



BORDNACHRICHTEN

Marinekameradschaft Babenberg- Traisental

3.Quartal 2017



Römertor in Traismauer



Allen Kameradinnen und Kameraden,
die im 3. Quartal ihren Geburtstag feiern dürfen,
wünschen wir Glück, Gesundheit und Zufriedenheit!
All' Denen, die zur Zeit im Krankenstand sind, wünschen wir baldige
Genesung! .

04. Juli Speiser-Jöchel, Walter
10. Juli Haidanek, Elfriede
18. Juli Eder, Annemarie
24. Juli Baumgartner, Hans
27. Juli Redl, Franz
28. Juli Drescher, Leopold
10. September Schmidt, Eva
24. September Sonnhoff, Eberhard
24. September Günsthofer, Karl

**All Denen, die zur Zeit im Krankenstand
sind, wünschen wir gute Genesung !**



**Am 23. April hat unser lieber Freund und
treuer Marinekamerad im Alter von 94 Jahren
Franz Ronacher
geb. 17. Mai 1923
seine Fahrt zu seinem letzten Ankerplatz angetreten!**



Franz Ronacher trat bereits bei der Gründung als Mitglied unserer Marinekameradschaft bei und hinterlässt eine große Lücke im Kreise seiner Kameraden. Seine stetige Hilfsbereitschaft und Kameradschaft sind beispielgebend für uns Alle !

Am Freitag, den 28. April gab ihm eine sehr große Anzahl Kameradinnen und Kameraden das letzte Geleit zum Friedhof zu Herzogenburg.

Mit maritimen Ehren nahmen wir Abschied von unserem lieben Freund Franz !

Nach der Trauerfeier und Aussegnung gingen seine sterblichen Überreste zum Krematorium in St. Pölten. Die Urnenbestattung fand später im engsten Familienkreis statt.

Wir trauern mit seiner Familie, besonders mit seiner Tochter Annemarie, unserer Fahnenpatin !

Herzogenburg, 27. April 2017

Nachruf auf unseren Marinekameraden Franz Ronacher (*17. Mai 1923, +23. April 2017), gehalten am 28. 04. 2017 von Herwig Haböck bei der Trauerfeier in der Friedhofshalle Herzogenburg

Liebe Annemarie! Lieber Gottfried! Geschätzte Familie Ronacher! Werte Trauergemeinde! Liebe Kameradinnen und Kameraden!

Wir müssen heute von unserem Marinekameraden Franz Ronacher gemeinsam mit seiner Familie, seinen Nachbarn und seinen Freunden, deren Trauer wir teilen, Abschied nehmen und es ist mir ein Bedürfnis, seiner zu gedenken, indem ich in kurzen Worten seine Mitgliedschaft in unserer „MK Babenberg – Traisental“ nachzeichnen will.

Kd. Franz Ronacher war, - fast 94 Jahre alt-, unser z.Zt. ältestes Mitglied. Er wurde 5 Jahre nach dem 1. Weltkrieg in Wien in die wohl ärmste Epoche unserer österreichischen Geschichte, in die Zwischenkriegszeit hinein geboren, was sicher auch zur Entwicklung seiner Persönlichkeit wesentlich beigetragen hat,- wie er sich in unserer Gemeinschaft gab und wie wir ihn in unserer Erinnerung haben und behalten werden:

bescheiden aber trotzdem selbstbewußt, freundlich und humorvoll, gesellschaftspolitisch sehr kritisch und hervorstechend in seiner Ehrlichkeit, Kameradschaft und Treue.

Nach dem Beginn des 2. Weltkrieges wurde Franz wie alle wehrfähigen Männer noch vor seinem 18. Lebensjahr zum Kriegsdienst eingezogen, wo er sich freiwillig zur Marine meldete und zur Ausbildung nach Kiel zur Matrosenstammdivision I kam, die zuständig für die Ostsee war. Da er eine Mechaniker-Dreher-Ausbildung hatte, war für ihn eine Maschinistenausbildung vorbestimmt. Nach seinem Maschinistenlehrgang war er auch für den Einsatz auf einem U-Boot vorgesehen, wozu es glücklicherweise nicht kam, weil das für ihn vorgesehene U-Boot in seiner Urlaubszeit verloren ging. Er kam schließlich als Maschinist auf den Fottentender „Hela“, welcher als Zielschiff für die U-Bootkommandanten-Ausbildung in der Ostsee eingesetzt wurde. Der Flottentender „Hela“ war auch in den letzten Kriegsmonaten wie die meisten noch einsatzfähigen Schiff der Kriegsmarine für den Transport der vor der roten Armee fliehenden Ostdeutschen in Richtung der schon in englischer Hand befindlichen Hafenstadt Hamburg eingesetzt.

Ein großer Teil der deutschen Kriegsschiffsbesatzungen konnten oftmals ohne größere Umstände und ohne längere Kriegsgefangenschaft vom Kriegsdienst entlassen werden und von Bord gehen, - so auch unser Kamerad Franz, der sich in relativ kurzer Zeit in seine österreichische Heimat nach Herzogenburg durchschlagen konnte.

