt fühlenden Staaten, vermehrt schwere Kreuzer. Dadurch setzte ein Wettrüsten ein welches der Vertrag von Washington eigentlich verhindern sollte, was neue Verhandlungen notwendig machte. Im Vertrag von London, 1930, wurden die Kreuzer in schwere und leichte Kreuzer unterteilt. Hinsichtlich der Verdrängung sollten die 10 000 ts weiter gelten, der Unterschied lag in der Bewaffnung. Leichte Kreuzer durften Kaliber bis 15,5 cm führen. (15 cm Granaten waren die größten die noch von Hand geladen werden konnten) Schwere Kreuzer Kaliber von 15,5 cm bis 20,3 cm. Damit war der Begriff Kreuzer endgültig definiert. Das Maß für die Schiffsgröße ausgedrückt durch das Gewicht des Schiffes war die engl. Tonne (1016 Kg.) Den Gewichtsangaben in Tons wurde Standart angehängt um das Gesamtgewicht zu definieren. Die Standardverdrängung war das Gewicht für den Schiffskörper, Panzerung, Waffen, Haupt und Hilfsmaschinen, Geräte, Munition und Besatzung sowie 50 % Brennstoff und Speisewasservorräte.

Der Vertrag von Saint Germain erlaubte Deutschland nur Großkampfschiffe bis 10 000 to und 28cm Kanonen. Leichte Kreuzer waren mit 6000 to. limitiert. Außerdem durfte nur eine beschränkte Anzahl als Ersatzbauten für veraltete Schiffe gebaut werden. Daher baute Deutschland die drei 10 000 to. Panzerschiffe. 1935 sagte sich die Reichsregierung von den Bestimmungen des Versailler Vertrages los und schlug Großbritannien eine Festsetzung der deutschen Flotte auf 35% der engl. Flottenstärke vor. Demnach durfte Deutschland fünf schwere Kreuzer bauen. Der Vertrag von Versailles war damit zum ersten Male durchlöchert worden. Bei der Größe der so genannten Washington Kreuzer wurde von allen Staaten geschwindelt, auch von Deutschland so dass die tatsächliche Verdrängung meist weit über 10 000 to. lag. In Deutschland wurden fünf schwere Kreuzer in Auftrag gegeben, sie wurden später auf die Namen „Blücher“, „Admiral Hipper“, „Prinz Eugen“, „Seydlitz“, und „Lützow“ getauft. Die „Blücher“ erhielt ihren Namen nach dem preußischen General „Vorwärts“, Leberecht v. Blücher dem Sieger über Napoleon, 1814 bei Waterloo. Die „Prinz Eugen“ war als Traditionsschiff für die ehemalige k.u.k. Marine gedacht und sollte ursprünglich „Thegethoff“ getauft werden. Um aber die Gefühle des italienischen Bündnispartners nicht zu verletzen wurde sie dann „Prinz Eugen“ genannt. Die Besatzung der „Prinz Eugen“ sprach den Namen des Schiffes nach altösterreichischem Vorbild