

BORDNACHRICHTEN DER MARINEKAMERADSCHAFT BABENBERG-TRAISENTAL



4. Quartal 2012



Barbarossastadt Gelnhausen
Sitz der Patenkameradschaft



Unseren Geburtstagskindern ein Ständchen !

04. Oktober	Haug,	Egon
07. Oktober	Hell,	Kurt
09. Oktober	Lohf	Karl-Heinz
21. Oktober	Hadwiger	Ernest
31. Oktober	Scheuch,	Gottfried
13. November	Matzl,	Anton
16. November	Fuhrmann,	Johann
15. Dezember	Ing.Stefanson,	Gerfried
18. Dezember	Oppel,	Ernst
26. Dezember	Track,	Erich

**Allen Kameradinnen und Kameraden, die sich
zur Zeit im Krankenstand befinden, wünschen wir
baldige Genesung !**



Feiertag bei den Pionieren in Krems

Die Union der „Europäischen Wehrhistorischen Gruppen“ veranstaltete von 06.-08 Juli in Krems ein Treffen der Traditionsverbände Europas. Im Rahmen dieser Veranstaltung fand am 08. Juli eine von unseren Freunden des Pionierbundes Mautern, unter der Führung des Obmannes, Hauptmann d. Res. Regierungsrat Peter Juster eine Gedenkfeier „100 Jahre k.u.k. Sappeurbataillon Nr. 2“ vor dem Pionierdenkmal in Krems statt. Die Marinekameradschaft Babenberg-Traisental nahm mit einer Fahnenabordnung daran teil. Kurt Hell, Rudolf Assmus als Fahnenträger und Obmann-Stellvertreter, Kamerad Ernst J.Oppel.

Es war eine sehr würdige Feier verbunden mit einer Kranzniederlegung für die Gefallenen. Ein Beauftragter der Union der Europäischen Wehrverbände heftete als Dank und Anerkennung ein Fahnenband an unsere Fahne.

Die Marinekameradschaft Babenberg-Traisental ist einer Einladung des Pionierbundes Mautern gefolgt. Zwischen Beiden besteht eine herzliche und intensive Freundschaft. Die MK Babenberg-Traisental ist auch weit über die Grenzen Österreichs hinaus bekannt, wo sie auch bei Gedenkfeiern und Veranstaltungen stets Präsenz zeigt.



Fotos : I. Assmus



Marine-Gedenkfeier an der Reichsbrücke in Wien

Die **Marine-Gedenkfeier** – in der Vergangenheit als **Lissa-Feier** bekannt, fand heuer am 20. Juli am Handelskai – nahe der Reichsbrücke statt. Dieser Tag und auch die Bedeutung erinnert uns an die Seeschlacht vor Lissa.

Selbstverständlich nahm auch unsere Marinekameradschaft Babenberg- Traisental mit einer Abordnung und Fahne daran teil unter der Führung ihres Obmannes, DI Herwig Haböck. Weitere Teilnehmer der MK Babenberg-Traisental : Obmann-Stellvertreter, Ernst Oppel und die Kameraden Alois Stoll und Kurt Hell.

Am Nachmittag fand dann in der italienischen Botschaft zu Wien ein Empfang des IMC statt, während diesem auch eine Urkunde ausfertigt wurde.

Es ist für unsere Herzogenburger Marinekameradschaft ein wichtiger Bestandteil im laufenden Jahresprogramm - genau so wie weitere Veranstaltungen des ÖMV, an denen wir stets zahlreich teilnahmen und dies auch weiterhin so halten wollen.





**Nachruf auf unseren Marinekameraden
Alois Grünberger, geb. am 25.05. 1930,
gest. am 30. 06. 2012, gehalten von Herwig Haböck
in der Friedhofshalle Herzogenburg anlässlich
seines Begräbnisses am 05. 07. 2012**

Liebe Rosa! Lieber Gerhard! Hochgeschätzte Familie Grünberger!

Werte Trauergemeinde! Liebe Kameradinnen und Kameraden!

Wir, die Mitglieder der MK Babenberg- Traisental in Herzogenburg, sind heute zusammengekommen, um uns von unserem Marinekameraden Alois Grünberger für immer zu verabschieden und wir wollen damit auch ein Zeichen setzen, daß wir an der Trauer seiner Familie teilhaben.

Unser Kamerad Alois stieß im Jahre 1992 als 62- Jähriger zu unserer Runde, die wir drei Jahre zuvor mit mehr als 30 interessierten Kameraden in Herzogenburg gegründet hatten, von denen über 20 an der Zahl noch aktiv bei der deutschen Kriegsmarine im 2. Weltkrieg gedient und das Jahr 1945 überlebt hatten. Alois war damals ein Bub von 15 Jahren, der die Schule beendet hatte und seine Lehre zum Spengler begann in einer Zeit, wo es keine Familie gab, über der nicht die Schatten des Krieges mit allen seinen Nöten hingen, aus denen man sich nur durch unermüdlichen Fleiß heraus und empor arbeiten konnte.

Ihm gelang es gemeinsam mit seiner Frau, ihren Spenglereibetrieb in Herzogenburg zu gründen und zukunftsmäßig aufzubauen, verbunden mit dem familiären Glück, daß ihr Sohn Gerhard diesen elterlichen Betrieb übernehmen und durch ständige Erweiterung zu dem Betrieb machen konnte, wie er sich uns heute darstellt.

Sein traditionelles Denken, verbunden mit dem zukunftsschauenden Handeln mögen die Ursache zu seinem beruflichen Erfolg gewesen sein, aber ihn auch zu seinem Entschluß geführt haben, in unsere stark von Traditionspflege geprägte Gemeinschaft einzutreten und mitzuarbeiten.

So verdanken wir seiner Initiative unser Bordlokal in Ossarn, das uns trotz Eigentümerwechsel bis heute erhalten blieb und die Basis unserer Gemeinschaftspflege ist.

Alois war eher ein stiller Mensch, der aber zupacken konnte, wenn es galt, im Bordheim Installationen zu machen oder zu reparieren.

Seiner schon erwähnten stillen Art entsprach auch seine Neigung zum Fischen. Im Kreise seiner Fischer fühlte er sich wohl, sodaß auch viele seiner Kollegen aus dieser Vereinigung heute anwesend sind, um ihrem Freund Ade zu sagen.

Lieber Alois! Ich danke Dir im Namen unserer Kameradschaft für Deine jahrzehntelange Mitgliedschaft und wir werden Dir stets ein treues Andenken bewahren.

Wir wünschen Dir auf Deiner Fahrt in jenen unbekannten Hafen allzeit frischen Wind und eine Handbreit Wasser unter dem Kiel!

**Kamerad Erich Track unternahm im Juli einen Segeltörn. Hier sein Bericht:
Tracks Familientörn in den nördliche Sporaden ,Skiathos, Skopelos, Alonissos,
Panayia, vom 2. Juli bis 12. Juli 2012**

Die Crew: Sohn Erich mit Frau Regina und den 10 jährigen Zwillingen Bettina und Roland, Tochter Monika mit Gatten Hansi und der Hundedame Lilli, meine Frau Grete und ich.

Segelboot :Katamaran, Lagoon 380, von Ecker Yachting, Baujahr 2011

Name : Moonshadow

Länge ü.A.:11,55m, Breite ü.A.:6,53m, Tiefgang: 1,15 m

2 Dieselmotoren je 20 Ps, 4 Doppelkabinen, Dingi ein Rib mit 10 Ps Honda.

Wir wollten anschließend an den Törn noch Campingurlaub zu machen, daher fuhren wir mit unseren Wohnmobilen. Wir hatten 3 Etappen geplant und das war gut so, denn zu Ferienbeginn waren viele Gastarbeiter auf unserer Route unterwegs und es gab, an den Grenzen, einige Staus.

Freitag, 29. 06.

Abfahrt, nach der Zeugnisverteilung für die Kleinen, um 12 Uhr 30. Bei der Umfahrung von Budapest hatten wir eine Stunde Stau. Die Abfertigung an der Grenze zu Serbien dauerte 11/2 Stunden. Einige hundert Meter nach der Grenze, fuhren um 21 Uhr 30 zur ersten Tankstelle und verbrachten hier die erste Nacht. (505 km)

Samstag, 30.06

Diesmal kamen wir in einen Stau bei der Umfahrung von Belgrad und an der Grenze zu Mazedonien. Um 21 Uhr Ankunft beim Hotel Milano bei Kumanovo. (616 km)

Sonntag, 1.07.