Im Jahre 1949 wurde nach seiner Heirat seine Tochter Annemarie geboren und es zogen weitere 40 Jahre ins Land, bis sich 23 unserer zumeist ehemaligen Kameraden, - davon hatten 17 den Kriegsdienst in der deutschen Kriegsmarine überlebt, am 1. Juli 1989 im Gasthof Spitzendobler zusammen fanden und unsere MK gründeten. Franz war neben meiner Person der Letzte dieser Gründungsmitglieder und er hing natürlich mit seinem ganzen Herzen daran, so daß es, solange es seine Gesundheit zuließ, kaum einen Bordabend, einen sonntäglichen Frühschoppen und diverse Ausrückungen zu Veranstaltungen gab, wo er nicht dabei war.

Eine besondere Freude bereitete ihm unsere Fahnenweihe am 5. Aug. 2007, wo du, liebe Annemarie, die Patenschaft unserer Fahne übernommen hast, welche uns von unseren Kameraden Wolfgang Schatzl und Karl Günsthofer gestiftet worden war.

Franz wurde von unserer MK mit dem goldenen Vereinsabzeichen geehrt, - vom Österreichischen Marineverband (ÖMV) wurde ihm über unseren Antrag die Tegetthoff - Medaille verliehen, - das ist die höchste Auszeichnung, die der ÖMV an aktive Teilnehmer einer Kriegsmarine vergeben kann.

Lieber Kd. Franz! Ich danke dir für deine 28 Jahre währende treue Mitgliedschaft und für alle jene Mühen, die du dir um uns gemacht hast.

Wir werden dir stets ein ehrendes Andenken bewahren und wünschen dir für deine Überfahrt in jenen unbekannten Hafen allzeit eine Handbreit Wasser unter dem Kiel.



90. Geburtstag von Fanz Ronacher

Wie ich die Seefahrt genießen konnte... von Egon Haug

Obwohl, ich muss sagen, nun rede ich hier schon über zwei Jahre Seefahrt und habe noch kein Wort zur Seekrankheit verloren. Kurz und knapp, es war für mich bisher kein Thema.

`` Hast du was gegen Seekrankheit? ... ja, vorbeugen... uuuuuuulf. ``

Na und, das sollte man nicht in Luv tun, denn ...

Ich möchte dir jetzt jeden Kommentar dazu ersparen. Ich hab es gesehen, das hat mir gereicht. Ich habe mir vorgenommen, das machst du nicht, jedenfalls nicht so. Ich habe Wellen brechen sehen, auch Monsterwellen, das war aber immer noch angenehmer, als wenn das Menschen tun.

Mir ging das mal so nach einer Flasche Kuba- Rum, aber nicht weitersagen!

Darüber aber erst später. Jetzt erzähle ich, wie es mich doch noch beinahe erwischt hätte.

Wie schon gesagt, zwei Jahre war ich auf Troßschiffen unterwegs. OK es hat auch geschaukelt, manchmal sogar heftig. Immerhin war ich zu der Zeit schon mal in Antwerpen, Den Helder, La Rochelle, Bari und Biariz. Von da aus ging es sogar noch nach New York über den großen Teich. All das habe ich erlebt, ohne krank zu werden. Ist das nicht herrlich!

Dann aber kommt der Tag, an dem ich meinen Seesack packe und das erste Schiff nach meiner Ausbildungszeit betreue. Es war so unendlich kleiner, als das was ich bisher erlebt habe. Es war ein Minensuchboot des 7. Minensuchgeschwaders in Neustadt /Holstein.

Eingeweihte wissen, damit ist ein „Bimi“ gemeint ist. Die Abkürzung dazu war aber nicht ``MS`` sondern ``M 2660`` für Binnenminensucher `` ATLANTIS ``. Mit weniger als tausend Tonnen BRT war es wirklich ein kleines Schiff, das an der Küste lang schippeln musste.

