



Deutscher Marinebund
Landesverband Baden-Württemberg

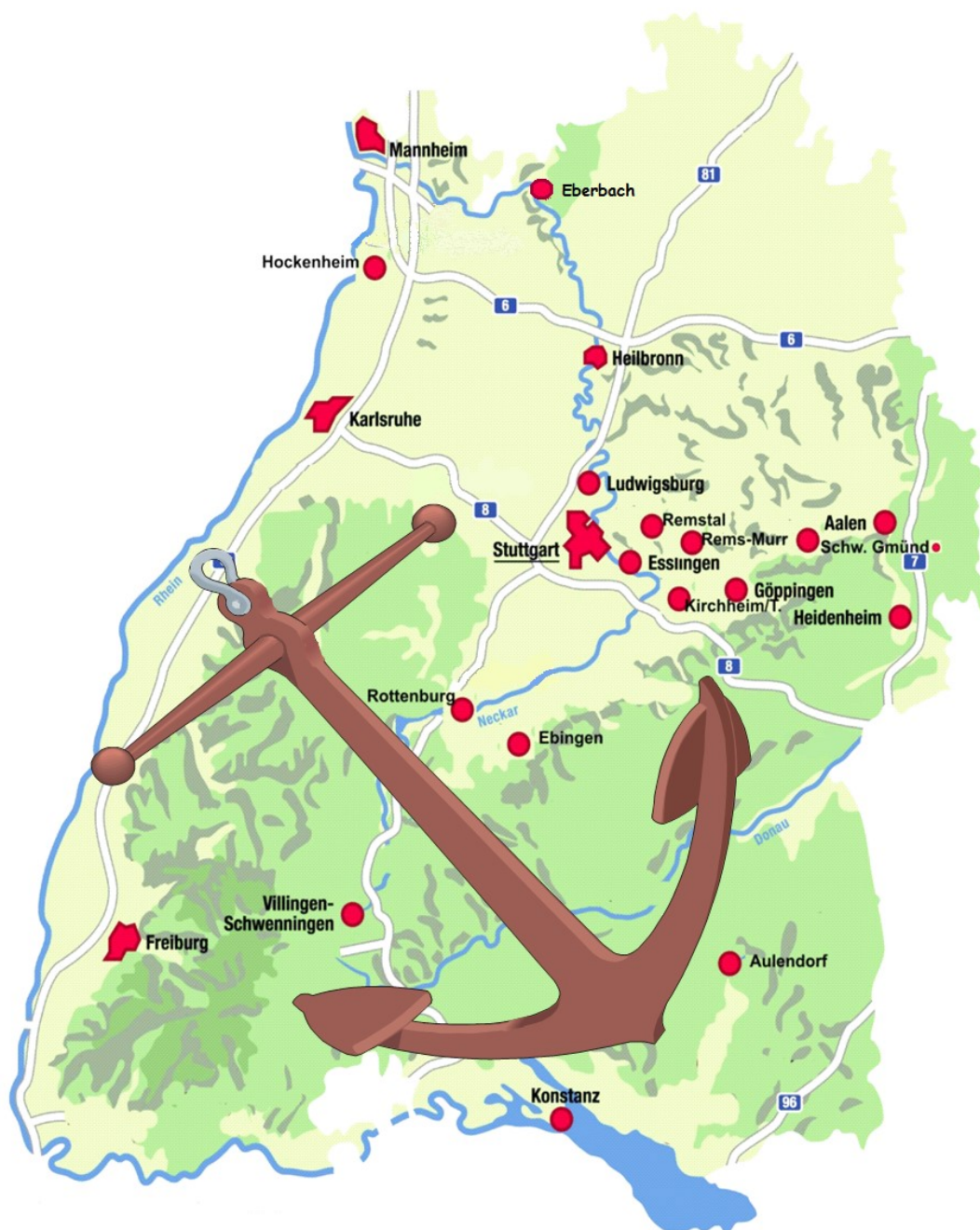


Nr. 154 Ausgabe Dezember 2020

LV - Nachrichten

Für die Kameradschaften ...