Diesmal ohne Stau zu unserem Ziel, dem Stützpunkt der Fa. Ecker in Achileion. Ankunft um 16 Uhr 40. Die Temperatur im Schatten hatte 38 Grad (464 km)

Unser Boot lag an der Mole, es fehlte nur noch die Außenreinigung. Mit Andreas, dem Verantwortlichen für die Boote, konnten wir bereits die Übernahme durchführen. Das Boot war bestens ausgerüstet, mit einem Dingi mit Festboden und 10 Ps Honda. So Etwas habe ich noch bei keinem Törn gesehen. Obwohl der Charterbeginn mit 2 .07. festgelegt war, hätten wir bereits die Nacht am Boot schlafen können. Einziger Wermutstropfen, die Bootpapiere waren noch nicht vorhanden. Diese wurden uns für nächsten Tag zugesagt.

Montag, 2.07.

Das Boot wurde außen gereinigt und wir konnten mit dem Stauen beginnen. Leider waren die Papiere noch immer nicht eingetroffen. Um 16 Uhr 30 kamen endlich Kopien von den Papieren per Fax und wir konnten ablegen.

Um 17 Uhr hieß es „Leinen los“. Unter Motor ging es zur kleinen Insel “Palaio Trikeri“, wo wir um 20 Uhr 30 in der NO Bucht den Anker fallen ließen. Zuerst war baden angesagt, das Wasser hatte 28 Grad. dann brachten wir Lilli ins Dingi und fuhren zum Strand, Gassi gehen.



Bordhund „Lilli “ wartet auf das Dingi zum Gassi gehen

Dienstag, 3.07.

Nach einem ausgiebigen Bad am Morgen und Gassi gehen, gingen wir um 10 Uhr „Anker auf“. Es hatte Wind eingesetzt, wir rundeten die Halbinsel Trikeri und konnten bis Kap Vathi, segeln. Dort erhielten wir einen Anruf von der Basis: die Papiere sind eingetroffen und werden uns nachgebracht, wir sollen eine Stunde warten. Diese nutzten wir wieder zum Baden. Bald schon kam ein Boot in Sicht, es war Andreas, welcher uns die Original Papiere brachte. Weiter ging es unter Segel, der Wind legte zu bis 20 Knoten. Das war der Meltemi, wie der NO Wind hier genannt wird. Unter Reff 1 im Groß lief das Boot

Mittwoch, 4.07.

Nach ruhiger Nacht hieß es um 9 Uhr 45, „Anker auf“. Leider kein Meltemi, daher unter Motor zur kleinen Insel N. Tsongkria, hier um 11 Uhr 15, Badestopp und Landgang bis 13 Uhr. Nächstes Ziel war die Bucht Lalaria im Norden von Skiathos, welche wir um 14 Uhr 10 erreichten. Der schöne Strand ist nur mit einem Boot erreichbar. „Anker auf“ um 16 Uhr 15 und weiter unter Motor nach Skopelos. Um 18 Uhr 40 ankerten wir in der schönen Bucht Ponormos und brachten eine Landfeste aus. In der Taverne am Strand, tranken wir nach dem Abendessen noch einige Gläser Retsina.

Donnerstag, 5.07.

Um 9 Uhr gingen wir „Anker auf“ und fuhren an der Ostküste von Skopelos Richtung Norden. Nach passieren von Kap Gourouni machten wir in der Bucht Limonari einen Badestopp. Um 13 Uhr ankerten wir bei Kap Kastri und erklommen auf 218 Stufen, den Felsen mit der kleinen Kirche, Agios Ioannis. Diese ist aus dem Film „Mama Mia“ bekannt geworden. Nach mehrmaligen Kreuzen, erreichten wir die Bucht Koukounaries auf Skiathos, wo wir um 18 Uhr den Anker fallen ließen. Nach dem Übersetzen zum Strand gab es in einer Taverne ein sehr gutes Abendessen.



Der Felsen mit der „Mama Mia“ Kirche

Weiter um 16 Uhr 35 nach Alonnisos zum Hafen Patitiri. Im Hafen war in der NO Ecke gerade noch Platz für unseren Katamaran. Anlegen mit Buganker um 17 Uhr 40. Die 300 Liter fassenden Wassertanks waren fast leer, daher füllten wir diese auf. Die Damen gingen inzwischen einkaufen und erstanden dabei einige Souvenirs. Die Hafenpolizei kontrollierte unsere Papiere, es war Alles in Ordnung. Auf die Frage, was wir, für das Anlegen und Wasser, schuldig wären, bekamen wir zur Antwort: Bis 5 Stunden ist es wir um 21 Uhr 50 den Anker warfen. Unterwegs begegneten wir einer

Delphinschule. gratis. Um 19 Uhr 30 legten wir ab und fuhren zur Bucht Staphilos, wo wir um 21 Uhr 50 den Anker warfen. Unterwegs begegneten wir einer Delphinschule.



Freitag, 6.07.

Nach dem Gassi gehen (fahren mit Dingi), borgen wir um 10 Uhr 30 den Anker und fuhren nochmals nach Patitiri, wo wir um 13 Uhr 25 , röm. kath. anlegten. Diesmal ließen wir uns mit zwei Taxis auf den Berg, zur alten Stadt Chora, fahren. Diese war 1965 durch ein Erdbeben zerstört worden, die Leute zogen ins Tal nach Patitiri. Heute sind sehr viele Häuser wieder schön restauriert, der Ort wird hauptsächlich von Künstlern aus aller Welt bewohnt, die hier ihre Waren anbieten. Mit den Taxis ging es wieder zurück zum Hafen. Die Damen gingen nochmals einkaufen. In einer Taverne am Hafen, speisten wir vorzüglich. Am späten Nachmittag legten wir ab und fuhren zur Bucht Tzortzi, wo wir um 20 Uhr den Anker fallen ließen. Unterwegs begleitete uns wieder ein Rudel Delphine.

Samstag, 7.07.

Nach dem Morgenbad und Gassi gehen hieß es um 10 Uhr „Anker auf“. Der Meltemi machte noch immer Pause, da mussten die Motoren für Vortrieb sorgen. Außerhalb der Bucht tummelten sich wieder Delphine. Unser Ziel war die unbewohnte Insel Panagia. Um 14 Uhr 20 machten wir einen Badestopp in der Bucht Kyra Panagia. Nach 40 Minuten fuhren wir weiter, rundeten die Nordspitze der Insel und ankerten um 16 Uhr 30 in der Bucht Planitis. Das ist ein wunderschöner Ankerplatz, geschützt nach allen Seiten, man fühlt sich wie in einem See. Der einzige Nachteil ist die weniger als 90 Meter schmale Einfahrt, hier kommt man leicht hinein, aber bei starkem NO Wind nicht mehr hinaus. Außer uns lag nur ein Segelboot in der Bucht. Das Wasser hatte 29,5 Grad, also nichts wie hinein. Am Abend kamen die einzigen Bewohner der Insel, ein Rudel Wildziegen, zum Ufer und tranken das Salzwasser. Auf der Insel gibt es kein Süßwasser.



Einfahrt in die Bucht Planitis

Sonntag, 8.07.

Der zweite Segler hatte uns am Morgen verlassen und wir lagen ganz alleine in der Bucht. Fast der ganze Vormittag verging mit baden und schnorcheln. Um 11 Uhr holten wir den Anker und fuhren Richtung Süden, vorbei an der Insel Peristera, nach Alonnisos hier ankerten wir um 16 Uhr 30 in der Bucht Milia. Erich fuhr mit dem Dingi und den Damen zum nahe gelegenen Hafen Patitiri, einkaufen.

Montag, 9.07.

Bei der Einkaufsfahrt entdeckte Erich den Ort Votsi mit dem alten Hafen von Patitiri. Wir wollten uns einmal die Füße vertreten. Daher wanderten wir auf einem Waldweg, über den Hügel zum schönen Ort Votsi und zum alten Hafen. Nach unserer Rückkehr lichteten wir um 15 Uhr den Anker und fuhren in den Hafen von Patitiri. Hier füllten wir unsere Tanks auf und fuhren weiter nach Skopelos. Um 19 Uhr ankerten wir in der Bucht Limonari.

Dienstag, 10.07.