Was soll ich alles in die Länge ziehen, damals ging es ja auch schnell, an Bord, Leinen los, auslaufen. Es war alles kein Problem. Bis zum Passieren der Mole von Neustadt ! Auf der Ostsee, mit so einem kleinen Schiff, na gut, die Wellen waren auch nicht groß bei Windstärke 4 ! Trotzdem hat das Schiff geschaukelt!so ganz anders als ein richtiges Schiff! Ich saß in meiner Kajüte und machte jede Bewegung des Schiffes mit. Oh, war mir mulmig. Kommt jetzt die Seekrankheit? Wo soll ich denn hier hinspucken? Oder doch lieber nicht? Es kam die Lösung, nämlich die Ablösung. Oder anders ausgedrückt, der Wachmatrose, dem ich zugeteilt war, kam auf die glorreiche Idee: Wir lösen die 12.00 Uhr- Wache schon eine halbe Stunde früher ab ``! Gesagt, getanvon Stund an hatte ich zu tun und überhaupt keine Zeit mehr, seekrank zu werden. Später habe ich dann sogar Windstärke 12 im Kattegat genossen, aber das hört sich jetzt wie Seemannsgarn an, worüber ich ja später noch berichten möchte. Nun war`s klar, seekrank wird nur, wer Zeit dazu hat. Es spielt sich zuallererst im Kopf ab! Na also, ab jetzt konnte ich die Seefahrt so richtig genießen ... und das tat ich dann auch. Irgendwann hat irgend jemand gesagt: `` Das schönste an der Seefahrt sind die Lieder ``. Ich muss sagen, der Jemand hatte nur dann recht, wenn wir gesungen haben. Ob wir schwer mit den Schätzen des Orient beladen auf dem Hamburger Veermaster so langsam um Kap Horn gesegelt oder einmal noch nach Bombay, einmal noch nach Rio gefahren sind, das, was sie trinken, die Matrosen von allen Spirituosen am liebsten Rum aus Jamaika, natürlich nur wenn unser Flehen erhört wurde: Nimm uns mit Kapitän nach Haus. Tja, zwischen Kristiansand und Neustadt liegt die große Nord -bzw. Ostsee und auch Hein Mück aus Bremerhafen wollte, nachdem wir lagen vor Madagaskar wieder rolling home denn das gibts nur auf der Reeperbahn bei Nacht mit Kari Waits for my verbringen, denn er war ja ziemlich a long time ago. Auch wenn jemand sagt, Seemann, deine Heimat ist das Meer, immer kann man nicht mit La Paloma die kleine weiße Möwe über Meer und Land. Man möchte auch schön ist die Liebe im Hafen machen können, um dann heute an Bord, morgen gehts fort singen zu können. Das kann doch einen Seemann nicht erschüttern, Heidewitzka Herr Kapitän zu Antje mein blondes Kind an der Nordseeküste, am plattdeutschen Strand zu sagen: eine Seefahrt die ist lustig, wenn die Freundin vor Freude singt , ``mein Bonnie ist over the ocean.`` Na das kann doch nur bis zu auf einem Seemannsgrab da blühen keine Rosen gehen, denn ganz allein in dunkler Nacht hast du oft daran gedacht, dass weit von hier der Vollmond scheint und weit von hier ein Mädels weint.

Eine Schnecke zieht mehr als zehn Pferde ...

Warum eigentlich? Ich denke, das liegt in der Natur der Dinge. Es ist bestimmt auch eine Frage der Zeit. Nicht etwa, weil eine Schnecke von Hause aus langsam ist, sondern eher, weil zwischen der einen Schnecke und der anderen so viel Zeit liegt. Und viele tausend Seemeilen !

Da geschieht es schon mal, dass du in einer Hafenbar in Conakry an ein dunkelhäutiges Mädel gerätst, mit der du wunderbar tanzen kannst. Dann willst du auch noch wissen, ob sie anderes auch noch wunderbar kann. Allzu bereitwillig lässt du dich in ein Taxi ziehen. Die Fahrt geht durch die finstere Tropennacht auf einer schnurgeraden Asphaltstraße durch den afrikanischen Busch. Du denkst daran, wie gut die Straße ausgebaut ist. Nach etwa einer Stunde Fahrzeit kannst du im Licht des schwachen Mondes eine Siedlung erkennen. Hier ist die Fahrt zu Ende.

Eng umschlungen mit der dunklen Schönheit landest du in einer kleinen Hütte. Beim dürftigen Kerzenschein siehst du den kleinen Raum, der mit einem kleinen Tischchen, einer kleinen Kommode und in der anderen Ecke mit einer großen Matratze ausgerüstet ist. Ein großes, weißes Bettlaken ist darüber gespannt. Am schönsten ist der nackte, dunkle Körper, der einen wunderbaren Kontrast zu dem weißen Bettuch bildet. Diese Nacht war schön, kannst du dir das denken?

Mehr erzähle ich davon nicht, getreu dem Motto: ‘ ‘ Ein Gentleman genießt und schweigt ‘ ‘. Nur noch ein paar Worte zum nächsten Morgen. Ich werde durch laute Stimmen und fortwährendes Kichern wach. Deutlich höre ich immer wieder die Worte: ‘ ‘ My friend, my friend. An Fenster und Tür drängelten sich die Mädels des Dorfes und wollten einen Blick ins innere des Raumes werfen. Ich war noch ganz benommen. Der Weg zurück zur Hauptstraße ging direkt über den Dorfplatz, auf dem schon die Frauen des Krals Hirse stampften, um Fladen herzustellen.

Das Spektakel war groß, war ich der erste Weiße in diesem Urwalddorf? Der Rückweg gestaltete sich etwas schwieriger, es kam ewig kein Taxi. Ich bin also losgelaufen. Du erinnerst dich?, eine Stunde Autofahrt in der Nacht sind wie viel Stunden Fußweg am Tag?

Kurz und gut, nach ein paar Kilometern auf der Urwaldpiste kam ein Taxi, das mich eingeladen und zum Hafen gebracht hat. Am Hafentor wurde mir der Ausweis weg genommen, als Pfand dafür, dass Taxifahrer und Urwaldmädel noch Geld von mir wollten. Der Zahlmeister hatte Geld, so dass ich meinen Ausweis wieder bekam.

Rückschau

Hallo Seemann, sag mal, geht das dir auch so? Von Zeit zu Zeit denke ich immer mal an diese schöne Zeit zurück. Hier besuche ich mal ein Seemannss - Treffen, dort schaue ich mal auf andere Websites. Immer aber bringe ich meine seemännischen Kenntnisse irgendwelchen Leuten bei, mal ein Palstek, mal ein Drahtspieß. Manchmal trage ich mich in einem Forum ein, warum nur, habe eh wenig Zeit.