immer mit „der Prinz Eugen“ aus. „Lützow“ wurde fast fertig gestellt 1940 an die Sowjetunion verkauft. „Seydlitz“ sollte obwohl zu ca. 90% fertig gebaut 1942 zum Flugzeugträger umgebaut werden wurde aber nie fertig gestellt. Der Stapellauf der „Blücher“ erfolgte am 8. Juni 1937 bei den Deutsche Werken in Kiel. Blücher war 205m lang, 21m breit, bewaffnet mit 8-20,3 cm. Kanonen in Zwillingstürmen, 12 – 10,5 cm Doppelflak, 12 – 3,7 cm Flak, 8 – 2cm Flak, 12- 53,5 cm Torpedorohren, einer Flugzeugschleuder und drei Arado Bordflugzeugen. Die Besatzung betrug 1380 Mann. Die Deckspanzerung betrug 12 bis 30 mm, der Gürtelpanzer war 70 bis 80 mm dick. Die Verdrängung war mit 1390 ts Standard angegeben betrug aber als Einsatzverdrängung 18649 Tonnen. Die Indienststellung erfolgte am 20.Sept. 1939, Kommandant war der 45 Jährige Kpt.z.S. Heinrich Woldag, ein erfahrener und bei der Besatzung beliebter Offizier. Bis Ende März 1940 dauerten die Restarbeiten und Reparaturen an den empfindlichen Maschinen und Hilfseinrichtungen, bedingt durch den strengen Winter an. Am 30. März wurde „BLÜCHER“ aus dem Erprobungsverhältnis entlassen. Die Maschinenanlage bestand aus drei BBC Turbinen auf drei Wellen mit 132 000 PS, die Rückfahrturbinen leisteten 45 000 PS. Zwölf Wagner Kessel mit Ölfeuerung lieferten Hochdruck Heißdampf mit 70 atü Druck bei 400 Grad Dampftemperatur. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 32,5 Knoten. Der Ölverbrauch bei 32,5 Knoten lag bei 5100 kg je Kessel in der Stunde. Die Hochdruck Heißdampfanlagen der deutschen Kreuzer waren äußerst leistungsfähig aber auch sehr störungsanfällig. Durch den hohen Brennstoffverbrauch war der Aktionsradius für die vorgesehene Kriegsführung im Atlantik zu gering. Die Hilfs und Lenzleinrichtungen waren im beengten Maschinenraum schwer zugänglich. Die Anordnung der Kessel, Turbinenräume und E- Werke lag ungünstig angeordnet was im Falle eines Treffers den Ausfall aller Anlagen bedeuten konnte. Ein Marinebaurat der an der Konstruktion der Kreuzer beteiligt war kritisierte „wir bauen Süßwasserschiffe bildschön anzusehen aber für den Atlantik nicht geeignet.“ Als die „BLÜCHER“ aus dem Erprobungsverhältnis entlassen wurde war sie noch nicht kriegsbereit. Im Schiffsbuch fehlten alle Angaben über Stabilität und Leckstabilität. Das Ausbildungsprogramm der großteils neuen Besatzung war noch nicht abgeschlossen. Viele jüngere Offiziere kamen gerade aus der Marineschule.