Anker auf um 10 Uhr 30 und Rückfahrt Richtung Osten. Bei der Insel Tsougria legten wir einen Badestopp ein. Nach dem Passieren von Skiathos, ankerten wir in einer kleinen Bucht, ca. 2 Meilen nördlich von Kathigiorgos, der Strand heißt Liri Beach. Dieses liegt schon wieder am Festland, an der Ostküste der Halbinsel Pilion. Während wir mit Lilli zum Gassi gehen an Land fuhren, tauchten einige Tiere auf. Wir hielten diese anfangs für Delphine, aber sie hatten keine Ähnlichkeit mit diesen. Schließlich, beim Näherkommen, stellten wir fest, dass es Mönchsrobber waren. Das war für uns ein besonderer Glücksfall, schließlich gibt es nur wenige hundert dieser Tiere im gesamten Mittelmeer. Nachdem sie uns nach einer Stunde verließen, lichteten wir den Anker und fuhren in den kleinen, sehr schönen Fischerhafen Katigiorgis. Hier legten wir neben einigen Fischern, römisch katholisch an. Über einen schmalen Steg, gelangten wir zum Badestrand und mit einigen Tavernen. Das Abendessen schmeckte ausgezeichnet.

Mittwoch, 11.07

Um 1 Uhr nachts weckte uns das starke Schaukeln des Bootes. Es stand starker Schwell in den Hafen und die zur Seeseite gelegenen Fischerboote hatten abgelegt. So bekamen wir, als erstes Boot, die Wellen voll von der Seite. Als wir nach 21/2 Stunden Schaukelei beschlossen abzulegen, nahm der Schwell ab und wir bekamen doch noch eine Müte Schlaf.

Am Morgen war die See wieder ruhig, als wäre nichts geschehen. Um 9 Uhr 30 gingen wir Anker auf und fuhren bis zur Bucht Andriami, in der Nähe des Steinbruches. Hier machten wir den letzten Badestopp.

Um 14 Uhr starteten wir zur letzten Etappe. Diesmal wurde der Meltemi munter und blies mit bis zu 25 Knoten, so dass wir reffen mussten. Eine Freude, endlich wieder einmal unter Segel, mit 7 bis 8 Knoten dahinzugleiten. Um 17 Uhr legten wir im Heimathafen an. Wir räumten das Boot, konnten aber erst am nächsten Morgen den Check out machen, eine Flottille kam gleich nach uns und nahm Andreas voll in Anspruch



Schlussbilanz: Gesamtstrecke: 161 sm, davon 32 unter Segel.

Außer der Chartergebühr und dem Treibstoff hatten wir keinerlei Gebühren zu entrichten. Das Boot war sehr gut ausgerüstet und Alles bestens im Schuss. Es waren 10 wunderschöne Tage mit einem sehr guten Boot und besten Wetter. Nur, der teilweise fehlende Meltemi, verdarb uns manche Segelfreude. Dafür konnten wir jedoch in einigen Buchten ankern, wo dies bei Meltemi nicht möglich ist. Auffallend war, dass an vielen schönen Stränden, die Liegen und Sonnenschirmen, zu maximal 10% belegt waren. Auch die Tavernen warteten vergeblich auf Gäste.



Unser Boot im Hafen von Patitiri

**Erich Track
MK Babenberg-Traisental**

Unser Törn an die Ostseeküste.



Am 6. August starteten wir mit einem Reisebus zu unserem Törn über Würzburg, wo wir eine Stadtbesichtigung einlegten, nach Fulda. Dort wartete der Reiseleiter Egon bereits im Parkhotel. Am nächsten Tag führte uns unser Kurs über „Point Alpha“ - der Gedenkstätte und Zeugnis deutscher Teilung und des „Kalten Krieges“ in der hess. Rhön. Die Reisetilnehmer gedachten an dieser Stelle der Opfer deutscher Teilung.

Kamerad Egon Haug gedachte der Opfer mit folgenden Worten:

„Liebe Kameradinnen- liebe Kameraden,

Wir stehen heute an einer Stelle, die Deutschland nach dem Kriege trennte.

Eine Demarkationslinie zwischen den Warschauer Paktstaaten und dem westlichen

Verteidigungsbündnis – wo sich die jeweiligen Grenzschrützer beider Seiten Auge in

Auge gegenüberstanden. Wir stehen auch an jener Stelle, an der freiheitsliebende

Menschen beim Versuch, den Grenzzaun, Sperreinrichtungen und Selbstschussanlagen zu überwinden um in die ersehnte Freiheit zu gelangen, ihr Leben lassen mussten.

Lasst uns Ihrer gedenken ! So wollen wir hier einen kleinen Blumengruß niederlegen.

Frieden und Freiheit sind das höchste Gut, für das wir auch immer stehen wollen.“

Nach einem kleinen Imbiss machten wir uns über Kassel- Hamburg nach Lübeck.

Dort warteten bereits die Kameraden der MK Lübeck, die uns mit den Sehenswürdigkeiten der Altstadt entlang der Trave bekannt machten und mit uns ein gemeinsames Abendessen einnahmen. Beeindruckt aber rechtschaffen müde, ging's zum

„Matratzen-Horchdienst“ im Baltic-Hotel. Travemünde mit dem Liegeplatz der Viermastbark Passat und die Hansestadt Wismar waren die weiteren Stationen bis wir

am frühen Abend Stralsund erreichten. Nach der ersten Nächtigung dort, begaben wir uns zum Hafen, wo die Gorch Fock I. nun als Museumsschiff ihren letzten Hafen hat. Unvergessen auch der Abend mit den Stralsunder Freunden im „Klabautermann“!

Auch diese Zusammenkunft mit den Freunden in Stralsund war wiederum die Idee

unseres Reiseleiters. Was wäre ein Ostsee-Törn ohne den Besuch der „Hanse-Sail“ in Rostock-Warnemünde? Da lachte das Seemannsherz beim Anblick der historischen

Schiffe. Zeitmangel und Andrang im Hafen „Hohe Düne“ machten ein Mitfahren auf einem der zahlreichen Segler zunichte.

Wer schon mal in Stralsund ist, fährt natürlich auch zur Insel Rügen. Auf dieser Fahrt begleitete uns zu unser aller Freude unser Freund Olli mit Gattin Uschi sowie der

„Leichtmatrose Sascha“ aus Ebingen. Just in dieser Zeit verbrachten sie einen Urlaub an der Ostsee. Saßnitz, Kap Arkona und der ehem. NVA-Bunker waren mehr als

interessant. Am nächsten Tag brachte uns Reini in seinem Bus nach Berlin-Treptow, wo wir per Schiff eine Spreefahrt unternehmen konnten bevor uns unser Reiseleiter ins

Penta-Hotel in Köpenik entführte, wo wir noch einmal unser müdes Haupt niederlegen konnten. Am nächsten Vormittag ging die Fahrt zum Platz der Deutschen Einheit – um

dort den Reichstag zu besuchen und in die Kuppel über dem Plenarsaal zu steigen.

Nachmittags des 51. Jahrestages des Mauerbaues trafen wir uns am **Brandenburger**

Tor - bevor wir eine Besichtigungsfahrt durch Berlin – vorüber am Potsdamer Platz, Alexanderplatz und dem „Checkpoint Charly“ unternehmen konnten. Dann wurde die

Fahrt nach Radebeul bei Dresden fortgesetzt. Im Hotel Alexander wurden letztmals fremde Betten genutzt, bevor wir über Prag und Schloß Krumau die Heimreise in die

Alpenrepublik antraten.



Gedenkstätte Point Alpha



Viermastbark PASSAT in Travemünde-Privall



Auf der Gorch Fock I. in Stralsund



Hanse-Sail in Rostock-Warnemünde



Brit. U-Boot in Saßnitz auf Rügen



Am Brandenburger Tor in Berlin

Der Weihnachtsbraten

(Ein Weihnachten an Bord)

Heute ist Freitag, der 25. Dezember 1981, nicht etwa der 13. , nein, der 25.12. !

Und außerdem ist heute der erste Weihnachtsfeiertag. Kaum zu glauben ! Aber ich sehe eindeutig den Eintrag im Schiffstagebuch. Und gestern war Heiligabend.

Doch das, was sich heute an Bord abspielt, dürfte nur an einem Freitag, einem 13. passieren .

Das Wetter in der nördlichen Ostsee, im Vorhersagegebiet B 7, ist schlecht. Die See kommt aus Nordwest, bei nordöstlichem Kurs von der Seite.

Das Schiff schlägt Purzelbäume und alles was nicht gelascht ist, fliegt durch die Gegend. Der Puter, unser Festtagsbraten, ist in der Röhre verbrannt. Es stinkt ätzend aus der Kombüse.

Zusätzlich verdampft ausgelaufener Schnaps auf den Fliesen der Kombüse.