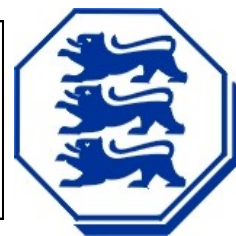
...aus den Kameradschaften





Inhalt

Nr. 154 Ausgabe Dezember 2020



T h e m a

S e i t e

- **Seite des Landesverbandsleiters**



3 - 4

- **Herzlichen Glückwunsch**



5

- **aus der Deutschen Marine...**



6 - 7

- **aus den Vereinen u. Kameradschaften**

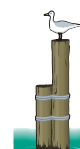
MK Albstadt-Ebingen

MK Heilbronn

MK Konstanz

MK Rottenburg

MV Stuttgart



8 - 28

- **Frohe Weihnachten**

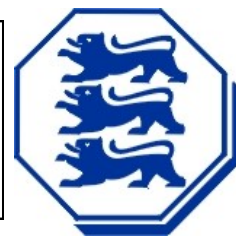


29





der Landesverbandsleiter



DEUTSCHER MARINEBUND e.V.

Landesverband Baden-Württemberg

Björn Kienzle Landesverbandsleiter



Moin liebe Kameradinnen und Kameraden!

In „normalen“ Jahren würde ich gerne an dieser Stelle über zahlreiche Aktivitäten aus den vergangenen Monaten, die in unseren Mitgliedsvereinen oder im Deutschen Marinebund durchgeführt wurden, berichten und dabei Revue passieren lassen. Wir nähern uns langsam dem Jahresende, die vorliegende Ausgabe der Landesverbandsnachrichten ist somit auch die letzte in diesem Jahr und leider kann ich heute an dieser Stelle keinesfalls über Veranstaltungen und Aktivitäten, aus unserem Landesverband oder vom Deutschen Marinebund, die in 2020 stattfanden, berichten. Mit großem Stolz berichte ich jedoch, dass wenn wir sie auch in diesem Jahr nicht wie üblich leben konnten, dennoch die „Kameradschaft“ in einer anderen Form als sonst lebten. Ich berichtete im Laufe des Jahres mehrfach über die zahlreichen Ideen oder Hilfsangebote von Kameradinnen und Kameraden, die damit Beitrag gegen Einsamkeit, Hilfe beim Einkauf oder zur Unterhaltung, in den teilweise sehr tristen Zeiten, geleistet haben. Durch derartige Ideen und Hilfsangebote, die teilweise „ad hoc“ in die Tat umgesetzt wurden, konnte für viele Kameradinnen und Kameraden der Alltag erleichtert und somit angenehmer gestaltet werden.

Das Corona-Virus hat uns im Frühjahr regelrecht überrumpelt und in eine uns bisher unbekannte Katastrophe gestürzt, die uns bis heute belastet und leider auch noch in Zukunft belasten wird. Der Zusammenhalt und das Miteinander gaben uns jedoch Kraft, Halt und Zuversicht, dies insbesondere in der Zeit, als Deutschland im Frühjahr auf null heruntergefahren wurde bzw. war. Im Laufe des Sommers konnten dann teilweise, unter bestimmten Voraussetzungen, wieder Kameradschaftsabende in unseren Mitgliedsvereinen – unter Einhaltung strenger Hygienemaßnahmen sowie Abstandsregeln – stattfinden. Mit dem Einzug der ersten Herbsttage verschlechterte sich jedoch die Situation zunehmend, die Infektionszahlen stiegen wieder an, sodass es dann Anfang November zu einem „Light-Lockdown“ kam, über welchen eigentlich sichergestellt werden sollte, dass zur Weihnachtszeit annähernd Normalität eingekehrt. Leider wurde der Wunsch, das Infektionsgeschehen durch den „Light-Lockdown“ massiv einzudämmen, nicht erfüllt und das Gegenteil wurde zur bitteren Realität. Die Weihnachtsmärkte, die uns gewöhnlich in dieser Zeit vor die Haustüre locken, gibt es in diesem Jahr nicht, ein gemütlicher Stadtbummel durch die weihnachtlich beleuchteten Innenstädte ist seit wenigen Tagen leider auch nicht mehr möglich, den das Verlassen unserer Wohnungen und Häuser ist nur noch mit triftigem Grund zulässig. Deutschland wird wiederholt auf null heruntergefahren. Für viele unserer Kameradinnen, Kameraden und deren Familien steht somit ein besonderes und nicht übliches Weihnachtsfest an, denn aufgrund der aktuellen Corona-Verordnung sind auch hier signifikante Einschnitte in unser gesellschaftliches Leben zu befolgen.





der Landesverbandsleiter



Ich hoffe jedoch sehr, dass wir im kommenden Jahr, sicher nicht im ersten und etwaig auch nicht gleich im zweiten Quartal, den Weg zurück zur Normalität einschlagen können.