Die schwere Artillerie hatte noch keinen Schuss abgefeuert. Am 7. April meldete Kpt. Woldag an das OKM „Kreuzer Blücher für einfache Aufgaben einsatzbereit, kein Schießen der SA. keine Klarschiffsübungen, kein Maschinengefechtsdienst, keine Leckwehrübungen.“ Angesichts des Mangels an Großkampfschiffen sollte „BLÜCHER“ trotzdem an dem geplanten Unternehmen „Weserübung“ teilnehmen. Je ein scharfer Schuss der SA (schwere Artillerie) wurde erst knapp vor Beginn der Aktion abgegeben. Das Unternehmen „Weserübung“ war die geplante Besetzung Dänemarks und Norwegens zur Sicherung der Erzlieferungen aus Schweden. Der brit. Marineminister Winston Churchill hatte in einer Denkschrift im Sept. 1939 auf die Notwendigkeit hingewiesen die deutsche Erzzufuhr aus Nordschweden über den norwegischen Hafen Narvik zu unterbinden. Fast gleichzeitig wies Großadmiral Raeder der Oberbefehlshaber der deutschen Kriegsmarine bei einem Vortrag vor Hitler darauf hin dass England beabsichtige in Norwegen Stützpunkte zu errichten. Nach Ausbruch des Finnisch Russischen Winterkrieges 1939/ 40 forderte Churchill unter dem Vorwand Finnland zu unterstützen die Besetzung von Narvik und Bergen. Im Jänner 1940 befahl Hitler dem ÖKW eine Studie über die Norwegenfrage vorzunehmen, allerdings nur für den Fall einer alliierten Landung in Norwegen. Am 1. März erging die Weisung vom OKW an alle drei Wehrmachtsteile einen Operationsplan zur Besetzung Norwegens und Dänemarks auszuarbeiten, Deckname „Weserübung“. Die Operation sollte den Charakter einer friedlichen Besetzung haben. Der Fall „Altmark“ bestärkte das OKW in seiner Annahme dass Großbritannien die norwegische Neutralität unter Duldung Norwegens missachten würde. Das zivile Versorgungsschiff „Altmark“ hatte als Versorger der „Graf Spee“ im Südatlantik gedient und die Besatzungen der versenkten brit. Handelsschiffe übernommen. Auf dem Heimweg lief das Schiff am 16. Februar begleitet von einem norwegischen Torpedoboot in den neutralen norwegischen Jössingfjord ein wo es von einer Entermannschaft des brit. Zerstörers „Cossak“ überfallen wurde. Die englischen Seeleute wurden befreit, einige deutsche Handelsschiffsmatrosen wurden dabei erschossen. Am 5. März 1940 wurde der Befehl zur Besetzung Norwegens und Dänemarks erlassen. Die Kriegsmarine hatte dabei den schwierigsten Auftrag. Sie musste nicht nur die ersten Truppen des Heeres an Land setzen sondern auch alles Gerät, Waffen, Munition und Versorgungsgüter für das Heer und die Luftwaffe nach Norwegen bringen sowie das Landeunternehmen von See aus absichern. Erschwerend war, dass das Kräfteverhältnis zwischen der Royal Home Fleet und der Kriegsmarine etwa 1:10 betrug. Hitler und Raeder waren sich des Risikos für die Kriegsmarine bewusst und man rechnete mit einer Verlustrate von 50 %. Der Erfolg der Aktion hing erster Linie vom Überraschungsmoment, schnellem Handeln und gleichzeitiger Besetzung aller strategisch wichtigen Punkte ab. Tatsächlich kam der deutsche Angriff einer ähnlichen Operation der Alliierten nur um ein Geringes zuvor. Unter der Führung des Flottenchefs Vize Admiral Lütjens wurde die Flotte in elf Kampf-Gruppen aufgeteilt. Gruppe 1 hatte das Ziel Narvik, Gruppe 2- Trondheim, Gruppe 3- Bergen, Gruppe 4- Kristiansand, Gruppe 5- Oslo und Besetzung des Kriegshafens Horten, Gruppe 6- Egersund, Gruppe 7 bis 11 sollten in Dänemark Korsör, Kopenhagen, die kleine Beltbrücke, Esbjerg und Thybören am Skagerrak besetzen. 33 U. Boote aufgeteilt in neun Gruppen sowie die Schlachtschiffe „Scharnhorst“ und „Gneisenau“ hatten die Seesicherung zu übernehmen. Auf Verlangen des OKH (Oberkommando des Heeres) sollten bei der Gruppe 5 zur Besetzung von Oslo aus Prestigegründen mehrere Großkampfschiffe teilnehmen. Die Gruppe bestand aus dem schweren Kreuzer „Blücher“ als Flaggschiff, dem Panzerschiff „Lützow“ (ex „Deutschland“), dem Leichten Kreuzer „Emden“, drei Torpedobooten, -10-