Eine volle Flasche mit Wodka ist dem Kochsmaaten Hannes beim Überholen des Schiffes aus der Hand gerutscht.

Der Spritdunst zieht zusammen mit dem Rauch in dicken Schwaden durch die Gänge des Achterschiffes bis hinauf zur Brücke .

Die See kocht. Minusgrade lassen das überkommende Spritzwasser zu Eis werden.

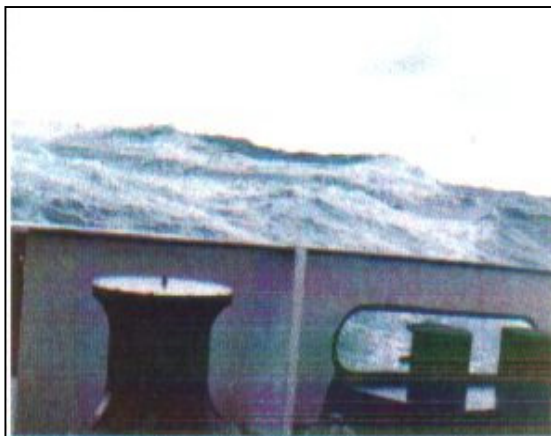
Rasmus und Nikolaus, haben sich gegen uns verschworen. Auch der Koch hat die Mannschaft enttäuscht.

Diesen Tag habe ich mir, für meine Besatzung und für mich anders vorgestellt. Dabei ist Hannes, der Koch, einer von der ruhigen Sorte. Zum gestrigen Heiligabend hatte er noch den Kartoffelsalat mit den Würsten und der geräucherten Forelle, die uns ein Schiffshändler beim Passieren der Kieler Schleuse noch in letzter Minute an Bord geliefert hatte, sauber und mit Petersilie dekoriert auf die Back gebracht.

Seit zwei Monaten ist Hannes an Bord und bis jetzt ist es keinem aufgefallen, dass er übermäßig trinkt. Auch hat noch keiner gemosert oder das Essen über die Kante gekippt. Er kocht gut und ist sauber und mit den Mahlzeiten immer pünktlich.

Doch heute ist mit ihm mächtig was schiefgegangen. Aber das ist nur der Anfang des Geschehens, es kommt noch schlimmer ! Durch das Treppenhaus höre ich lautes Gepolter und Geschrei .

„Ich will hier raus !“, brüllt Hannes aus der Kombüse. „Das kotzt mich an ! Was soll das?, das habe ich nicht verdient!“ Er schmeißt das dicke Hackbrett gegen den Herd, aus dessen Backröhre der Qualm seines verbrannten Federviehs quillt.



Bedrohlich erheben sich die Wellenberge über dem Schanzdeckel.

Die Wellen sind höher als das Schanzkleid. Sie können jeden Augenblick an Deck klatschen und alles mitnehmen, was nicht gezurrt oder gelascht ist und über Bord spülen.

Die Töpfe mit dem Rotkohl, den Kartoffeln und der Soße springen über die Schlingerleisten des Herdes, als der Dampfer hart überholt. Alles knallt auf die Fliesen und rutscht bei dem Schaukeln von der Steuerbord- auf die Backbordseite und wieder zurück. Hannes bekommt den Handläufer zu fassen und hängt, der Schwerkraft nicht mehr gehorchend, wie eine Marionette in der Luft, die sich von den Führungsfäden losgerissen hat. Er knallt dann unsanft zwischen Kühlschrank und Spüle. Von den Glasscherben am Fußboden ist er am Knie und an der Hand verletzt. Die Schnittwunden bluten, dass man meinen könnte : Hand ab , Bein ab.

Nur so schlimm, wie ich es vor 30 Jahren als Matrose erleben musste, ist das nicht. Damals bekam ein Kamerad von mir auf der Back beim Anlegemanöver unseres Schiffes seinen rechten Fuß in einen Klinken der ausrauschenden Schleppleine. Sein Schienbein hing nachher als Stopper vor der Klüse und zersplitterte. Der gellende Schrei des Schreckens, den er ausstieß, hängt mir noch heute in den Ohren. Jeder tickt anders, vor allem in Situationen bei den alles aus dem Ruder läuft. Unter diesen Umständen – höllisches Wetter, wandernde Pötte und Pfannen, Erwartungshaltung der Besatzung in Sachen Festtagsschmaus, verbrannter Vogel in der Röhre, stinkender Qualm statt verführerischer Bratendunst – kann es vorkommen, dass dem Seemann in seiner Hilflosigkeit die Sicherung durchbrennt. Und er sucht Trost in der „Buddelschluck“. Aber das ist gefährlich, für ihn, für das Schiff, für die ganze Besatzung.

Wieder holt das Schiff hart über. Hannes rutscht nun zur Mitte der Kombüse. Mano, der portugisische Decksmann, den der Qualm in die Kombüse gelockt hat, ist bei ihm und hilft dem Koch aufzustehen.

Inzwischen habe ich den Kurs geändert – „Kopp“ in See und die Maschinenumdrehungen reduziert. Das abartige Schaukeln hat vorerst ein Ende. Nun rollt das Schiff nicht mehr in diesen wahnsinnigen 7 Sekunden-Perioden.

Es wird ruhiger, scheinbar. Man fühlt sich wie im Fahrstuhl. Das Schiff klettert wieder und wieder aus den Wellentälern heraus, hinauf auf die 5 Meter hohen Wellen, und rutscht anschließend hinab in die Tiefe. Plötzlich stürmt Hannes aus der Kombüse in Richtung Mannschaftsmesse, von der man aufs Deck kommt. Mano versucht ihn zu halten. Hannes schüttelt ihn ab, schießt in die Menge, reißt das Schott auf und schreit : „Scheiß egal, ich will nicht mehr, ich spring über die Kante. Feiertage kotzen mich an !“ Kaum hat er seinen Fuß an Deck gesetzt, reißt ein Schwall überkommendes Wasser den lebensmüden Maaten mit sich. Er fliegt gegen den achterlichen Poller, der ihn aufhält. Hannes bleibt an Deck liegen, nass bis auf die Haut während die Wassermassen durch die Speigatten zurück ins Meer fließen. Von dieser eiskalten Dusche nüchtern geworden, sieht sich Hannes hilflos nach einem Helfer um.

Seine Haare hängen ihm nass und strähnig im bleichen Gesicht. Im Nu ist Mano bei ihm, auch Gerd, ein deutscher Matrose, kommt zuhelfe und beide schubsen den zitternden Kochsmaaten zurück in die Messe. Vor wenigen Minuten war dieser Mensch bereit, sein Leben der schäumenden See zu opfern – weil er einsam ist, die Einsamkeit ihn verzweifeln und seine Gefühle rebellieren läßt; nur weil ihm der Braten, dieser Puter, nicht geglückt ist.

Zwei Tage später sind wir beim finnischen Lotsen. Und Weihnachten ist Geschichte. Eine Geschichte jedoch, die keiner von uns so schnell vergessen wird.

Aus den Dienstvorschriften für die k.u.k. Marine (1803)

Die Schiffsjungen werden im Alter von 10 Jahren aufgenommen. Sie stehen an Bord unter unmittelbarer Aufsicht des Kaplans, der ihnen Religions- und anderen Unterricht erteilt. Sie sind den See-kadetten und Unteroffizieren zur Bedienung zugewiesen, werden bei schönem Wetter auch in der Takelage unterrichtet und haben zur **Stärkung des patriotischen Gefühles** jeden Tag nach Schluß der Arbeit Seine Majestät mit drei „Evvviva“-Rufen zu begrüßen.

Mit fünfzehn Jahren können sie auf eigenen Wunsch als Matrosen eintreten.....

Die Matrosen müssen sich **immer rein halten, alle Tage kämmen und einmal in der Woche rasieren...**

Die Bootsleute sind Führer der Wachen. Sie tragen im Dienste einen kurzen Stock, um säumige Leute mit zwei oder drei Streiche bestrafen zu können. **Mehr aber sollte nicht geschlagen werden, da auch diese Streiche nur toleriert sind...**

Jedes Schiff führt einen Piloten an Bord, da die Kommandanten begreiflicherweise nur geringe Kenntnisse jener Küsten besitzen, in denen sie wenig oder gar nicht gesegelt haben und von denen es keine guten Karten gibt....

Dem Schiffskoch ist es bei strengster Strafe **verboten, das Fett von der Suppe abzuschöpfen**, um davon zu provitieren.