Bedingt durch die Corona-Pandemie sind auch Mitgliedsvereine im Deutschen Marinebund in Schieflage gekommen, dies u.a. durch fehlende Einnahmen aus Veranstaltungen, welche bekanntlich nahezu alle in 2020 abgesagt werden mussten. Für die Mitgliedsvereine, die durch die Pandemie in finanzielle Nöte gekommen sind, hat der Deutsche Marinebund ein Corona-Fond zur Verfügung gestellt. Über die unbürokratische Auszahlungsmöglichkeit, die kurzfristig erfolgen kann, sowie über die Voraussetzungen bzw. Bedingungen, hatte ich bereits zum Landesverbandstag 2020 in Albstadt umfangreich vorgetragen. Ich möchte daher heute nochmals darauf hinweisen, sollte es Not geben, dass aus diesem Fond noch immer Beträge ausbezahlt werden können. Für Fragen dazu stehe ich jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit diesen Worten möchte ich nun mein heutiges Vorwort der Landesverbandsnachrichten zum Ende bringen, dies nicht zuletzt auch deshalb, da ich erst vor wenigen Tagen eine Kurzinformation erstellte und im Landesverband kommunizierte, aus welcher zahlreiche Informationen hervorgehen, die ich nicht erneut bzw. wiederholt vortragen möchte.

Liebe Kameradinnen, liebe Kameraden, von Herzen wünsche ich Euch, Euren Familien und allen Euren Lieben, ein besinnliches und frohes Weihnachtsfest, für 2021 wünsche ich Erfolg, Glück und vor allem viel Gesundheit. Besonders wünsche ich unseren kranken Kameradinnen und Kameraden baldige Genesung.

Herzliche und kameradschaftliche Grüße, Björn.





Wir gratulieren.....

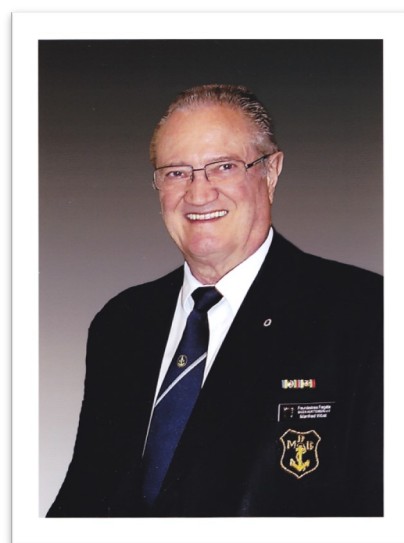


unserem ehemaligen Landesverbandsleiter

Manfred Wüst



#30828416



viel Glück, Gesundheit und Zufriedenheit im neuen Lebensjahr





aus der Deutschen Marine



Pressemitteilung

Abschied nach sechs Jahren - Kommandowechsel der Besatzung F125 "Alpha"

2020-10-20T10:00:20

Wilhelmshaven (ots) - Am Mittwoch, den 21. Oktober 2020, fand auf der Fregatte "Nordrhein-Westfalen" der Kommandowechsel der Besatzung "Alpha" statt. Der Kommandeur des 4. Fregattengeschwaders, Kapitän zur See Dirk Jacobus (51), gab das Kommando über die Besatzung "Alpha" von Fregattenkapitän Markus Venker (48) an Fregattenkapitän Kay Beger (44) ab.

Als erster Kommandant einer Fregatte der Klasse F125 hatte Fregattenkapitän Venker das Kommando im Oktober 2014 übernommen. "Die vergangenen sechs Jahre waren die schönste Zeit in meiner 28-jährigen Verwendung in der Marine und ich freue mich, dass ich meinem Nachfolger eine einsatzbereite Besatzung übergeben kann, auf die ich mich immer verlassen konnte und mit der ich viele schöne Erlebnisse hatte", so der scheidende Kommandant. Er wird nun Leiter der Einsatzausbildung am Einsatzausbildungszentrum Schadensabwehr der Marine in Neustadt in Holstein.