acht Räumboote sollten im Oslo Fjord zur Ausschiffung der Heerestruppen zum Verband stoßen. Dazu kamen insgesamt 42 Transportschiffe. Der Tag X sollte der 9. April sein. Das größte Problem für die 5 Gruppe bestand in dem schwierigen ,engen Fahrwasser des felsigen Fjordes sowie in der Sicherung des Oslo Fjordes durch Batteriestellungen am Ufer und der Festung Oscarsborg, welche auf einer kleinen Insel in der Dröbakenge liegt mit 28cm Kanonen und der 45cm Torpedobatterie Kaholmen bewaffnet ist. Es war völlig ungewiss wie sich die norwegischen Streitkräfte verhalten würden und ob nicht schon eventuell Alliierte Truppen in Norwegen standen.

Am 5. April traf der Verband in Swinemünde ein um in der Nacht unter strengster Geheimhaltung die Heerestruppen zu übernehmen, welche zum Großteil aus Gebirgsjägern, darunter sehr vielen Österreichern, einem Infanteriebattalion und Marineartillerie bestanden. Als Kommandant der 5 Gruppe kam Vz. Adm. Kummetz an Bord der „Blücher. Den Oberbefehl über die Heerestruppen führte Generalmajor Engelbrecht. Auf „Blücher“ waren 802, auf „Emden“ 610 und auf „Emden“ 400 Mann eingeschifft. Die Torpedoboote „Möwe“, „Albatros“ und „Kondor“ übernahmen jeweils 100 Mann. Insgesamt wurden 2082 Personen eingeschifft, was zu drangvoller Enge an Bord führte.

Es wurden 20 Marks Rettungsinseln für bis zu 40 Mann und für jedes Besatzungsmitglied Rettungswesten an Bord gegeben. Für die Heerestruppen wurden aus Geheimhaltungsgründen keine Schwimmwesten an Bord gebracht. Ebenfalls aus Tarnungsgründen durfte Heeresangehörige nur in geliehenen Marineuniformen an Deck gehen.

Am 8. April um 3 Uhr wurde „Seeklar“ befohlen. Der Verband marschierte durch Großen Belt Richtung Norden. Um 17.15 stand der Verband auf Höhe Hirtshals als von „Emden“ durch Flaggsignal U-Bootalarm gegeben wurde. Das vermeintliche Seerohr entpuppte sich aber als Fischereiboje. Ein erneuter U-Boot-Alarm kurz später kam noch rechtzeitig so dass „Lützow“ einen vom brit. U Boot „Trident“ abgefeuerten Torpedofächer ausweichen konnte. Gegen 19 Uhr wurde Kap Skagen, die Nordspitze von Dänemark passiert. Der Dänische Radiosender Kobenhavn -Kalundborg meldete abends, „Stärkere Verbände der deutschen Kriegsmarine habe heute Vormittag den großen Belt passiert“. Damit war die Geheimhaltung des Unternehmens stark gefährdet.

Um 22,30. Uhr lief der Verband mit 18 Knoten Fahrt abgedunkelt in den Oslo Fjord ein. Klar Schiff zum Gefecht wurde auf allen Einheiten befohlen. Admiral Kummetz befahl dass Feuererlaubnis auf norwegische Schiffe und Küstenbatterien erst gegeben werden durfte wenn von Norwegischer Seite einwandfrei scharf geschossen wird. Auf Warnschüsse sollte nicht reagiert werden. Er gab die Parole „Durchhalten“ aus auch wenn Küstenbatterien das Feuer eröffnen oder Schiffe auf Minen laufen sollten. Das Hauptfahrwasser muß unbedingt freigehalten werden.

Um 23,25 gab der Marinesender Oslo den Befehl alle Leuchtfeuer an Norwegens Küste zu löschen.

Quellen: Binder/Schlünz	Schwerer Kreuzer „Blücher“
Bekker	Die deutsche Kriegsmarine
Mallmann Showell	Das Buch der deutschen Kriegsmarine
Schmalenbach	Kreuzer Prinz Eugen

Fortsetzung folgt in der nächsten Ausgabe.

Ernst J.Oppel

Maritimes

Zur Geschichte des Glasens

Ganz früher, so erzählen alte Seebären, wurden zur Zeitmessung Kerzen eingesetzt, die zum Schutz gegen Wind und gegen die Feuergefahr in hohen Gläsern standen. In regelmäßigen Abständen waren Kugeln in den Rand gepresst. An den beim Abbrennen verbliebenen Kugeln konnte man die Zeit abschätzen.

Kam die Kugel in den Schmelzbereich, fiel sie hörbar in das Glas – es „glaste“ jeweils nach Ablauf einer halben Stunde. Die Kerzen hatten eine Brenndauer von gut vier Stunden. Fiel die achte Kugel in das Glas, war es Zeit für den Wachwechsel.

Die nächste Wache zündete eine neue Kerze an.

Das Wort „Glasen“ lässt sich auch vom Umdrehen einer Sanduhr herleiten.

