



BORDNACHRICHTEN

Marinekameradschaft Babenberg- Traisental

4.Quartal 2016



Schloß Schönbühel /Wachau

Kurs Nord und immer gerade aus.....

Busreise nach Norddeutschland und Dänemark



Zu einer Busreise in den Norden Deutschlands und Dänemark mit dem Reiseunternehmen Schröfelbauer machte sich ein Teil unserer Marinekameradschaft auf den Weg. Über Passau-Nürnberg erreichten wir am Nachmittag die Domstadt Fulda, wo Egon aus Gelnhausen zu uns an Bord kam, um ebenfalls diese Reise mitzuerleben. Über Kassel erreichten wir abends Hannover, wo die erste Nächtigung eingelegt wurde. Am nächsten Morgen

brachte uns der Bus mitten durch die Lüneburger Heide, wo wir das Schiffshebewerk in Scharnebek besichtigen konnten. Am Nachmittag erreichten wir Lübeck, wo uns die Kameraden der dortigen MK durch ihre Stadt zu ihrem neuen Bordlokal führten. Bei einem gemeinsamen Abendessen überreichten sie uns den Originalentwurf ihrer neuen Fahne als Gastgeschenk .



Schiffshebewerk Scharnebek



Holstentor zu Lübeck



zu Gast bei der MK Lübeck

Anschließend über Plön nach Eckernförde direkt zur Ostsee. Ein Besuch des U-Boot-Ausbildungszentrums war aus Sicherheitsgründen trotz mehrerer Versuche nicht möglich. Um den Tag gut zu nutzen, verließen wir Eckernförde nach einem kurzen Bummel durch die Stadt in Richtung Schleimündung nach Kappeln und Olpenitz, die bis vor wenigen Jahren noch Stützpunkt eines Schnellbootgeschwaders war und heute vorwiegend als Magnet für Yacht- und Motorbootfreunde beliebt ist. Die nächste Nacht verbrachten wir nach einem Abendessen in Schleswig. Am nächsten Tag besuchten wir auf Einladung die Marine-Offizierschule Flensburg-Mürwik. Genau so pünktlich wie unsere Reisegruppe war auch unser Gastgeber der Marineschule, Kapitänleutnant Günther, der uns einen guten Einblick in das Leben an dieser Offizierschule gab. Als Dank für seine Gastfreundschaft überreichte ihm unser Obmann eine Flasche Niederösterreichische Währung: Eine Flasche Marillenbrand.

Die Marineoffizierschule Flensburg liegt im Stadtteil Mürwik.

Architekt war Baurat [Adalbert Kelm](#) von der Marinebauverwaltung in Kiel. Vorbild war die [Ordensburg Marienburg](#), was dem Wunsch des Kaisers [Wilhelm II.](#) entsprach. Der Gebäudekomplex aus rotem Backstein liegt an der [Flensburger Förde](#) und wird deshalb auch als *Rote Burg an der Förde*, wie auch als *Rotes Schloss am Meer* bezeichnet. Auf der Südseite liegt in einer Schlucht zudem der Bach [Osbek](#). In der Umgebung wurden weitere Gebäude für die MSM errichtet, darunter der [Marine-Wasserturm](#) und das [Marinelazarett Flensburg-Mürwik](#).



Begrüßt wurden wir von Kapitänleutnant Holger Günther, mit dem Egon Haug als ehemaliger Angehöriger der Deutschen Marine bereits seit geraumer Zeit wegen eines Besichtigungstermines in Kontakt war.





Marineoffizierschule Flensburg-Mürwik an der Flensburger Förde
 Während des [Zweiten Weltkrieges](#) blieb die Marineschule bei den *Luftangriffen auf Flensburg* unbeschädigt. Zum Ende des Krieges gehörten große Teile des Hauptgebäude zum [Marinelazarett Flensburg-Mürwik](#). Nach dem 3. Mai 1945 war die Schule kurzzeitig Teil des [Sonderbereichs Mürwik](#). Die angrenzende [Marinesportschule](#) diente am Ende des Weltkrieges und des [Dritten Reichs](#) der [geschäftsführenden Reichsregierung](#) unter [Großadmiral Karl Dönitz](#) als [Regierungssitz](#). Am 13. Mai 1945 kam es zu einem Zwischenfall, bei dem der Kommandeur der Schule [Kapitän zur See Wolfgang Lüth](#) von einem Wachsoldaten erschossen wurde. Am 18. Mai 1945 wurde die Schule von [alliierten Soldaten](#) nach [SS-Angehörigen](#) durchsucht. Am 23. Mai 1945 besetzten die Alliierten den Sonderbereich Mürwik verhafteten die [Regierung Dönitz](#). Die Marineschule wurde von den britischen Besatzungstruppen anschließend demilitarisiert und zum Teil leergeräumt. So kamen Modellschiffe und die kaiserlichen Flaggen die sich beim Haupteingang der Marineschule befanden ins [National Maritime Museum](#) in [Greenwich, London](#). Weitere Gegenstände gelangten offenbar in den Fundus des Regimentsmuseums der [King's Shropshire Light Infantry](#) nahe London .