Tja, das waren sie, die schönen Zeiten. Bleiben nur noch Erinnerungen oder kommt noch mal was davon zurück?

Ich wollte es wissen!

Vor 10 Jahren der Besuch in Hamburg, habe mit Frau und Tochter im Hotel ‘ ‘Am Stintfang’ ‘ übernachtet. Hafenrundfahrt und Stadtbummel mit Besuch der Reeperbahn, es hat sich alles so verändert!

Den Besuch der Kogge in Wilhelmshaven habe ich ja schon irgendwo erwähnt. Einen Besuch in der Paulstraße kann ich weglassen, so züchtig, wie ich heute lebe.

Wenn du bisher aufmerksam meine verworrenen Zeilen gelesen hast, wird dir sicher aufgefallen sein, dass ich viel von der Seefahrt erzählt habe. Das stimmt, hat auch einen besonderen Grund. Jetzt erst wieder. Diesmal mit dem Flieger und der Ehefrau im Schlepptau.

Euer Zeilenkritzer Egon

Ein Besuch bei der größten Privatsammlung historischer Schiffslaternen



In dem umgebauten Carport kann man klassische Steuerbord- und Backbord-Lampen, Top-, und Hecklichter bis hin zu Ankerlaternen und Rundumlaternen bestaunen. Inzwischen ist die Sammlung auf über 500 Schiffslaternen, darunter von 24 deutschen Herstellern und 17 aus anderen Ländern, herangewachsen. Er lachte mich an und sagte: „So langsam muss ich mich bremsen.“ Man merkt schnell, wie viel Hingabe und Leidenschaft sein Hobby mit sich bringt. Die Augen von Herrn Krabbe leuchten, wenn er die mit Patina überzogenen Laternen aus dem Regal zieht und zu jeder eine Geschichte zu erzählen weiß. Es gibt große und sogar ganz kleine Schiffslampen. Seine älteste Lampe ist über 100 Jahre alt. Allesamt stammen aus Dachbodenfunden, Auktionen und Flohmärkten. Neben den vielen Lampen sind auch immer wieder andere maritime Utensilien wie Rettungsringe, Glasenuhren, Barometer, Logs, Lote, Nebelhörner, Kompassse und sogar eine Dampfpeife zu finden. Inzwischen ist er sogar schon ein richtiger Experte für die Schiffslaternen geworden. So kommt es schon mal vor, dass auch Seeleute bei ihm Rat suchen.

„Die Laternen verraten ihm viel,“ erklärt er uns, „nur leider kann man in den meisten Fällen nicht mehr belegen, auf welchem Schiff sie einst wirkten.“ Gern ist Harald Krabbe auch behilflich bei mitgebrachten Laternen, egal ob es um Ergründung oder Reparatur geht. Für fast alles gibt es auch Ersatzteile zu erstehen. Da er sein Hobby auch gerne mit anderen Interessierten teilt, kann man ihn in Kaltenhof besuchen. Das kann ich Jedem nur wärmstens ans Herz legen. Euch erwartet hier eine spannende Führung durch 100 Jahre Seefahrtgeschichte.

Mir hat es sehr gefallen, und ich möchte mich für den herzlichen Empfang bei Ihm bedanken.

Mein Schicksalstag , der 9. Dezember 2016. Ich hatte mir vorgenommen, an der Weihnachtsfeier meiner österr. Marinekameradschaft teilzunehmen und fuhr daher bescheiden wie ich nun mal bin, mit der Bahn nach Herzogenburg. Ich hatte mir ein Zimmer im „Kurfürstlichen Palais -Buchsbaum“ reservieren lassen.

Sonst läuft der Freitag bei mir ganz anders ab, aber diesmal wollte ich einfach nicht zum Kegeln gehen und meinen Alabasterkörper lieber noch ein wenig schonen. Nach dem ich meine schicke und ordensgeschmückte Uniform angelegt hatte, mischte ich mich „unter das Volk“, das sich bereits im Saale versammelt hatte. Nach einer schönen Begrüßung und Ansprache durch den Obmann und des Vizepräsidenten des Österreichischen Marineverbandes wurden wir mit einem guten Essen verwöhnt.

Nachdem unsere Teller alle leer waren, begab ich mich noch einmal auf mein Zimmer, um dort mein Manuskript meines angedachten Vortrages zu holen.

Auf meinem Weg zurück zum Saale bin ich eine Marmortreppe hinuntergeplattert und ließ meinen rechten Arm dabei immer wieder kunstvoll aufschlagen. Böse Zungen vermuten, daß ich mit dem Festhalten eines 1/2 Liters beschäftigt, welcher mit Startschuß an die Wand und an die Flurdecke klatschte. Die Begleitmusik dazu bildeten meine stöhnenden Schmerzlaute als mein linker Oberschenkel kräftig auf die Treppenstufen aufschlug. Den Schluß-Gong bildete der Kopfaufschlag auf den Betonfußboden.

Dann die Ruhe im Treppenhaus. Da lag ich an der letzten Treppenstufe und war nicht mehr fähig meine Gedanken und Glieder neu zu ordnen.