Sein Nachfolger, Fregattenkapitän Beger, war bereits bis 2018 Erster Offizier der Besatzung "Alpha" und wechselt vom Marinekommando aus Rostock nach Wilhelmshaven in die Einsatzflottille 2, wo rund 4.000 Soldatinnen und Soldaten, zivile Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter arbeiten. "Es wird die spannendste Zeit werden und ich freue mich besonders, dass es eine Wiederkehr zur Besatzung 'Alpha' ist. Der Respekt vor den anstehenden Aufgaben ist vorhanden, aber ich freue mich auf die Herausforderungen", so der zukünftige Kommandant mit Blick auf die bevorstehende Zeit.

Presse- und Informationszentrum Marine
Pressestelle Einsatzflottille 2, Wilhelmshaven
Tel.: +49 (0) 4421 68 5800/5801
E-Mail: markdopizpressestellewhv@bundeswehr.org





aus der Deutschen Marine



Pressemitteilung

Weiterer Meilenstein - Korvette "Karlsruhe" wird auf Kiel gelegt

2020-10-06T13:07:46

Wolgast (ots) - Am Dienstag, den 06. Oktober 2020, wird in einer feierlichen Zeremonie die Kiellegung der achten Korvette auf der Wolgaster Peene-Werft vorgenommen. Die Korvette wird den Namen "Karlsruhe" tragen. Aufgrund der Corona-Pandemie-Bestimmungen findet der feierliche Akt im kleinsten Teilnehmerkreis statt.

Im September 2017 wurde der Bau fünf weiterer Korvetten bis 2025 beauftragt, sodass die Deutsche Marine künftig über zehn Korvetten verfügen wird. Alle Korvetten werden dann zum 1. Korvettengeschwader in Rostock-Warnemünde gehören.

In Dienst gestellt wurden die Schiffe der Klasse K130 ab 2008. Die Korvetten der Braunschweig-Klasse sind auf neuestem Stand der Technik, besonders bei Schiffstechnik sowie Waffen- und Führungssystemen. Die geplanten fünf neuen Korvetten erhalten die Namen "Köln", "Emden", "Karlsruhe", "Augsburg" und "Lübeck". Die gleichnamigen Städte übernehmen damit auch die Patenschaften für die Korvetten. Die Marineführung hat diese Namen anhand verschiedenster Kriterien ausgesucht. Entlang der Linie des Traditionserlasses der Bundeswehr entschied sich die Marine für Schiffsnamen aus ihrer eigenen Geschichte. Bei der Vergabe der Patenschaften und Namen hat die Marine auch die grundsätzliche Linie der ersten Korvetten der Braunschweig-Klasse K130 fortgeführt, die sich bereits in Dienst befinden.

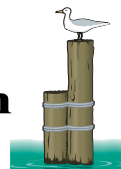
Die Boote 6-10 werden durch die Arbeitsgemeinschaft (ARGE) K130, bestehend aus der Fr. Lürssen Werft, thyssenkrupp Marine Systems und GERMAN NAVAL YARDS KIEL, geliefert. Zwei Vorschiffe werden auf der Lürssen-Werft in Bremen, drei am Kieler Standort der GERMAN NAVAL YARDS gefertigt und vorausgerüstet. Die Fertigung der fünf Hinterschiffe erfolgt auf der Wolgaster Peene-Werft. Den Zusammenschluss von Vor- und Hinterschiff übernehmen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Lürssen-Tochter Blohm+Voss.

Presse- und Informationszentrum
Marine
Dezernat Pressearbeit
Telefon: 0381 802
51520/51521
E-Mail: markdopizpressearbeit@bundeswehr.org





MK Albstadt-Ebingen



Kameradinnen, Kameraden

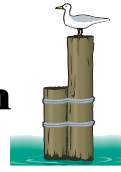
Ein Jahr geht zu Ende, das wir uns so niemals vorgestellt haben. Die Pandemie hat unser Vereinsleben komplett lahmgelegt. Besonders betroffen war natürlich auch unser Shantychor. Wir mussten im gesamten Jahr eine Nullrunde fahren. Kein einziger Auftritt konnte stattfinden. Auch die wöchentlichen Probeabende mussten komplett entfallen. Ein kleines Licht am Ende des Tunnels war sichtbar, als es für uns doch möglich war, wenn auch mit entsprechenden Auflagen und Einschränkungen, den Landesverbandstag mit euch bei uns in Albstadt-Ebingen durchführen zu können. Auch der Chor konnte hier einen kleinen Beitrag liefern. Wir möchten uns noch mal bei allen Teilnehmern für das Verständnis und die disziplinierte Mithilfe bedanken. Es gab keinerlei Beanstandungen und Vorkommnisse und wir haben wahrscheinlich einen Zeitpunkt getroffen, der gerade in das Zeitfenster der Pandemie-Beschränkungen gepasst hat. Unser Dank gilt natürlich auch unserem Landesverbandsleiter Björn Kienzle und seiner Vorstandschaft, die das alles so gut mit getragen und organisiert haben.