Unsere weitere Reise führte uns an die Westküste, vorüber an den früheren Bunkern und Befestigungsanlagen aus der Zeit des Deutsch-Dänischen Krieges, die wir an den Düpeler Schanzen zu sehen bekamen. So auch riesige Geschützbatterien der Deutschen Wehrmacht und riesige Bunker, die als Verteidigungsanlagen gegen eine mögliche Invasion der Alliierten Streitkräfte dienen sollten.

Nach einer ausgedehnten Mittagspause machten wir uns auf zum nördlichsten Punkt Dänemarks – nach Skagen, wo sich Nord- und Ostsee als Skagerak und Kategatt berühren.



Skagerak und Kategatt



Skagen



Altes Leuchtfeuer am Skagerak

Fahrt zur Fregatte Jylland

Im Museumshafen in Ebeltoft liegt die 1860 vom Stapel gelaufene „Fregatte Jylland“. Die Jylland war die letzte aus Eichenholz gebaute Schrauben-Fregatte der dänischen Marine mit 44 Vorderlader-Kanonen. Sie wurde – um nicht dem sogenannten „Schiffsbohrwurm“ auszusetzen, wurde der Schiffsrumpf unterhalb der Wasserlinie mit Kupferplatten verkleidet. Als Vollschiß verfügt sie über drei völlig rahbetakelte Masten. Sie war zusätzlich mit einer Dampfmaschine (400 PS) ausgestattet. Heute ist diese nicht mehr an Bord zu finden. Im Gefechtsfall gewährte sie einen windunabhängigen Einsatz. Mit dem Maschinenantrieb konnte die Jylland eine Höchstgeschwindigkeit von 12 Knoten erreichen. Um den Strömungswiderstand des Schiffes im Wasser zu reduzieren, konnte die zweiflüglige Schraube ausgekuppelt und über die Wasserlinie gezogen werden.



Unter Segeln - 2.000 bis 3.000m² Segel konnten zuweilen gesetzt werden – konnte eine Geschwindigkeit von 15 Kn. erzielt werden.

Die Jylland nahm während des Deutsch-Dänischen Krieges am 9. Mai 1864 am Seegefecht vor Helgoland teil. Sie ist nun vollständig restauriert und mit einer Besatzung aus Wachfiguren ausgestattet. Das Schiff ist 71 m lang, 13 m breit und hatte eine Wasserverdrängung von 2.456 to.

Der Großmast hat eine Höhe von 53 m (66m ab Wasserlinie).



Unser nächster Anlaufpunkt war dann Aarhus. Die Stadt wurde bereits im Jahre 770 von den Wikingern gegründet. Aarhus ist die zweitgrößte Stadt Dänemarks und ist Handels- und Verkehrszentrum Jütlands. Durch seinen Fracht-und Fährhafen sogar zu den größten Dänemarks. Die meistbesuchten Sehenswürdigkeiten sind der Dom sowie das Rathaus und nicht zu vergessen die Frauenkirche, der wir ebenfalls unseren Besuch abstatteten.



Herrliche Fachwerkhäuser in Aarhus.