Eine bleierne Leere hatte mich erfasst und schon bald fand ich mich in der Univers.-Landeslinik zu St.Pölten wieder, wohin mich der Rettungswagen der Rot-Kreuz – Crew brachte. Nach geraumer Zeit konnte ich dann hören, daß mein linker Oberschenkel und die darin implantierte Hüftprothese gebrochen war. Mein rechter Unterarm erfuhr eine ähnliche Situation. „Radiusfraktur !“

Schon bald erfuhr ich nach einer Computertomographie, daß der Bruch des Beines traurige Gesellschaft bekommen hatte : „Ein Sprung in der Schüssel“, wie man hierzulande eine Schädelfraktur zu nennen pflegt. Irgendwann in der Nacht fand ich mich wieder auf der Überwachungsstation der Chirurgischen Klinik.

Einige wenige Begebenheiten, an die ich mich vorsichtig erinnere, ist der Besuch an meinem Bett durch meinen Obmann und Freund Herwig Haböck, der auch meine Familie vom Unfall in Kenntnis setzte. Vier Tage später wurde ich in einem Rettungswagen in die Heimal verlegt, wo ich bereits am nächsten Tag vom Chefarzt und seinem leitenden Oberarzt operiert wurde. Nach drei langen Wochen, in denen ich das Gehen mit zwei Achselkrücken wieder lernen mußte, kam ich in die 18 km entfernte Reha-Klinik „St. Marien“. Mit Muskelaufbautraining, Gangschule und Krankengymnastik kam auch der Lebenswille wieder, sodaß ich nach drei weiteren Wochen nachhause entlassen werden konnte. Nun steht in absehbarer Zeit noch die Operation meiner re. Schulter bevor, die bei diesem Unfall fast total geschädigt wurde.



Container-Schifffahrt in der Krise. Die Lösung heißt verschrotten

Sie haben Handys, Lebensmittel oder Ersatzteile an Bord, werden ihre Waren aber nicht los. Seit Tagen sitzen Dutzende Schiffe der insolventen Reederei Hanjin in den Häfen fest. Die Pleite war aus Sicht von Experten absehbar. Weil es viel zu viele Containerschiffe gebe, könnten viele Reedereien nicht mehr profitabel arbeiten, sagte Nautik-Professor Ulrich Malchow im DLF. Nun habe es den Schwächsten erwischt. Es sei normal, dass Überkapazitäten auf die Frachtraten drückten, sagte Malchow im Deutschlandfunk. Die Einführung der großen Containerschiffe habe die Situation nochmals verschärft. Der erste Auslöser für den Frachtenratenverfall sei die Lehman-Krise gewesen. Damals seien viele große Schiffe noch im Zulauf gewesen, die eigentlich nicht mehr benötigt wurden, weil die Weltwirtschaft bereits stagnierte. Die Reedereien seien gezwungen gewesen, Kosten zu sparen. Der einfachste Weg sei es gewesen, größere Schiffe zu bauen, um die Containerkosten zu senken. Aus Sicht der einzelnen Reederei sei das ein logischer Weg gewesen. Das Problem sei aber, dass dies alle gemacht hätten und so noch mehr Überkapazitäten produziert hätten.

Die Lösung heißt verschrotten ! Man könne die Frachtraten jetzt auch nicht einfach wieder erhöhen, sagte Malchow. Dies habe schon in der Vergangenheit nicht geklappt, weil die Konkurrenz die Raten dann doch immer wieder gesenkt habe. Die einzige Lösung sei, den Ladungsraum zu reduzieren. Und das bedeute: "Erstens verschrotten, zweitens verschrotten und drittens auch nochmal verschrotten". Das Durchschnittsalter der Schiffe, die abgewrackt werden, sei schon jetzt deutlich gesunken. In den 70er Jahren habe es auch schon Fälle gegeben, in denen Tankerschiffe von den Neubauwerften direkt zu den Abwrackwerften gebracht wurden. Soweit sei es zwar noch nicht, aber vielleicht komme dies noch. Tobias Armbrüster: Vor vielen großen Containerhäfen dieser Welt spielt sich in diesen Tagen ein Drama ab: Ein Drama, das es allerdings nur ab und zu in die Nachrichten schafft. Die Auswirkungen, die könnten sich aber bald schon in unserem Alltag recht deutlich bemerkbar machen, nämlich dann, wenn Kleidung oder Lebensmittel teurer werden oder wenn das neue Handy auf einmal nicht mehr lieferbar ist. Das könnte alles passieren, weil eine große südkoreanische Reederei seit wenigen Tagen insolvent ist. Hanjin ist ihr Name. Sie kann ihre Schulden nicht mehr bezahlen, deshalb hat sie ihre Containerschiffe angewiesen, vor den Häfen Anker zu werfen, die Ware nicht zu entladen, sondern erst mal abzuwarten - Waren im Wert von vorsichtig geschätzt mehreren hundert Millionen Dollar. Die bleiben erst mal auf offener See.