Der Schiffskommandant hat besonders darauf zu sehen, **daß niemand den Proviantmeister mit Worten oder Taten mißhandle.....**

Die Chirurgen zählen nicht zum Stabe (Offizierskorps). Bei ansteckenden Krankheiten haben sie täglich mehrere Räucherungen vorzunehmen, um die Luft zu reinigen und zu erneuern. Der erste Chirurg soll insbesondere die Krankheiten, vor allem jene in fremden Gegenden studieren und, statt sich ein unabänderliches, fast immer falsches Heilsystem zurechtzulegen, mehr den natürlichen Heiltrieb zu fördern trachten.....

Der Schiffskaplan, ein Mann von Lebensart und tadellosem Lebenswandel, hat die Kranken täglich zu besuchen und ihnen **ohne zu lange und überflüssige Predikten** Mut zuzusprechen .

Die Seeoffiziere sollen bei der Leitung der Manöver (der Übungen an den Segeln) Ruhe und kaltes Blut bewahren, was einen besonderen Eindruck macht als überlautes Schreien....

Dem Schiffskommandanten ist es bei Strafe der Dienstentlassung verboten, **Handel zu treiben oder zu erlauben**, daß dies eine Person der Besatzung tue.

Nach Außerdienststellung seines Schiffes hat er von einem zu diesem Zweck einberufenen außerordentlichen Marinerrate über sein Verhalten während der Ausrüstung Rechenschaft abzulegen.

Dieser Rat erteilt ihm sodann, wenn nichts an der Führung des Schiffes auszusetzen ist, ein Attest darüber, dessen Abschrift an den Marineminister geht.

In anderem Falle wird ein Bericht verfaßt und bis zum Kaiser geleitet.

Der Untergang des schweren Kreuzers „Blücher“

Teil 2 .

Es war eine klare aber dunkle Nacht vom 8. auf den 9. April 1940 in der der deutsche Kriegsschiffverband mit „Blücher“ als Spitzenschiff um 22. Uhr in den Oslo Fjord einlief. Die Schiffe fuhren abgedunkelt und es wurde „Klar Schiff zum Gefecht“ befohlen. Die Aufgabe der Gruppe bestand darin den Norwegischen Kriegshafen Horten sowie die Küstenschutz Batterien Bolärne und Rauøy auszuschalten, danach die Dröbak Enge zu forcieren und weiter nach Oslo zu laufen um Oslo zu besetzen. Dazu befand ein Heeresverband mit dem Stab unter Generalmajor Engelbrecht an Bord. Räumboote sollten zum Verband stoßen und die Heerestruppen an den strategisch wichtigen Stellen anlanden.

Die Peilung im engen Fjord lief über Leuchtbojen, Baken und Leuchtfeuer. Zur errechneten Zeit um 22. Uhr kamen die ersten Leuchtfeuer in Sicht. Um 23.30 Uhr meldete der Funkoffizier der „Blücher“ dass der Sender Oslo Befehl zum Löschen aller Leuchtfeuer an der Küste gegeben hat. Kurz darauf erloschen alle Leuchtfeuer wie befohlen. Der Vormarsch wurde unter ständigen Peilen, Koppeln und Loten fortgesetzt. Verstärkte Ausguckposten versuchten in der Dunkelheit Seezeichen oder einen Lichtschein von Ortschaften am Ufer auszumachen. Der Verband lief mit 18 Knoten weiter als das Aufkommen der Räumboote vom Schlussschiff „Emden“ gemeldet wurde. Trotz völliger Dunkelheit war die erste Räumbootflottille mit 22 Knoten Fahrt aufgeschlossen und pünktlich zur Stelle. Ein Teil der Räumboote ging längsseits von „Lützow“ und „Emden“ um die Sturmtruppen zur Besetzung Hortens und der Küstenbatterien zu übernehmen. Eine Rotte der R.- Boote blieb beim Verband. Gegen 23.30 Uhr überschritt der Verband den 59. Breitengrad. Nach Oslo waren es noch 55 Seemeilen. Der Scheinwerfer eines norwegischen Wachschiffes leuchtete auf und erfasste „Blücher“ und „Lützow“. Gleichzeitig funkte das Schiff, es war das Wachschiff „Pol III“, „Frage Neutralität“, Stoppen sie sonst eröffne ich das Feuer. „Admiral Kummertz befahl dem Torpedoboot „Albatros“, „Norweg. Schiff aufbringen“ und ließ zurückfunkt „Sofort Maschine stoppen, machen sie keinen Gebrauch der Funktelegraphie.“ Das norwegische Boot lief mit Höchstfahrt ab und alarmierte durch Funken die Küste. Der Kommandant der „Albatros“ lief auf das Wachboot zu und versuchte, da er noch keinen Feuerbefehl erhalten hatte, den Norweger zu rammen. Als „Pol III“, direkt vor den Bug der „Albatros“ lief kam es zum Rammstoß. Mit ca. 100 Meter Abstand blieben die Schiffe liegen. Mit dem Megaphon rief der norwegische Kommandant „Albatros“, an „Übergeben sie ihr Schiff oder ich eröffne das Feuer.“ Darauf kam es zu einem kurzen Artilleriegefecht bei dem „Albatros“, drei Volltreffer auf dem norwegische Boot erzielte und längsseits des Norwegers zu gehen versuchte, was nach einigen Versuchen auch gelang. Fünf gefallene Norweger, darunter der tapfere Kommandant waren die ersten Toten der Unternehmung. Die ganze Aktion dauerte ca. eineinhalb Stunden. Der deutsche Verband war inzwischen weitergelaufen und stand kurz vor der ersten Sperre. Backbord voraus lag der Kriegshafen Horten, am Steuerbordufer die Batterien Bolärne und Rauøy. Ein Scheinwerfer der Batterie Rauøy erfasste „Blücher“, Kapitän Woldag ließ Gegenleuchten worauf die Batterie mit drei Schüssen das Feuer eröffnete. Mit 18 Knoten passierte der Verband die Sperre. Nördlich Bolärne am Westufer des Fjordes stoppte der Verband um 0.30 Uhr um weitere Truppen auszuschiffen. Die sich hartnäckig verteidigende Batterie Bolärne konnte erst nach Bombenangriffen der deutschen Luftwaffe am 10. April erobert werden. Um 2.00 Uhr war das Ausbooten beendet. Mit 22 Knoten Fahrt lief der Verband weiter und näherte sich dem schmalsten Teil des Fjordes mit der Festung Oscarsborg. Das Fahrwasser verengt sich auf 2000 Meter Breite. Der norwegische Minensucher „Otra“, sichtete um 4 Uhr 36. die Schiffe und meldete über Funk „Feind vor Karljohannsvern“. Mit 8,5 Knoten Fahrt suchten die Schiffe die Ansteuerungsboje in das nur 800 Meter breite Fahrwasser der Dröbakenge. Im letzten Moment kam die Boje in Sicht und der Verband schwenkte mit 6 Knoten Fahrt in die Enge. Es waren noch 5 Seemeilen bis Dröbak beziehungsweise Oscarsborg. Steuerbord voraus flammte ein Scheinwerfer auf und erfasste um 5 Uhr 12 die „Blücher“. In den Nachtpläsern konnte man Oscarsborg und die Insel Kaholmen im Morgengrauen ausmachen.