Ein weiteres Mal genossen wir die Gastfreundlichkeit dieser Stadt in einem sehr guten Hotel und hervorragendem Essen. Doch schon bald mußten wir unseren Koffer wieder packen für die Fahrt über die Große Beltbrücke. Es ist eine der längsten Hängebrücken Europas. Sie wurde gebaut im Jahr 1998. Sie hat eine Spannweite von 1700 Metern



Beltbrücke

Kopenhagen

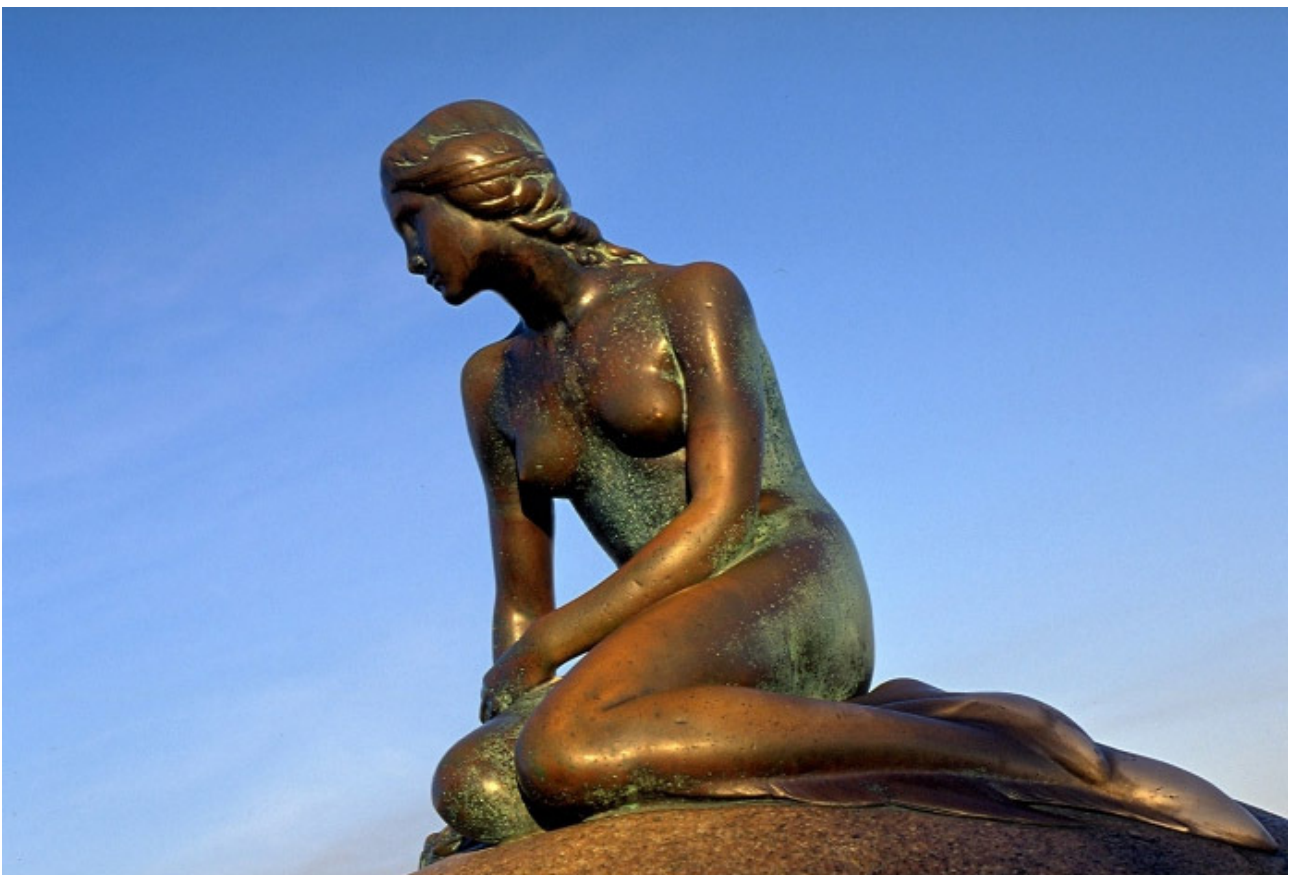
Wir haben die Hauptstadt Dänemarks erreicht. Und wieder ein Hotel der Superlative ! Da durfte Eines nicht fehlen ! Eine Kanalfahrt zum Hafen ! An der Pier lagen Schnellboote und Fregatten der dänischen Marine. Wer nach Kopenhagen fährt , darf keinesfalls die Wachablösung vergessen! Dieser schloß sich das so beliebte „Freies Manöver“. Unsere Stadtführerin „die Annemierl“ vom Touristikverband sprach wider Erwarten ein sehr gutes Deutsch ! Jedoch in Geschäften, Boutiken und Lokalen hörte man nur Englisch!