Die 12 goldenen Regeln eines modernen Nautikers

1. Warte mit dem Ausweichen bis zuletzt und zeige, daß du keine Angst hast.
2. Komme beim Ausweichen bis auf einen Grad auf den alten Kurs zurück, es macht den Gegner unsicher.
3. Das Manöver des letzten Augenblicks lasse den Gegner fahren. Nur so bleibst Du auf Kurslinie.
4. Überhole so dicht wie möglich, es könnte ein Bekannter an Bord sein.
5. Fischer passiere recht dicht, sie sind dir dankbar für jeden ins Netz gescheuchten Fisch.
6. Tausche die Positionslaternen aus, die Hilflosigkeit des Gegners verschönert Deine Wache.
7. Bei guter Sicht zeigen die üblichen Vor- und Rückwärtsmanöver dem Kapitän deine Selbständigkeit.
8. Benutze bei Nebel nie das Radargerät, es zeugt von mangelndem Mut.
9. Exakte Ruderkommandos verdummen die Wachgänger. Lasse sie selber denken.
10. Blende nie alle nach voraus scheinende Lichter ab, sie zeugen von gesellschaftlichem Leben an Bord.
11. Lasse dem Kapitän deine Wachsamkeit merken und trage auf der Brücke festes Schuhwerk.
12. Verbessere häufig den Lotsen, es zeugt davon, daß du kein Anfänger bist.

**Die Liebe ist die Flagge,
Das Leben ist die See,
Das Schicksal ist die Welle,
Der Hafen ist die Eh',
Die Ehefrau sitzt am Steuer
und lenkt nach ihrer Art,
Der Ehemann schwitzt am Ruder
und zahlt die ganze Fahrt.**



Müll-Kloake auf den Meeren

Das Problem Plastikmüll im Meer ist massiv. Jedes Jahr gelangen mehr als zehn Millionen Tonnen unerwünschter Hinterlassenschaften allein von Land in die Weltmeere. Doch noch immer fehlen vielerorts Lösungen. Wie diese für Deutschland, aber auch weltweit, aussehen könnten, das diskutierten am Dienstag der Nabu, die Hochschule Magdeburg-Stendal und Der Grüne Punkt mit Vertretern der Bundesregierung und des Umweltbundesamts sowie der Wirtschaft. Im Fokus standen die Fragen, wie Kunststoffe in Zukunft aussehen könnten und wie verhindert werden kann, dass Plastikabfälle überhaupt ins Meer gelangen. Dabei wurden auch neue gemeinsame Ergebnisse des Nabu-Projektes „Fishing for Litter“ vorgestellt.

„Es ist inzwischen jedem klar, dass wir nicht nur in Deutschland vor einer riesigen Welle an Problemen stehen. Über zehn Millionen Tonnen Kunststoffe verarbeitet allein Deutschland jährlich. Genau so viel landet weltweit Jahr für Jahr allein von Land im Meer mit tödlichen Folgen für Vögel und Fische. Wir fordern die Bundesregierung und die Wirtschaft auf, in den nächsten zehn Jahren das Ende des Kunststoff-Zeitalters einzuläuten. Dazu brauchen wir schnellstmöglich einen Ausstiegsplan, um den Verbrauch von Kunststoffen auch in Deutschland drastisch zu verringern“, so Nabu-Präsident Olaf Tschimpke. Der Nabu forderte die Bundesregierung auf, schon jetzt für Branchen mit besonders hohem Kunststoffverbrauch wie die Verpackungsindustrie konkrete Reduktions- und Ausstiegspläne aus dem Kunststoff zu erarbeiten und strengere ordnungsrechtliche Vorgaben zur Verwendung zu machen. Freiwillige Vereinbarungen der Industrie seien kein adäquates Mittel angesichts der Dimension des Problems.

Landet Kunststoff im Meer, zerfällt es in immer kleinere Partikel. Eine Tüte beispielsweise in zehn bis zu 20 Jahren, eine Flasche braucht bis zu 450 Jahren. Wie dieser Zerfallsprozess abläuft und wie der Meeresmüll weiter verwertet werden kann, das erforscht der Nabu gemeinsam mit der Hochschule Magdeburg-Stendal. Die Wissenschaftler untersuchen dabei gefischten Müll aus Nord- und Ostsee, den Fischer im Rahmen des Nabu-Projekts „Fishing for Litter“ mit an Land bringen. Dazu zählen etwa verlorene Fischernetze, Folien oder Verpackungen. „Kunststoff zerfällt im Salzwasser unterschiedlich schnell. Unter dem Mikroskop werden die Veränderungen auf der Oberfläche sichtbar. Teile fehlen, sie befinden sich irgendwo im Meer. Im schlimmsten Fall im Bauch eines Vogels oder Fisches“, so Gilian Gerke, Professorin im Fachbereich Wasser, Umwelt, Bau und Sicherheit der Hochschule Magdeburg-Stendal. Gleichzeitig könne der aus dem Meer zurückgeholte Kunststoff aber auch recycelt werden. Im Sinne der Ressourcenschonung sei das erfreulich. Ziel müsse jedoch sein, dass erst gar kein Müll ins Meer gelange.

Eine entscheidende Rolle beim Kampf gegen die Müllkippe Meer kommt der Abfall- und Kreislaufwirtschaft zu. „Wir müssen endlich weltweit ein wirkungsvolles System zur Sammlung und Verwertung von Kunststoffen aufbauen, wie es in Deutschland bereits vorhanden ist. Das ist ein Schlüsselement für gesunde Meere. Bei weitem nicht alle Länder der Erde verfügen über eine geregelte Abfallinfrastruktur. Um aber in funktionierende Sammel-, Sortier- und Verwertungssysteme zu investieren, müssen wir Kunststoffabfälle als Wertstoffe begreifen, die nicht ungeregelt in die Umwelt gelangen dürfen“, so Michael Wiener, CEO des Grünen Punkts.