Die Festung Oscarsborg liegt auf der Insel Suedkaholmen schräg gegenüber des Ortes Dröbak. Bereits um 1643 wurde die erste Verteidigungsanlage errichtet. 1853 wurde die Festung zur Garnison ausgebaut und war mit Vorderladern und den damals modernsten

15 cm Hinterladekanonen System Warendorf bestückt. 1886 wurden bei Krupp drei 28 cm Kanonen bestellt. Bei den Verladearbeiten fiel eines der 43 Tonnen schweren Kanonenrohre in das Hafenbecken. Nach der Bergung wurde diese Kanone Moses getauft. Die beiden anderen Kanonen wurden Aaron und Josua genannt. Auf der Nebeninsel Kaholmen Nord wurde 1889 bis 1901 eine unterirdische Torpedobatterie gebaut. Drei 45 cm Doppelrohre der österreichischen Fabrik Whitehead wurden eingebaut. Der eigentlich britische Industrielle Whitehead errichtete um 1870 in Fiume, dem heutigen Rijeka, eine der ersten Fabriken zur Torpedoerzeugung nach dem System des österr. Fregattenkapitäns Luppis. Diese Fabrikanlagen sind heute noch vorhanden und sollen als historisches Denkmal vom kroatischen Staat unter Denkmalschutz gestellt werden. Am 9. April um 0 Uhr norwegischer Zeit wurde Oscarsborg sowie die Batterien Kopas und Husvik an der Ostseite des Fjordes alarmiert. Da bei der norwegische Küstenartillerie zu der Zeit ein Besatzungswechsel durchgeführt wurde waren die neuen Rekruten noch in der Ausbildung und noch nicht vollzählig vorhanden so dass auf Oscarsborg nur zwei Kanonen bemannt werden konnten. Pro Geschütz waren 23 Mann und zehn Mann für den Munitionstransport erforderlich. Der Kommandant der Festung Oberst Eriksen ließ je sechs Schuss für die Kanonen 1 und 2, Moses und Aaron hochfahren und die Kanonen laden. Verwendet wurden 345 kg. schwere Brisanzgranaten, Baujahr 1934. Auch die 15 cm. Küstenbatterie Kopas und die 5,7 cm Batterie Husvik machten ihre Kanonen schussfertig. Auf Grund der ungeübten Artilleristen und seiner alten Kanonen wollte Oberst Eriksen erst auf kurze Entfernung schießen lassen um sicher zu treffen. Er ließ auch die Scheinwerfer von der Festung abbauen und entfernt am Strand aufstellen da die Kommandanten der Batterien Rauøy und Bolärne gemeldet hatten dass sie durch das Gegenleuchten der Kriegsschiffe nicht in der Lage waren ihre Schüsse zu überprüfen und daher nicht getroffen hätten. Als „Blücher“, etwa 1800 Meter entfernt war gab Oberst Eriksen den Feuerbefehl. Eigentlich hätte zu dem Zeitpunkt Oscarsborg schon vom X Fliegerkorps bombardiert werden sollen, was aber unterblieb. Um 4 Uhr 21 norwegischer Zeit fiel der erste Schuss von Kanone 1, kurz darauf feuerte Kanone 2. Um 5 Uhr 19 deutscher Zeit glitt „Blücher“ mit sechs Knoten Fahrt ca. 600 Meter vom Ufer entfernt in den Scheinwerferkegel von Oscarsborg. Kurz darauf blitzten die Abschüsse auf Oscarsborg auf und beide Granaten trafen den Kreuzer. Der erste Treffer schlug über die Brücke hinweg schräg von unten in den Haupt Flak Einsatzstand, fast das gesamte Personal fiel. Kapitän Woldag gab Feuererlaubnis und die leichte und schwere Flak schossen auf das vermutete Mündungsfeuer, Häuser in Dröbak sowie auf ein Bewachungsfahrzeug. Die schwere Artillerie konnte den Abschußort nicht feststellen und feuerte nicht. Der zweite Schuss traf die Flugzeughalle mittschiffs die sofort brannte. Das auf der Flugzeugschleuder stehende Arado Bordflugzeug, mit 40 Liter Benzin betankt, ging in Flammen auf. Die Backbord mittlere 10,5 cm Flak wurde zerstört. Gleichzeitig feuerte die von Major Vagn Enger befehligte 15 cm. Kopas Batterie bei Dröbak, auf der Steuerbordseite gelegen aus ca. 600 Meter Entfernung 25 Schuss von oben auf die „Blücher“. Mindesten 20 Treffer hatten mittschiffs eine verheerende Wirkung. Dann erfolgten zwei schwere Erschütterungen. Die Schiffsführung glaubte zuerst an Minentreffer. Es waren jedoch zwei Torpedotreffer abgefeuert aus der unterirdischen Batterie Kaholmen aus etwa 425 Meter Entfernung. Auf Kapitän Woldags Kommando „Äußerste Kraft voraus“ begann „Blücher“, sofort unkontrolliert zu drehen, die Ruderanlage war ausgefallen. Mit den Schrauben gegensteuernd konnte „Blücher“ knapp einer Strandung entgehen. Nach drei bis vier Minuten war „Blücher“ aus dem Feuerbereich der Geschütze gelaufen und stellte auch seinerseits das Feuer ein. Trotz der Treffer bestand keineswegs der Eindruck dass das Schiff nicht zu halten wäre. Die Schlagseite betrug 8 Grad Backbord, langsam lief „Blücher“ weiter als der LI (Leitende Ingenieur) Dipl.Ing. Fregattenkapitän (Ing) Thanemann meldete dass die Mittelmaschine ausgefallen wäre. Kurz darauf fielen auch die Seitenmaschinen aus. Das Maschinenpersonal versuchte vergebens die Seitenmaschinen wieder in Gang zu bringen. Um nicht an die Küste zu treiben entschloss sich der Kommandant zu ankern. Da der Stevenanker infolge der Schlagseite, die nun 12 Grad betrug, klemmte wurde mit dem Steuerbordanker auf 60 Meter Wassertiefe geankert. Das Ausschiffen des für die Eroberung des Flughafens Fornebu bei Oslo bestimmten Landungskorps konnte nicht erfolgen da die gesamte Besatzung des Kreuzers zur Feuerbekämpfung zum Erhalt des Schiffes eingeteilt war.

An Deck gelagerte Munition detonierte und fachte das Feuer weiter an. Die Bordwand aufgerissen und Backbord war Flammen schlugen aus der Öffnung. Bei der Brandbekämpfung wirkte sich verheerend aus dass die meisten Feuerlöschschläuche durch Granatsplitter zerstört waren. Die Mannschaft versuchte fieberhaft an Deck gelagerte Munition über Bord zu werfen. Zur weiteren Ausdehnung des Feuers trug die Detonation von in den Gängen des Schiffes gelagerten Handgranaten bei.

Das Schiff schwogte in der Strömung gegen den Wind so dass das Feuer weiter nach vorne getragen wurde. Trotz aller Bemühungen der Besatzung wurden auch die in der Flugzeughalle gelagerten 50 Kilo Fliegerbomben vom Feuer erfasst und explodierten. Der Steuerbord Torpedorohrsatz konnten leer geschossen werden, die Torpedos detonierten am felsigen Ufer. Von den Backbordtorpedorohren wurden die Gefechts pistolen entfernt. Die Schlagseite nahm auf ca.18 Grad zu, bis gegen 6 Uhr 30 glaubte die Schiffsführung das Schiff noch retten zu können da flog die 10,5 cm Flakmunitionskammer VII mittschiffs gelegen in die Luft. Das befohlene Fluten der Munitionskammern konnte infolge der zerschossenen See-wasserleitungen nicht erfolgen.