Jetzt gilt es, den Blick nach vorne zu richten. Halten wir es nach den maritimen Grundregeln: „Nach vorn geht mein Blick, zurück darf kein Seemann schau`n“. Wir ziehen alle an einem Strang und unsere Hoffnung beruht sich auf die Einführung eines bald möglichsten, wirksamen Impfstoffs gegen das Virus. In diesem Sinn blicken wir auf den Start ins neue Jahr. Wir lassen uns nicht unterkriegen und gemeinsam mit viel Kraft und Disziplin werden wir das schaffen.





MK Albstadt-Ebingen



. Eine konkrete Jahresplanung ist ja im Moment noch nicht möglich. Wir haben viel vor und wenn es sich dann verwirklichen lässt, werden wir euch rechtzeitig informieren.

Es heißt ja auch, Singen und Humor hält Geist und Körper fit. Mit dem Singen ist es ja zur Zeit noch schwierig aber den Humor lassen wir uns nicht nehmen. Ich war immer schon ein Vertreter von natürlichen Heil- und Arzneimitteln. Ein echter Seemann vertraut auf Grog, Glühwein und Jagertee als Abwehrstoff gegen Grippeinfekte. Wer sagt, dass es gegen Covid 19 nicht auch hilft? Ein Versuch kann nicht schaden aber Vorsicht bei **Risiken** und **Nebenwirkungen**.

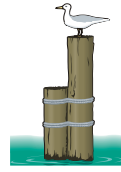


In diesem Sinn Euch allen einen guten Start ins neue Jahr
und „**Bleibt gesund**“!





MK Heilbronn



Die Farben des Advent im Wandel der Zeit

Auch wenn es den Advent heute noch gibt, so ist er doch stark im Wandel, mit Sicherheit auch durch die allgemeine Globalisierung und der damit verbundenen Zuwanderung von Menschen aus nicht christlich orientierten Glaubensbereichen in Westeuropa, verbunden.

Vor einigen Jahrhunderten war die farbliche Identität für den Advent die Farbe violett (lila). Heute sind es die Farben Rot und Grün. Woher aber kommt denn dies? Ja, es geht zurück auf die heidnische Zeit und der Zeit des Aberglaubens. Damals wurden wintergrüne Pflanzen in das Haus gestellt um böse Geister zu vertreiben, denn „Grün“ repräsentiert Kraft und Hoffnung. Dieser Aberglaube war bis ins 20. Jahrhundert hinein noch verbreitet und findet teilweise heute noch in abgelegenen Bergdörfern Anwendung. Sicherlich ist heute damit noch eine Tradition verbunden die aber in die Zeit vor dem Christentum zurückzuführen ist. Grün stellt die Hoffnung dar, deren Ursprung in heidnischen Ritualen entstanden ist.

Rot ist die Farbe der Liebe und symbolisiert, bezogen auf Weihnachten, Freude und die Erwartung Jesus Christus dar. Heute werden traditionelle Adventskränze und Christbäume in rot geschmückt. Rot ist aber auch die Farbe der Gefahr und des Verbotes. In allen Verkehrsbereichen findet Rot ebenso Anwendung wie die Farbe Grün. Rot ist eine dominierende Farbe und hat eine hohe Erkennbarkeit. Grün und Rot wurden außer des farblosem weißem Licht bereits in der Seefahrt als Leuchtfeuer (Sektorenfeuer) verwendet, bereits schon in der Zeit als die Windjammer die Welt umsegelten. Die Seefahrer galten als besonders abergläubisch. Die Farbe Grün in der Seefahrt ist mit Sicherheit auf die Zeit des Aberglaubens zurückzuführen, die die in Fahrtrichtung gesehen rechte Seite, die Steuerbordseite (hoheitliche Seite), eines Schiffes bezeichnet. Die linke Seite ist rot gekennzeichnet. Erst viel später wurden Winker an Kraftfahrzeugen als Richtungsänderungsanzeichen, aus denen später Blinklichter und Bremslichter hervorgingen, eingesetzt.

Auch im Bahnbereich und in der Luftfahrt finden diese Farben als verkehrstechnische Farben Einsatz.