Am 3. August werden in Wilhelmshaven die ersten Kadetten der deutschen Marine an Bord des rumänischen Großseglers „Mircea“ gehen. Das gab die Marine in Rostock bekannt. In Etappen werden die Kadetten dann über Lissabon, Palma de Mallorca und Kreta ins Schwarze Meer fahren. Am 22. September wird die "Mircea" dann wieder in ihrem Heimathafen Constanta in Rumänien eintreffen.

Der für die Flotte zuständige Vizeadmiral Rainer Brinkmann gab die Entscheidung am Donnerstag persönlich in Rostock bekannt. Die "Mircea" muss dann die Aufgabe übernehmen, die eigentlich das Segelschulschiff „Gorch Fock" hat - die aber liegt noch bis Jahresende in der Werft in Bremerhaven. „Nirgends sonst lassen sich seemännische, nautische und meteorologische Kenntnisse und Fertigkeiten unmittelbarer vermitteln als auf einem Großsegler“, betonte Brinkmann. Die rumänische Marine hatte ihr Segelschulschiff angeboten. Allerdings muss das 1938 gebaute Schiff noch auf die für deutsche Soldaten geltenden Standards beim Arbeitsschutz, der Lebensmittelhygiene und des Sanitätsdienstes angepasst werden.

Die Takelage bleibt dennoch für die deutschen Soldaten auf der Reise Sperrgebiet. Segel setzen und bergen müssen die rumänischen Soldaten. Der Grund: Die Sicherheitsbedingungen der Bundeswehr erlauben so etwas nicht mehr. Weltweit gebe es derzeit keinen Segler, der die Anforderungen an die Arbeitssicherheit für deutsche Soldaten erfülle. Das zeige, wie wichtig die Entscheidung zur Instandsetzung der „Gorch Fock“ sei, sagte Admiral Brinkmann. Die "Mircea" ist eines von vier vor dem Zweiten Weltkrieg gebauten Schwesterschiffen der "Gorch Fock".



Im Rahmen eines viertägigen Besuchs in Hessen kamen ca. 30 Mitglieder der Besatzung der Fregatte HESSEN, angeführt vom neuen Kommandanten, Fregattenkapitän

Oliver Pfennig, in den Hessischen Landtag.

Der Präsident des Hessischen Landtags, Norbert Kartmann, Staatsministerin Eva Kühne-Hörmann, Staatssekretär Mark Weinmeister sowie Landtagsdirektor Peter von Unruh begrüßten die Gäste auf dem bereits weihnachtlich geschmückten Schlossplatz. Bei einem Gespräch im historischen "Kleinen Saal" des herzoglichen Stadtschlusses stellten sie die Arbeit des Parlaments und der Landesregierung dar. Diese konnte anschließend von der Besuchergalerie des Plenarsaals live miterlebt werden, denn zeitgleich wurden wichtige Themen der hessischen Landespolitik im Plenum debattiert. Nach dem Besuch der Plenarsitzung ließ es sich Ministerpräsident Bouffier nicht nehmen, die Offiziere des Patenschiffes persönlich zu begrüßen. Kurz und prägnant stellte er den interessierten Gästen die Problematik der im Plenum gerade mitverfolgten Debatte um den Frankfurter Flughafen und die Zulassung von Billig-Fluglinien dar. Der Kontakt zwischen Hessen und der Besatzung der Fregatte "Hessen" ist eng und regelmäßige gegenseitige Besuche verfestigen die Patenschaft. Die Hauptaufgabe des Schiffes ist die Luftverteidigung zum Schutz von Marineverbänden und verbündeten Kräften an Land. Sie kann auch Führungsaufgaben innerhalb eines Kriegsschiffverbandes leisten. Unsere Marinekameradschaft unternahm bei einer ihrer Reisen an die deutsche Nordseeküste auch eine Besichtigung der Fregatte HESSEN und wurde vom Kommandanten und seiner Besatzung sehr freundlich aufgenommen. Zufällig kommt der Redakteur dieser Bordnachrichten aus Hessen ! Es wäre sicher Zukunftsmusik, diese Besatzung – zumindest einen Teil davon nach Herzogenburg einzuladen. Trotzdem wünschen wir der Freagatte HESSEN und ihrer Besatzung allzeit gute Fahrt und Erfolg bei ihrer wichtigen Mission auf den Meeren dieser Welt !



Obmann H.Haböck



E. Haug Red. der BN



Obmann Stellv. E. Opper



Fregatte HESSEN



Friends for ever !



Hood der größte Schlachtkreuzer der Welt sank nach einem nur fünfminütigen Artillerie-Duell mit der *Bismarck* durch einen Treffer in eine Munitionskammer.

Der stärkste Schlachtkreuzer der Welt

1916 zog die Royal Navy die Lehren aus der Seeschlacht am Skagerak und legte einen neuen Schlachtkreuzer auf Kiel, der stärker gepanzert und gleichzeitig schneller als die bisherigen Linienschiffe war. Die *Hood* lief am 2. August 1918 vom Stapel und wurde am 5. März 1920, das heißt, lange nach dem Ende des ersten Weltkrieges, in Dienst gestellt. Die ursprüngliche Bewaffnung wurde mehrfach modifiziert und vor allem durch Fla-Geschütze verstärkt. Ein geplanter Umbau der Panzerung wurde durch den Ausbruch des zweiten Weltkrieges verhindert.