Kopenhagen ist das kulturelle und wirtschaftliche Zentrum Dänemarks. Die Stadt ist Sitz des Parlaments und der Regierung. Kopenhagen gehört zu den bedeutendsten Metropolen Nordeuropas . Herrliche Schlösser , Paläste und Kirchen prägen das Stadtbild. Ganz besonders erwähnenswert Schloß Christiansborg und Amalienborg. Besonders zu erwähnen ist die Residenz von Königin Margarethe II.

Die Börse mit ihrem gewundenen Turm und die Zitadelle. Ein besonderes Augenmerk gilt dem alten Hafenbecken „Nyhavn“ , das Armeemuseum, dem Stadtteil Christianshavn, in dem die Erlöserkirche liegt mit ihrer am Turm angebrachten Wendeltreppe.

Besonders zu erwähnen sind die Fahrkünste unseres Michael, mit deren Hilfe er oft durch die engen Gassen der Stadt fuhr.. Doch wer schon mal nach Kopenhagen fährt, darf nie vergessen, der Meerjungfrau einen Besuch abzustatten. Diese findet er an der Uferpromenade Langelinie.



Die Meerjungfrau von Kopenhagen

Unser Busfahrer Michael lenkte seinen Bus souverän über die ganze Strecke.

Ganz lobenswert auch seine Kaffeepausen und seine Würsteln. Im Bus herrschte meist eine tolle Stimmung wenn einer unserer Freunde eine Runde „Klopfer“ spendierte und unser Obmann dann den schönen Vers anstimmte : „**Mir trinka gern wann's nix kost 't** „



Die Überfahrt mit der Fähre von Gedser nach Rostock-Warnemünde verlief ohne Probleme und bei bester Stimmung . Auch die Fahrt zum Hotel am Tierpark in Berlin verlief bei bester Stimmung. Und sicher mag es der Eine oder Andere als schönen Abschluß einer Reise betrachtet haben, als sich unser Bus durch den Großstadtverkehr kämpfte.

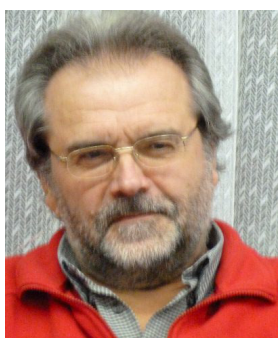
Dieser Abend verlief wie die Vorhergehenden in freundschaftlicher Atmosphäre mit einem guten Wein , den unser Kamerad Alfred Winter im Bus von seinem Weingut mitbrachte. Dem Spender herzlichen Dank !

Doch Petrus weinte viele Tränen auf der Fahrt durch den Spreewald, wo wir trotz des Regens noch eine Bootsfahrt unternahmen. Nach etwa zwei Stunden Fahrzeit erreichten wir Dresden, das wegen seiner Sehenswürdigkeiten auch „Elb-Florenz“ genannt wird..

Hier am Hauptbahnhof ging Egon von Bord nicht ohne eine „Seite“, die Kamerad Franz Redl auf seiner Bootsmannspfeife zum Besten gab. Kamerad Egon Haug setzte seine Fahrt im ICE der Deutschen Bahn in die Heimat Gelnhausen fort, während unsere Reisegruppe ihre Heimfahrt über Prag durch Tschechien nach Niederösterreich unter die Räder nahm.

An dieser Stelle ein herzlicher Dank an alle Fahrtteilnehmer für ihr kameradschaftliches Miteinander während dieser Reise . Ein Dank an unseren Fahrer Michael und nicht zuletzt an unsere Kameraden Ernst Oppel und Ernest Hadwiger für ihre wochenlange Arbeit, die Reise zu planen und zu organisieren. Ihnen Beiden einen „Kutterläufer“ !

Egon Haug, Redakteur der Bordnachrichten



Ernest Hadwiger



Michael



Ernst Oppel

Am 15.Oktober feiert der Shantychor der Marinekameradschaft Albstadt-Ebingen sein 60-jähriges Jubiläum !