Jedermann weiß, acht Glas Bier am Tresen haben eine andere Wirkung als acht Glas auf der Brücke eines Schiffes. Aber beide lösten meist ein beschwingtes Gefühl aus. In einem Falle ist man häufig schon ziemlich „blau“, im anderen endet eine vierstündige Wache.

Das dem Glas an der Bar zugeordnete Zeitwort heißt „trinken“ – das der Brücke zugeordnete „Glasen“. Man glast, in dem man die Glocke anschlägt, im Höchsfalle acht mal. der Brauch kommt aus einer Zeit, als Uhren an Bord noch nicht verwendbar waren, weil das Uhrpendel schon bei leichtem Wellengang seekrank wurde.

Man benötigte aber die genaue Tageszeit. Diese lieferte eine Sanduhr, ein achtförmiges Glas, aus dessen oberer Hälfte feiner Sand in die untere Hälfte lief.

Die normalen Sanduhren waren auf eine halbe Stunde geeicht, und mussten nach dem Auslaufen des Sandes blitzschnell „getörnt“ werden. Danach wurde die Glocke angeschlagen, nach einer halben Stunde einmal, nach einer Stunde zwei mal usw. - nach vier Stunden acht mal.

Geht man heute vierstündige Wachen, dann wird bei acht Glasen dem neuen Rudergänger die Pinne in die Hand gedrückt. So hat man bei Schiffsmittag, also wenn die Sonne am höchsten gestanden ist, angefangen, mit dem Stundenglas zu zählen. Da auch Seeleute Menschen aus Fleisch und Blut sind und wie „Landratten“ Vorzüge und Fehler haben, wurde das „Törnen“ der Sanduhren oftmals vergessen und verbummelt. Dann wurde die sowieso ungenaue Uhrzeit noch ungenauer. Darüber hat sich schon Columbus im Tagebuch seiner ersten Reise bitter beklagt.

Abstellen konnte er aber die Bummelei genau so wenig wie der Kommandant der GORCH FOCK heute.



Mit rostigem Rumpf rund um Kap Hoorn

Streit um Reparatur der „Gorch Fock“ : Massive Schäden trotz Generalüberholung 2010

Kosten steigen auf über acht Millionen Euro

Kiel: Die Reparatur des Marineschulschiffs „Gorch Fock“ wirft immer mehr Fragen auf. was im Oktober mit einfachen Instandsetzungsarbeiten in der Kieler Lindenau-Werft begann, hat sich längst zu einem finanziellen Desaster entwickelt. Mittlerweile ist bei der Sanierung von einem einstelligen Millionenbetrag die Rede. In der schleswig-holsteinischen Landeshauptstadt wurden vergangenen Herbst massive Schäden am Unterwasserschiff der „Gorch Fock“ festgestellt, eine Neuausschreibung wurde nötig.

Eine derart schwere Beschädigung nach der achtmonatigen Südamerikareise erscheint ungewöhnlich. Denn erst 2010 war das Marineschulschiff in der Elsflether Werft (Niedersachsen) generalüberholt worden. Fachleute vermuten, dass der Sanierungsauftrag nicht in vollem Umfang abgearbeitet wurde. Allem Anschein nach sollte die Bark pünktlich zu ihrer Südamerika-Reise in See stechen, die komplette Generalüberholung hätte dafür vermutlich zu lange gedauert.

Wurde die Besatzung der „Gorch Fock“ mit einem provisorisch reparierten Schiff um Kap Hoorn geschickt ?