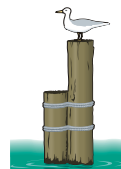
Die Mitglieder der MK Heilbronn wünschen allen Kameradinnen, Kameraden und ihren Angehörigen sowie maritim und wassersportlich verbundenen Personen im

LV Baden-Württemberg und im DMB frohe Weihnachten und ein glückliches, gesundes 2021.





MK Konstanz



Die Jahresversammlung 2020 (Bericht: Reinhold Bieger Schriftführer, alt Vorsitzender)

Auch unsere Marinekameradschaft hatte darunter zu leiden, die vorgesehene Jahresversammlung vom 13. März musste wegen Corona auf unbestimmte Zeit verschoben werden. Was nun, Nachrichten abwarten und auf besseren Zeiten hoffen? Ein Lichtschimmer am Horizont in den folgenden Monaten als es hieß: darf man, können wir, ist gesagt worden, im Fernsehen, in der Zeitung.....wir dürfen oder wir könnten bei Beachtung strenger Vorschriften unsere Jahresversammlung noch vor Ablauf des Jahres 2020 (ohne weitere Verzögerung) durchführen.

Geplant und abgehalten wurde die Jahresversammlung unserer MK endlich am 9. Oktober 2020 mit Neuwahl des gesamten Vorstandes. Nachdem unser Nachbarverein, die Naturfreunde, es uns im September schon vorgemacht hatten, mit JHV und Neuwahl, wurde es dann für uns höchste Zeit, sonst wäre alles wieder blockiert worden. Was nach dem Oktober ja auch der Fall gewesen wäre.

Trotz Bedenken des Vorstandes ob die Mitglieder dieser Epidemie trotzen würden um an der Versammlung teilzunehmen, konnten wir doch über die Hälfte unserer Mitglieder begrüßen. Es sollte ja ein neuer Vorstand gewählt werden. Kein Vergleich mit der Versammlung von 2016 mit nur 20% der Teilnehmer. Der bis dato noch amtierende 1. Vorsitzender Reinhold Bieger hatte schon vor 2 Jahren seine Entscheidung bekannt gegeben nicht mehr als Vorsitzender zu kandidieren.

Die Ergebnisse der Wahl:

Neuer Vorsitzender Jürgen Engler aus 79853 Lenzkirch

engler.juergen@gmx.de

Stellv. Vorsitzender Hans-Jürgen Belka aus 78259 Mühlausen/Ehingen

budha64@web.de

1. Schriftführer Reinhold Bieger aus 78467 Konstanz

bieger.renatus@yahoo.com

2. Schriftführer Klaus Hauser aus 78465 Konstanz-Litzelstetten

k.hauser@t-online.de

1. Schatzmeister Reinhold Bieger aus 78467 Konstanz

bieger.renatus@yahoo.com

2. Schatzmeister Cornelia Ströhle aus 78467 Konstanz

1. Heimverwalter Vincenzo Cannito aus 78467 Konstanz

vincenzo-cannito@hotmail.com

2. Heimverwalter Siegfried Aschenbrenner aus 78462 Konstanz

siegfried@aschenbrenner-kn.de

Beisitzer: Daniel Wörner MJ Konstanz Dieter Usadel RK 95 Konstanz

ERH Bundeswehrverband mit Oberst a.D Peter Pauels noch nicht im Vorstand vertreten

Kassenprüfer: Peter Renker und Liliane Cannito aus Konstanz

Leider haben wir den noch vor 3 Monaten amtierenden 1. Schriftführer Jörg Bambusch durch Kündigung seines Mandats aus gesundheitlichen Gründen verloren. Er konnte sich leider von seiner Krankheit nicht mehr erholen und verstarb im November. Alle die ihn gekannt haben wissen um den Verlust eines solchen Kameraden. Er war auch stellvertretender Vorsitzender der Konstanzer Reservisten.

Mehr dazu in der Bordzeitung der Marinekameradschaft Konstanz.

Veränderung des künftigen Zeitpunkts unser Jahresversammlung

Der bis Oktober 2020 verbliebene Vorstand (gewählt März 2016) wäre ohne die

Pandemie im März 2020 laut Satzung und wie geplant neu gewählt worden.

Durch diese Verschiebung blieb der „Alte“ Vorstand noch weitere 6 Monate im Amt.