Bereits seit 2006 besteht eine gut funktionierende Partnerschaft zwischen der Marinekameradschaft Albstadt-Ebingen und der Marinekameradschaft Babenberg-Traisental. Ob zum 15. - 20. und nicht zuletzt zum 25-jährigen Bestandsjubiläum erfreute uns der älteste Shantychor im Deutschen Marinebund mit ihren Shantys- und Seemannsliedern. Kein Wunder und auch nichts Außergewöhnliches, daß unsere Marinekameradschaft zur Schwäbischen Alb fährt, um ihre Glückwünsche und ein „Geburtstagsgeschenk“ zu überbringen. Das Jubiläums-Bordfest in der Festhalle zu Ebingen ist wieder ein weiterer Meilenstein in den Analen unserer Marinekameradschaft .



Manfred Ströle wird geehrt . Immerhin ist er Chorleiter seit dem Jahre 1973

Shantychor Ebingen in Ndr.-Österreich zu Besuch anl. 25-jähriges Bestehens.



Wrack aus dem 1. Weltkrieg – Dänen finden deutsches U-Boot in der Nordsee



Die deutsche Marine versuchte bereits im ersten Weltkrieg mit massivem Einsatz von U-Booten den Seekrieg zu gewinnen.

Esbjerg | Sensationeller Wrackfund in der [Nordsee](#) vor [Esbjerg](#) und Blåvand: Eine dänische Expedition hat an der Westküste das Wrack des deutschen U-Bootes SM UC-30 aus dem ersten Weltkrieg gefunden. Auch 99 Jahre nach dem Verschwinden geht von dem 49,3 m langen Tauchboot Gefahr aus: An Bord befinden sich noch 18 scharfe Minen und sechs Torpedos – [aber kein Gold](#).

Die dänische Schiffsbehörde hat Fischern und Tauchern deshalb verboten, nach dem Minenleger zu suchen. Das teilte der Leiter der Expedition, Direktor [Gert Normann Andersen](#), vom Sea War Museum Jutland mit. Zusammen mit den Tauchern einer Firma namens JD-Contractor waren die Beteiligten auf den Fund gestoßen. Laut Gert Normann Andersen ist seit dem Fund ein Mysterium gelöst. Das ein Jahr zuvor auf der Hamburger Werft Vulkan fertiggestellte U-Boot war am 21. April 1917 mit seiner 23-köpfigen Besatzung verschwunden und blieb verschollen. Nach seinen Angaben liegt die Fundstelle etwa zehn Kilometer westlich der Hafenstadt Esbjerg. Taucher hatten jahrzehntelang vergeblich versucht, das UC30 zu orten. Entscheidende Hilfe brachte nun wie im Film zu sehen der Einsatz eines Multi-beam-Echosonars, mit dem man den Meeresboden hochauflösend abtasten und grafisch rekonstruieren kann. In den kommenden Tagen werden die dänischen Behörden darüber befinden, ob die Minen und Torpedos sicher entschärft werden können. Wenn nicht, wird das Wrack des Kaiserlichen Marine wohl gesprengt werden müssen. Andersen wäre eine Entschärfung der Waffen natürlich lieber: „Als Jüten sind wir ja sehr zurückhaltend, aber wir denken, dass das ein toller Fund ist. Es ist eine spannende Geschichte, die wir im Museum zu erzählen und zeigen sollten“. Für Hobby-Taucher sei die Stelle allerdings höchst gefährlich, sagt Klaus Randrup, der Leiter des Operationszentrums der Verteidigung. Der Sprengstoff an Bord ist nach seinen Worten noch genau so gefährlich wie vor 99 Jahren. Gert Normann Andersen erklärte gegenüber dem Sender „TV 2“, das U-Boot sei vermutlich in unmittelbarer Landnähe gesunken. Die letzte Meldung des U-Bootes, das offenbar von britischen Kriegsschiffen gejagt wurde, war von einer Position 72 Seemeilen südwestlich von Lindesnes in Norwegen gesendet worden, als Maschinenprobleme gemeldet wurden.

k.u.k. Schlachtschiff BABENBERG

Die österreichisch-ungarischen Schlachtschiffe der Habsburg-Klasse waren als Folge der Schlacht bei Lissa weitgehend noch im Geist des 19. Jahrhunderts konstruiert: Rammbug und starkes Bugfeuer spielten eine bedeutendere Rolle als etwa die hohe Schiffssilhouette. Die Fülle der historischen Aufnahmen der seinerzeit modernen, im Ersten Weltkrieg jedoch bereits veralteten Schiffe – auch vom Leben an Bord – vermitteln ein authentisches Bild. Ein unverzichtbares Werk für alle Marineliebhaber und Modellbauer österreichischer Schiffe. Das Marinekommando unter dem Kommandanten [Admiral Anton Haus](#) rechnete mit (dem eigentlich verbündeten [Dreibund](#)) [Italien](#), [Russland](#) und eventuell [Frankreich](#) als möglichen Kriegsgegnern, ein Krieg gegen [Großbritannien](#) war nicht vorstellbar.