Fest steht, dass der Stahlrumpf mit stellenweise nur sechs statt zwölf Millimeter Dicke so gut wie durchgerostet und es nur noch eine Frage der Zeit war, bis der korrodierte Besanmast dem Wind nicht mehr standgehalten hätte. Schon während der Südamerika-Reise hatten sich Matrosen bei der Betrachtung des stark verrosteten Mastfußes gefragt, ob dieser bei der Generalüberholung vergessen worden war. Als Hauptursache für den massiven Rostschaden wurde zunächst die unsachgemäße Isolierung der 160 Tonnen schweren Bleibarren genannt, die 2010 in Elsfleth als Ballast in den Rumpf einbaut worden waren. Doch bis heute hat die Marine keine Regressansprüche gestellt, für Rainer Kersten vom Bund der Steuerzahler in Kiel ungewöhnlich : *„Wir beobachten die Aktion mit großem Argwohn. Uns gegenüber wird gemauert. Wir wollen wissen, was zwischen 2010 und 2011 geschehen ist und ob sich der Schiffszustand in so kurzer Zeit derart verschlechtern kann.“*

Für ihn ist nicht ausgeschlossen, dass die damaligen Mängel, wie in der Ausschreibung festgelegt, aus Geld- und Zeitnot nicht behoben wurden. Aus der über 100 Seiten umfassenden Leistungsbeschreibung, die unserer Zeitung vorliegt, geht nämlich hervor, dass das Schulschiff umfangreich untersucht und repariert werden sollte. So hätten die Bleigewichte zunächst ausgebaut und gereinigt werden sollen. Die freigelegten Flächen mussten gesäubert, besichtigt und gemäß Farbplan neu konserviert werden. vor dem Wiedereinbau der Ballastgewichte sollte der Stauraum für das Blei mit Trennfolie ausgelegt werden, um eine Kontaktkorrosion zu verhindern. Ebenfalls wurde eine Ultraschallprüfung am Schiffskörper durchgeführt, um die Rumpfdicke zu bestimmen.

Doch nicht an allen Stellen, wir Kurt Wichmann, Chef der Elsflether Werft, bestätigt: *„Die Arbeiten waren längst nicht so umfangreich wie jetzt.“* Trotz Ultraschallprüfung seien nicht alle Rumpfteile untersucht worden, erklärt der Vorstandsvorsitzende.

Ausgeschrieben wurde der Auftrag zur aktuellen Sanierung erneut durch das Marinearsenal in Wilhelmshaven, das nur 50 km von Elsfleth entfernt liegt. Im angemieteten Dock der Bremerhavener Bredo-Werft wird das Schiff derzeit von Elsflether Mitarbeitern instandgesetzt. Wie konnten die Rostschäden bei Lindenau binnen kürzester Zeit entdeckt, in Bremerhaven ein Jahr zuvor aber übersehen werden ? sitzen die wahren Experten etwa doch in Kiel ? Wichmann weist jede Schuld zurück: *„Wir haben damals sogar eine Folie mehr eingebaut als erforderlich.“*

Wichmann sieht keine Schuld bei der Werft: *„Selbst wenn wir einen Fehler gemacht haben, was ich bestreite, sind wir doch dagegen versichert. Wenn wir tatsächlich Bockmist gemacht hätten ,hätte die Marine ihren Gewährleistungsanspruch geltend machen können. Die Reparatur über die Versicherung wäre viel einfacher gewesen als über eine Ausschreibung.“*

**Nach aktuellem Stand wird die „Gorch Fock“ nicht vor Juli das Bredo-Dock verlassen.
Eine Teilnahme an der Kieler Woche ist damit ausgeschlossen.**

Thomas Schulze

Wichtige Information

Langsam wird es Zeit, sich für eine Teilnahme oder „Nicht-Teilnahme“ an unserer Reise im August zu entscheiden !

Nur bei einer größeren Anzahl von Reiseteilnehmer kann die Reise durchgeführt bzw. der Gesamtkostenfaktor ermittelt werden.

Genügend gute Hotelzimmer müssen geordert werden.

Da in Berlin-Köpenik eine Bootsfahrt auf der Spree zum Müggelsee und zurück vorgesehen ist, wird auch hier eine Personenzahl wichtig sein.

Am 13. August werden wir den Deutschen Bundestag in Berlin besuchen. Da auch hier eine Besucherregelung gilt, ist es sehr wichtig, die Personalien der Reiseteilnehmer spätestens vier Wochen zuvor dort vorzulegen.