Die Artillerietreffer hatten keine ernstlichen Schäden für die Maschinenanlage zur Folge, die beiden Torpedotreffer jedoch trafen unglücklicherweise den Kesselraum 1 sowie den Turbinenraum 2 und hatten damit eine der empfindlichsten Stellen getroffen, das führte in der Folge auch zum Ausfall der E-Werke. Von „Lützow“ aus gesehen glich „Blücher“ einer einzigen riesigen Fackel. Auch „Lützow“ hatte mehrere Artillerie Treffer erhalten. Der Kommandant Kapt. z.S.Thiele erkannte dass er das Schiff nicht durch die Dröbak Enge bringen konnte und lief mit AK zurück aus dem Feuerbereich. Er meldete über Funk „Die Forcierung der Dröbak Enge muss als gescheitert angesehen werden. Ich beabsichtige daher wie ursprünglich geplant bei Sans Bukten auszuschiffen“. Der Ort Sans Bukten liegt einige Kilometer südlich Dröbak und war nicht durch Küstenartillerie gesichert er verfügte über eine Bahnverbindung nach Oslo. Um 5 Uhr 50 empfing Thiele einen UKW Funkspruch von „Blücher“. Damit wurde Thiele die weitere Führung des Verbandes übertragen. Kapitän Thiele hatte einige Zeit vorher nach gründlichen Studien der Gegebenheiten im Oslo Fjord einen Operationsplan entworfen und sollte ursprünglich Befehlshaber des Angriffsverbandes werden. Sein Plan sah unter anderem, das Ausschiffen von Stoßtrupps zur Besetzung der Außenforts durch Räumboote außerhalb der Reichweite der norwegischen Artillerie, sowie das Vorsetzen von Sperrbrechern vor dem Verband beim Passieren der Dröbakenge vor. Der Plan wurde von der Marineführung jedoch abgeändert. „Blücher“ forderte über Funk das Torpedoboot „Möwe“ solle zur „Blücher“ vorstoßen um bei der Brandbekämpfung zu helfen. „Lützow“ empfing den Funkspruch nicht so dass Kapitän Thiele dem Torpedoboot auf dessen Anfrage welcher Befehl nun gelte, zu „Blücher“ stoßen oder Truppen anlanden um 6 Uhr 28 Befehl gab die Truppen auszuschiffen. Auf „Blücher“ schickte inzwischen der Leitende Ingenieur, da die Verbindung zur Brücke ausgefallen war einen Melder auf die Brücke mit der Meldung „Keine Möglichkeit Schrauben in Gang zu bringen“. Ab 6 Uhr 30 gab es auf „Blücher“ keine Verbindung mehr zwischen Vor und Achterschiff. Die Schlagseite hatte nun auf 20 Grad zugenommen. Kpt. Woldag gab Befehl „Fertigmachen zum Verlassen des Schiffes“ der auch bis ans Vorschiff durchkam. Der Steuerbord Kutter wurde mit Schwerverwundeten besetzt und zu Wasser gelassen. Der Backbordkutter war zerschossen. Die Verkehrsboote konnten wegen des Ausfalles der Kräne nicht gefiert werden. Alle noch brauchbaren Rettungsinseln, Flöße und Schlauchboote sowie Hängematten, Baljen, Grätings und sonstige schwimmende Gegenstände wurden als Rettungsmittel verwendet. Dann gab der Kommandant den Befehl „Alle Mann an Deck und klar bei Schwimmwesten“ Da die an der Reling angebändselten Kapok Schwimmwesten waren zum Großteil verbrannt so dass nur ein kleiner Teil der Besatzung über Schwimmwesten verfügte. In mustergültiger Ordnung und ohne jede Panik sammelten sich die bestürzten Infanteristen am Achterdeck. Sie traten feldmarschmäßig mit Stahlhelm, Sturmgepäck und geschultertem Gewehr an. Noch immer versuchte die Schiffsbesatzung mit Schaumlöschern den Brand zu bekämpfen und gelagerte Munition über Bord zu werfen, doch das Feuer näherte sich immer mehr weiteren nicht gefluteten Munitionskammern. Der Abstand vom Heck der „Blücher“ zur kleinen Insel Askeholmen betrug ca.300 Meter, der vom Vorschiff zum Festland etwa 400 bis 500 Meter. Bei der herrschenden Wassertemperatur von 2 ° Celsius und einer Lufttemperatur von nur 0° ein weiter Weg zu schwimmen.

Als das Schiff gegen 7.00 Uhr etwa 45° krängte kam der Befehl „Alle Mann von Bord“. Wie Überlebende berichteten war die Haltung der Besatzung und der Heeressoldaten vorzüglich. In kameradschaftlicher Weise gab die Besatzung der „Blücher“ ihre noch vorhandenen Schwimmwesten an Nichtschwimmer der Heeressoldaten ab. Die Soldaten waren erst auf wiederholten Befehl des ersten Offiziers Freg.Kpt. Heymann bereit ihre Gewehre, Stahlhelme, Stiefel und Ausrüstung abzulegen bevor sie ins Wasser glitten. Bis auf die Verwundeten mussten Soldaten und Matrosen versuchen schwimmend ans Ufer zu gelangen. Dabei ertranken durch das eisige Wasser viele oder wurden durch das ausgetretene und in Brand geratene Öl verletzt. Admiral Kummetz und der Schiffsstab verließen zuletzt das Schiff, abgesehen von den im Rumpf eingeschlossenen Männern die nicht gerettet werden konnten. Kapitän Woldag wollte auf seinem sinkenden Schiff bleiben, ging aber dann auf ausdrücklichen Befehl des Admirales als Letzter doch von Bord. Generalmajor Engelbrecht und sein Stab gingen vorher von Bord, alle konnten sich auf die Insel Askeholmen retten. Um 7 Uhr 32, deutscher Zeit kenterte „Blücher“ mit wehender Flagge im Topp die kurz vor dem Untergang noch vom Signalgefreiten Heitmann gesetzt worden war. Nachdem das Schiff mit 90° Seitenlage kurz liegen blieb kenterte es weiter. Das Heck richtete sich steil auf und „Blücher“ versank über den Bug. Etwa zehn Minuten nach dem Untergang erfolgte noch eine letzte schwere Explosion. Eine Stichflamme schoss aus dem Wasser und entzündete das an der Wasseroberfläche treibende Öl welches mit schwarzer Rauchentwicklung mehrere Stunden brannte. „Blücher“ wurde zum Sarg von 500 bis 600 Soldaten und Matrosen. Genau ist es nicht festzustellen da es verschiedene Angaben über die eingeschifften Truppen gibt. Hunderte von Deutschen wurden von norwegischen Fischern gerettet, der Großteil der Überlebenden konnte sich auf die Insel Askeholmen oder das Festland retten. Den ganzen Sommer über trieben noch Tote an das Ufer des Oslo Fjordes. Insgesamt wurden 576 Leichen geborgen. Das Wrack der „Blücher“ liegt kieloben in 90 Meter Tiefe. Der nach Oslo zeigende Bug blieb in 85 Meter Tiefe an einem Felsvorsprung hängen. Da Admiral Kummetz den ursprünglichen Plan von Kpt. Thiele das Fort Oscarsborg vor dem Passieren zu besetzen abgelehnt hatte und auch den Vorschlag von Kpt. Woldag mit voller Fahrt und Beschuss der Festung die Enge zu passieren ablehnte, trägt er wohl Mitschuld am Untergang des Kreuzers. Trotzdem wurde er später für den Einsatz mit dem Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes ausgezeichnet. Kapitän z.S. Thiele erhielt für die besondere weitere Führung des Verbandes ebenfalls das Ritterkreuz. Kapitän z.S. Woldag sollte am 16. April in einer Ju 52 zur Berichterstattung nach Berlin fliegen. Das Flugzeug stürzte aus ungeklärter Ursache über dem Oslo Fjord ab, es gab keine Überlebende. Der Flugzeugabsturz führte zu Spekulationen dass eventuell ein unbequemer Zeuge damit ausgeschaltet werden sollte, dafür gibt es aber keine seriösen Anhaltspunkte. Durch den Ausfall der „Blücher“ wurde die Besetzung Oslos verzögert, dadurch konnte die norwegische Regierung und König Haakon III. Norwegen noch verlassen und ins englische Exil gehen. Oslo wurde durch am Flughafen Fornebu gelandete Fallschirmjäger besetzt. Am 10 Juni 1940 kapitulierte Norwegen nachdem sich die am 10. April in Norwegen gelandeten Alliierten Truppen zurückgezogen hatten. Die deutschen Verluste der Unternehmung betrugen insgesamt 5600 Mann. Die Luftwaffe verlor 110 Flugzeuge, die Marine einen schweren, zwei leichte Kreuzer, zehn Zerstörer und sechs U-Boote. Aus dem Rumpf der „Blücher“ tritt Heizöl aus, man rechnete dass ca. 1800 Tonnen in den Bunkern waren. Verschiedene Pläne das Schiff zu heben scheiterten an den Kosten und der Gefahr dass der Rumpf bersten könnte und das dadurch austretende Öl zur Verseuchung des Fjordes führen könnte. 1949 erwarb der norwegische Unternehmer Hövden, der mit der Verschrottung der „Tirpitz“ Millionär geworden war, das Wrack für umgerechnet 6000 DM. 1951 wurde mit einem Tiefseetauchanzug der Fa. Hagenuk versucht Teile des Wracks zu bergen, die wertvollen Bronzeschrauben wurden abgesprengt und gehoben. 1966 sollten US Spezialisten das Wrack zur Bergung vorbereiten, das Unternehmen scheiterte aber am Einspruch des Eigners Hövden. 1968 bot das deutsche Tauchunternehmen Harms an die Bergung um 8 Millionen DM. durchzuführen. Das Aufrichten, Schwimmfähig machen und Einschleppen sowie die Errichtung von Ölsperren sollte 16 bis 18 Monate dauern. Als Basis bot Harms an „Kein Erfolg keine Bezahlung“. Die deutsche sowie die norwegische Regierung zeigten aber wenig Interesse so dass die Bergung unterblieb.

1961 startete das Norwegische Umweltministerium eine Aktion zur Bergung des Öles aus den Bunkern. Mit Stickstoff wurde das Öl aus den Tanks gepresst und bis 1994 ca. 1000 Tonnen geborgen. Aus siebenundvierzig Tanks konnte das Öl nicht abgepumpt werden so dass noch immer Öl austritt. Mit dem Verkauf des noch verwendbaren Öles konnte die Aktion finanziert werden.