Die Flotte der k. u. k. Kriegsmarine war in [Geschwader](#), [Flottillen](#) und [Divisionen](#) gegliedert. Seit 1911 waren die Aufklärungskräfte der Flotte in der selbstständigen Kreuzerflottille zusammengefasst.



K.u.K Schlachtschiff Babenberg

k.u. k. Schlachtschiff Babenberg

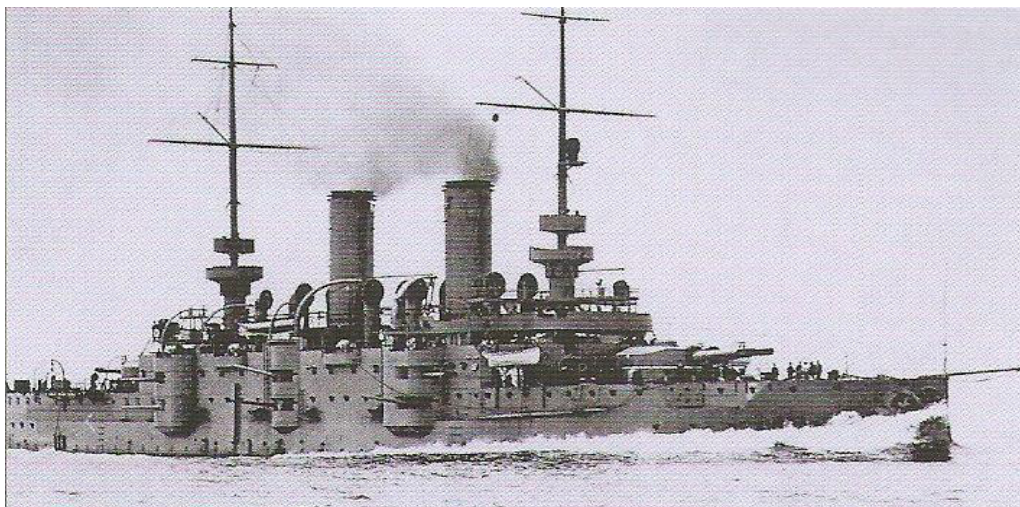
Geschichte

Das Schiff wurde am 13. März 1899 bei der [Stabilimento Tecnico Triestino](#) Werft als erstes Schiff seiner Klasse [auf Kiel gelegt](#) und am 9. September 1900 vom [Stapel gelassen](#). Am 20. September 1902 erfolgte die Überführung zur Marinebasis nach [Pula](#), wo das Schiff am 31. Dezember 1902 in Dienst gestellt wurde.

Von März 1903 bis September 1906 machte die *Habsburg* als [Flaggschiff](#) einer [Eskadre](#) vier Auslandsfahrten ins Mittelmeer und nahm während dieser Zeit im Sommer 1906 am Kaisermanöver in [Dalmatien](#) teil. Am 20. September 1906 wurde das Schiff in Pula abgerüstet und in Reserve gestellt. Von 1910/11 bis 1912 erfolgte auf der Bauwerft in [Triest](#) ein Umbau, der insbesondere die Reduzierung der Aufbauten betraf. Danach lag das Schiff wiederum als Reserve im Hafen von Pula.

Zu Beginn des wurde die *Habsburg* am 1. August 1914 Flaggschiff der IV. Division unter [Karl Seidensacher](#), Kommandant war [Miklós Horthy](#). Nach der Kriegserklärung Italiens lief die *Habsburg* am 23. Mai 1915 zusammen mit den beiden Schwesterschiffen *Arpad* und *Babenberg* zum ersten Kriegseinsatz in der [Adria](#) aus, nämlich dem [Angriff auf Ancona](#) und der Beschießung weiterer Ziele in der Region. Danach Rückführung nach Pula, wo das Schiff wegen Kohlenmangel bis zum Kriegsende 1918 liegen blieb. Am 15. Februar 1918 wurde die *Habsburg* als „für die Ausbildung von Seekadetten wieder in Betrieb genommen.