Wir bitten alle Kameradinnen und Marinekameraden um Verständnis dafür, da sonst eine weitere Planung und die Durchführung in Frage gestellt ist. Informationen sind beim Obmann, DI Herwig Haböck und beim Schriftführer, Kamerad Erich Track zu erhalten. Dort sind auch die Einzelheiten der Reiseplanung einzusehen.

Deswegen melde ich mit heut' zu Wort;

denn die Zeit - sie schreitet munter fort !!!

Egon Haug

Organisator und Reiseleiter

Der Redakteur



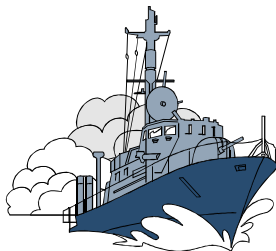
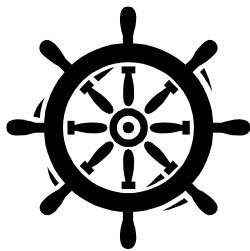
Es gibt Tage im Leben eines Redakteurs, da wird er kurz nach dem Aufstehen – also so gegen Mittag – von der Muse geküsst. Dann sprudeln die Ideen nur so aus ihm heraus und die guten Texte schreiben sich quasi von selbst in unsere „Bordnachrichten“. Und dann gibt es Tage wie heute. An denen passiert : Nichts. Dicht gefolgt von: „gar Nichts. Und überhaupt Nichts !“Und deswegen haben wir – also Du und ich, lieber Kamerad – jetzt den Salat !

Denn Ihr, liebe Marinekameraden erwartet ja schließlich - zu Recht ! – von mir, dass ich jetzt lustig zu sein habe. Immerhin liegen die Bordnachrichten seit mittlerweile 23 Jahren an jedem Quartals-Ersten auf Eurem Frühstückstisch – bildlich gesprochen, nicht in natura, versteht sich und kommt meist wahnsinnig eloquent und unterhaltsam rüber via Internet. Bitte widersprecht mir jetzt nicht. Ich hänge wirklich sehr an dieser Vorstellung. Wie auch immer : Heute kann ich irgendwie nicht.

Früher, da war alles besser. Als ich noch ein unbedarfter Schreiberling war und nach allen Seiten Hiebe ausgeteilt habe ohne Rücksicht auf Verluste wenn mir mal von einem Kameraden des MK-Vorstandes keine Informationen zugehen.

Jetzt aber bin ich alt und nähere mich der 80 und werde langsam aber sicher milde.

Manchmal, in emotionalen Ausnahmesituationen – also beispielsweise kurz vor Redaktionsschluss – geht das so weit, dass mir sogar folgender Gedanke durch den Kopf schießt: „Vorstandsmitglieder sind auch nur Menschen !“



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

Maritim Interessierte Gäste sind uns stets willkommen !

Vorankündigung

Die Marinegedenkfeier – früher „Lissafeier“ findet heuer am **24. Juli** an der Reichsbrücke zu Wien statt. Wir bitten um Beachtung und rege Teilnahme !

Am **5. August** wird unsere Marinekameradschaft wie alljährlich an der **Friedensmesse** des ÖKB in St. Andrä teilnehmen. Wir bitten um zahlreiche Beteiligung.

Wichtig !

Wichtig !

Wichtig !

Am **6. August** sollte unser nächster Törn an die deutsche Ostsee-Küste starten.

Doch nach neuesten Erhebungen müssen wir leider feststellen, dass sich bisher nur wenige verbindlich angemeldet haben. Sollte sich die Zahl der wirklich Interessierten **bis 5. Juli** nicht wesentlich erhöhen, sehen wir uns leider veranlasst, die Reise aus dem Programm zu streichen.

Impressum

Für den Inhalt verantwortlich :

Egon Haug, Am Waldeck 1

D-63571 Gelnhausen

Tel. 0049 6051/ 4663

Mobil: 0177- 821 56 74

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

Interne Mitgliederzeitung der
Marinekameradschaft Babenberg- Traisental
ZVR : 767 727 483

Du liebst die Tradition - du bist auch schlau



.....dazum komm zu uns - zum ÖMV !