Ein letztes Todesopfer forderte „Blücher“ 30 Jahre nach dem Untergang. Ein norwegischer Reporter ertrank am 29.11.1970 bei einem Tauchversuch zum Wrack.

Die Festung Oscarsborg wurde von den Deutschen weiterverwendet, nach dem zweiten Weltkrieg modernisiert und bis zum Ende des Warschauer Paktes von Norwegen betrieben. Nach dem Zusammenbruch des Ostblockes wurde die norwegische Küstenartillerie aufgelöst und seit 2001 kann man viele ehemalige deutsche, von Norwegen übernommene Anlagen besichtigen, so zum Beispiel die 28 cm. Geschütztürme der „Gneisenau“ bei Trondheim, die mit den Kanonen der „Bismark“ baugleiche 38 cm. Batterie Vara in Südnorwegen oder die 40,5 cm. Batterie in Harstadt.

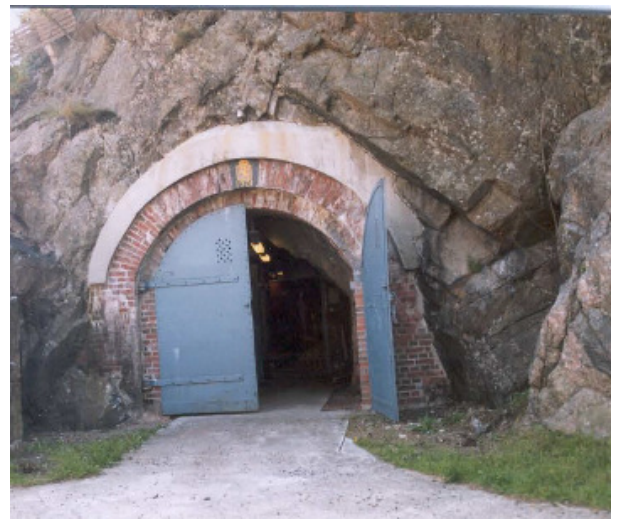
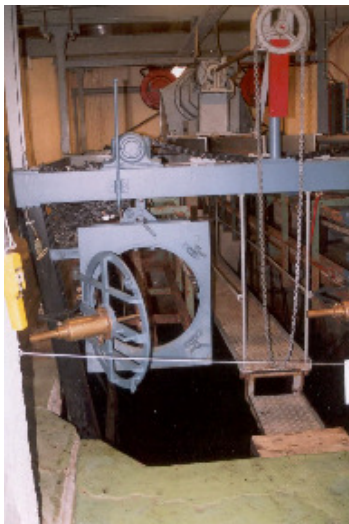
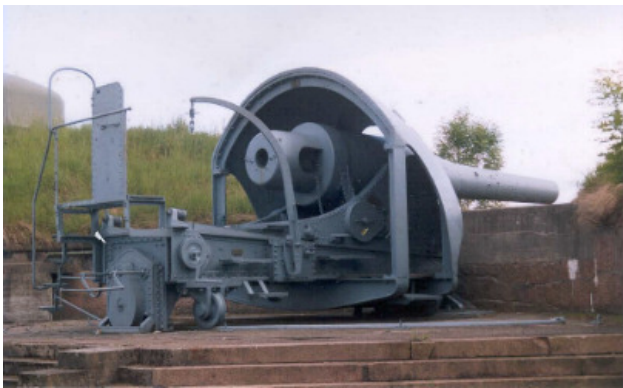
Bei einem Besuch der Festung Oscarsborg fand ich auf einem im angeschlossenen Museum ausgestellten 45 cm. Torpedo die Stempel „Torpedofabrik St. Pölten Viehhofen“.

1915 nach dem Kriegseintritt Italiens verlegte man die Torpedoproduktion von Fiume in das sichere Hinterland, so auch nach St. Pölten Viehhofen. Es ist also anzunehmen dass „Blücher“ von einem Torpedo aus österreichischer Produktion versenkt wurde.

Noch ein Stück altösterreichischer Militärgeschichte befindet sich auf Kaholmen. Bei einem Rundgang auf der Insel fand ich auf einem Lagerplatz einen österreichischen 20 cm Skoda Mörser komplett mit Schießbettung. Wie der nach Oscarsborg gekommen ist konnte mir leider keiner der freundlichen Festungsführer, meist ehemalige Küstenartilleristen sagen.

Quellen: Binder/ Schlünz
Mallmann Showell
Bekker
Lippmann

Schwerer Kreuzer Blücher
Das Buch der deutschen Kriegsmarine
Die deutsche Kriegsmarine
Deutsches Atlantikwall Archiv



Die Torpedo-Batterie und die Geschützstellungen im Oslo-Fjord

Nachbarschaftlich

Das Sommerfest des Militärkommandos in St. Pölten neigte sich langsam seinem Ende zu. Einige Offiziere und deren Gäste wollten in dieser wunderschönen lauen Nacht noch nicht nachhause gehen und stimmten auf der Terrasse das Lied an :



“Bleib ma no a wengerl sitzen, bleib ma no wengerl do.....“

Am nächsten Tag traf eine Beschwerde
des unmittelbar an die Hesserkaserne
angrenzenden kreisgerichtlichen
Gefangenenhauses ein.

Hatten sich doch die dort einsitzenden
Häftlinge durch den Text
des Liedes provoziert gefühlt.....

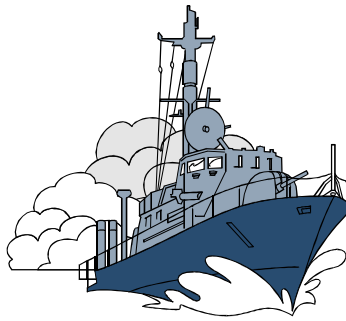
Grillparty bei den Freunden in Gelnhausen

Am Sonntag, den 08. Juli veranstaltete unsere Patenkameradschaft, die MK Kinzigtal ihre diesjährige Grillparty auf dem Grundstück des Kameraden Gerhard Glück in Meerholz. Selbstverständlichund als Zeichen der Verbundenheit nahm auch unser Redakteur der Bordnachrichten daran teil. Steaks und Bratwurst waren in reichem Masse vorhanden. Die Gattin von Gerhard tischte eine große Auswahl an Salaten auf. Zur Eröffnung der Feier begrüßte der amtierende Vorsitzende zwei neue Mitglieder und hieß sie im Kreise der Marinekameraden auf das Herzlichste willkommen.

Was wäre eine Feier ohne Musik ? Die Bordkapelle der MK Kinzigtal sorgte für ausgelassene Stimmung. Goss es auch zu Beginn der Veranstaltung wie aus Eimern, so mussten wir bald darauf feststellen: „Petrus muss ein Mariner gewesen sein !“

Denn schon bald war der Himmel wieder blau und bescherte den vielen Gästen einen herrlichen Nachmittag und einen sehr langen Abend.





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. Selbstverständlich treffen wir uns wieder am **26. Oktober** zahlreich bei der Gedenkfeier auf dem Soldatenfriedhof in Oberwölbling.

Unser Adventsmarkt in Ossarn findet am **01.Dezember** statt. Wir bitten um zahlreiche Beteiligung. Unsere Weihnachtsfeier veranstalten wir am **07.Dezember** wie alljährlich im Gasthaus Buchsbaum.

Der Vorstand und Redaktion unserer Marinekameradschaft wünscht allen Kameradinnen und Kameraden eine besinnliche Adventszeit und ein frohes Weihnachtsfest ! Allen, die sich zur Zeit im Krankenstand befinden, wünschen wir baldige Genesung. !

Am Ende unserer Reise an die Ostsee und nach Berlin durften wir sieben (!) neue Mitglieder begrüßen ! Es sind dies:



Assmus, Irene



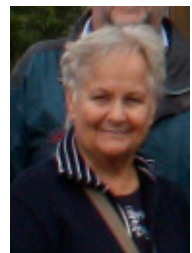
Scheuch, Waltraud



Stefanson, Elfriede



Winter, Hildegard



Haböck, Gerti



Pimperl, Wilhelm

Willkommen an Bord !



Speiser, Walter

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



Ehre sei Gott auf dem Meere !

**Er hat das Meer soweit bestellt
als schönsten Teil der großen Welt.
Er tat damit seinen Willen kund,
damit nicht jeder Lumpenhund,
mit dem die Welt so reichlich gesegnet,
dem braven Seemann
da draußen begegnet.**

Ehre sei Gott auf dem Meere !