Nach Kriegsende wurde das Schiff England zugesprochen, lag jedoch noch bis Mai 1922 in Pula und wurde danach durch das römische Stahlwerk Vaccaro & Co. abgebrochen.



SMS Habsburg

Weihnachten auf hoher See

Ich hatte den schönsten Arbeitsplatz auf einem Schiff auf hoher See. An Deck beobachte ich den Hafenbetrieb. Die Kräne hieven unseren Proviant an Bord. Ich sehe viele Limo-, Cola- und Bierkästen, Schweinehälften, welche eingefroren werden und Weihnachtsbäume. Wo werden wir Weihnachten sein? Diese Gedanken bewegen mich!

Am Nachmittag soll es losgehen. An Deck wird fleißig gearbeitet, um das Schiff „seeklar“ zu machen, es herrscht rege Betriebsamkeit. Jedes Besatzungsmitglied hat seine Aufgaben an Bord. Über Lautsprecher schallt das Kommando: „Decksbesatzung: Klar vorn und achtern!“ Die Schlepper ziehen uns aus dem Hafenbecken in die Fahrrinne. Danach wird die Hauptmaschine angelassen, ein leichtes Vibrieren geht durch das Schiff, dann werden die Schlepper „losgeschmissen“ und mit kurzem Signalton vom Typhon verabschieden wir uns in Richtung Ost-Afrika. Nun geht es Non Stop über das weite Meer.

Der Seetörn dauert ca. 24 Tage. Nur Wasser, Wasser, Wasser... Dann ist es so weit. Die Vorbereitungen sind schon im Gange. Vom Bootsmann wird gemunkelt, dass er als Abgesandter des Weihnachtsmannes in Erscheinung treten wird. Die Messe wird festlich geschmückt, der Weihnachtsbaum erstrahlt im Kerzenlicht und weihnachtliche Klänge werden über Bordfunk abgespielt. Vor jedem Platz steht ein liebevoller, hergerichteter Weihnachtsteller. In bereitgestellten Gläsern wird Wein eingeschenkt. Plötzlich schlägt es zweimal kräftig an die Tür und der Weihnachtsmann betritt die Messe. Verblüffung, Freude und Gelächter, man hat ihn erkannt. Wer in den großen Sack greifen will, der muss ein Gedicht aufsagen, es darf auch gesungen werden. Große Freude herrscht dann, wenn unser Funker die Weihnachtstelegramme unserer Angehörigen verteilt. In der Nacht laufen wir in den Hafen von Mombasa (Kenia) ein. Hier verbringen wir das Weihnachtsfest in den Tropen. Uns beschleicht ein wehmütiges Gefühl ohne Schnee, dafür mit feuchtheißen Temperaturen.



**Bei dem vielen Allerlei
ist der Bordhund auch dabei .
Es ist Nelly, unser Bordhund.....
er fühlt sich wohl und ist gesund .
Und nebenan- du glaubst es kaum,
bauen sie ´nen Weihnachtsbaum.**



Wichtige Termine

Unser Bordabend findet jeweils an jedem ersten Donnerstag des Monats in unserem Bordlokal in der Ossarner Hauptstraße 66 um 18.30 Uhr statt .

Unser sonntäglicher Frühschoppen an jedem Sonntag um 10.00 Uhr ebenfalls im Bordlokal

Wir bitten um rege Teilnahme !

Maritim Interessierte sind herzlichst eingeladen !

15. Oktober : 60 jähr. Jubiläum des Shantychor Ebingen

26. Oktober : Friedensmesse in Oberwölbling.

27. November Adventsmarkt am Bordlokal Ossarn

2. Dezember Weihnachtsfeier der Marinekameradschaft im Gasthaus Buchsbaum am Bahnhofsvorplatz.

Die Redaktion hat sich entschlossen, künfig in jeder Ausgabe

„Bilder der Heimat“ zu veröffentlichen.

Wir bitten um vollzähliches Erscheinen !

Impressum

Für den Inhalt verantwortlich :

Egon Haug, Am Waldeck 1

D-63571 Gelnhausen

Tel. 0049 6051/ 4663

Mobil: 0151 400 93645

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

Interne Mitgliederzeitung der

Marinekameradschaft Babenberg- Traisental

ZVR : 767 727 483

Bilder unserer Heimat



Stift Melk in der Wachau