Ein kurzer Kampf

Am 21. Mai 1941 lief die *Hood* begleitet von einem Schlachtschiff *Prince of Wales* und sechs Zerstörern von Scapa Flow in das Seegebiet südlich Islands aus, um das deutsche Schlachtschiff *Bismarck* und den Schweren Kreuzer *Prinz Eugen* nach dem Durchbruch durch die Dänemarkstraße abzufangen. Am Morgen des 24. Mai trafen die vier Schiffe aufeinander. Die schweren Einheiten eröffneten das Feuer auf 26 500 Meter Entfernung; um 06. Uhr, nur nach fünfminütigem Feuer Artillerieduell, explodierte die *Hood*.

Technische Daten:

Einsatzverdrängung: 46200 to
Länge über alles: 262,3 m
Breite: 32 m
Tiefgang: 9,6 m
Antriebsanlage: 4 Dampfturbinen
von je 26 478 kw Geschw.: 31 kn

Bewaffnung: 8 x 38,1 cm
12 x 14 cm, 2 x 12 cm, 4 x 10,2 cm
diverse Fla-Geschütze
6 Torpedorohre, 1 Bordflugzeug
Fahrbereich: 8000 sm
Besatzung: 1420 Mann

Die Luft feucht-warm, das Wasser hat rund 33 Grad. Eigentlich ideale Badebedingungen. Doch zum Vergnügen ist niemand hier. Im Neustädter Tieftauchtopf geht es darum, im Ernstfall Menschenleben zu retten. Und zwar das von U-Boot-Fahrern.

Seit genau 40 Jahren bildet die Marine im Einsatzausbildungszentrum Schadensabwehr Soldaten unter realistischen Bedingungen aus. „Es ist nicht die günstigste Ausbildung – aber die beste“, sagte Kapitän zur See Mathias Metz, seit 2010 Kommandeur des Einsatzausbildungszentrums.

Herzstück ist der 36 Meter hohe Tieftauchtopf, der in einem 42,5 Meter hohen Gebäude untergebracht ist. Aus diversen Luken können die angehenden U-Boot-Männer in unterschiedlichen Höhen ins Wasser gehen und Aufsteigen. Diese Notaufstiegsübungen sind nicht ungefährlich. Während des gesamten Aufstieges muss ausgeatmet werden, da sich die Luft in der Lunge stark ausdehnt. „Ein Fehler beim Aufstieg hätte schnell einen Lungenriss zur Folge“, sagt Kapitänleutnant Martin Kalmring, Fachleiter der U-Boot-Rettungsausbildung. Aber: Seit 1996 habe es keinen schweren Unfall mehr gegeben, sagt Kalmring stolz. „Das spricht für unsere Ausbildung“, ergänzt Metz. Geübt wird in roten Rettungsanzügen – jeder kostet rund 5000 Euro. Dieses Training sei so, als würde jemand mit seinem Auto auf dem Verkehrsübungsplatz herumfahren, sagt Metz augenzwinkernd. Das Training in Neustadt ist so begehrt, dass mittlerweile 20 Nationen hier ihre U-Boot-Besatzungen ausbilden. Und die Ausbildung ausländischer Soldaten soll noch weiter ausgebaut werden, so Metz. „Das freut uns, fordert uns aber noch mehr.“

Grundsätzlich habe sich in den Jahren wenig verändert, sagt Frank-Michael Kluge. Der Kapitänleutnant a.D. war bis 2008 hier Fachleiter, hat viele Männer ausgebildet. „Die Technik hat sich sehr verändert, das macht das Ganze nicht einfacher“, sagt Kluge. Das Risiko bleibt aber. Deshalb stehen Sicherungstaucher und ärztliches Personal bei jeder Übung bereit. Das Jubiläum des Tieftauchtopfes nutzen die Soldaten – nach der gestrigen Feierstunde mit hochrangigen Offiziere und Vertretern der Industrie – an diesem Wochenende für ein Wiedersehen mit Ehemaligen. „Wir sind eine eingeschworene Gemeinschaft“, sagt Kluge. Besuchstouren durchs Ausbildungszentrum gibt es insofern nicht. „Wir sind ja kein Aquarium“, sagt Kalmring und schmunzelt.





Wichtige Termine

Unser Bordabend in Ossarn findet wie immer am ersten Donnerstag des Monats statt.

Maritim Interessierte sind uns stets willkommen !

Zu unserem sonntäglichen Frühschoppen um

10 Uhr treffen wir uns wie üblich im Bordlokal.

Zunächst ,wenn auch etwas verspätet, die Gratulation für unseren Obmann zum Vizepräsidenten des ÖMV



Laßt uns treu zur Fahne stehen !

Immer stets nach vorne sehen !

Viribus Unitis !

Impressum

Für den Inhalt verantwortlich :

Egon Haug, Am Waldeck 1

D-63571 Gelnhausen

Tel. 0049 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



**Kremser Altstadt
Steiner Tor**