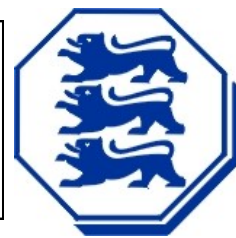
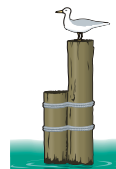
Da laut Satzung unserer MK der Vorstand immer für 2 volle Jahren gewählt wird, ergibt sich jetzt eine Verschiebung des Zeitpunkts unserer Jahresversammlung.

Also im Amt seit Oktober 2020, nächste Jahresversammlung Oktober 2021 und





MK Konstanz



Das Vereinsheim (unser Stützpunkt)

Wir werden von vielen beneidet, so ein Vereinsheim zu haben, das ist auch dem neuen Vorsitzenden Jürgen Engler bewusst. Bis im Jahre 2016 hatten wir bezüglich der Platzmiete (Geländepacht) mit der Stadt Konstanz keine große Probleme diese Pacht zu bezahlen. Durch die Einnahmen unserer Kombüse konnten wir das Finanzielle erledigen. Damals betrug die zu zahlende Teilpacht 1800 € Jährlich (Vollpacht 4200 €). Die Beihilfe von 2400 € wurden ab 2016 nicht mehr gewährt. Also ab dann volle „Kanne“! Es musste ein Pächter her der unsere Vereinswirtschaft professioneller führt. Das war in jeder Hinsicht eine gute Entscheidung.

Wer bei der LV-Jahrestagung 2019 in Konstanz dabei war konnte unser Smutje Enzo kennenlernen so wie seine charmante Frau Lili (Liliane). Beide sind Mitglied unserer MK.



Termine ??

Der Dezember ist für uns passé, sollte zur Weihnachten 2 oder 3 Tage Treffen erlaubt sein, für unser Heim wäre das, wie man so sagt „kalter Kaffee“.

Interessanter könnte es im Januar 2021 werden, immer am 6. Januar (Dreikönigstag) findet jedes Jahr unsere traditionelle Wiedergründungsfeier statt. Sollte, wie momentan zu hören ist, nach den 10. Januar Treffen (nach Auflagen) wieder erlaubt sein, könnten wir unsere Wiedergründungsfeier noch nachholen, warum nicht? Da wäre unser neuer Bordkommandant bestimmt nicht abgeneigt.

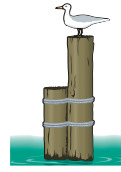


Für Jürgen Engler beginnt das neue Jahr mit Ruder- und Kompassproblemen verursacht durch diese Corona-Epidemie, andere Termine wie Treffen mit unseren Kameraden aus Fontainebleau (Frankreich) sind immer noch geplant, aber....!

Termine beim Landesverband, MK-Sitzungen....wie planen wenn alles so unsicher? Wie geht es weiter mit unserer verpachteten Vereinsgastronomie? Das wird ein schweres Jahr werden.

Frohe Weihnachten und alles erdenklich Gute wünscht die MK Konstanz dem LV-Verband, Mitglieder und Freunde.





Konstanz, den 09.12.2020

Bericht von Roland Single MK-Konstanz

Unterwegs auf weltweiter Trampfahrt von Juli 1971 bis April 1972

Die Reise begann nach der Bauaufsicht und der Indienststellung des 2. Schiffneubaus MS "Elisabeth Bornhofen" in Lübeck-Travemünde. Bei der darauffolgenden Übergabe von der Werft an die Reederei ging es in Ballastfahrt nach Gdansk (ehemals Danzig), um dort Kunstdünger für Karatschi in Pakistan zu laden. Da seit 1967 - aufgrund des Sechstagekriegs - der Suezkanal gesperrt war, wussten wir, „es wird eine lange Seereise um das Kap der guten Hoffnung“.



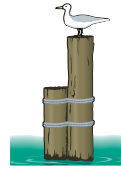
Kapstadt und im Hintergrund der Tafelberg

Auf der ganzen Reise bis zum Kap hatten wir ruhiges und schönes Wetter. Jedoch zwei Tage vor Kapstadt hatten wir einen schweren Maschinenschaden. Bei einem Abgasturbolader ist der Turboläufer auseinandergefliegen und die Turbinenschaufeln verließen dabei ihre vorgesehene Anordnung und sortierten sich neu. Kurz gesagt, es gab „Schaufelsalat“, und das ausgerechnet auf der Jungferreise. Statt wie geplant mit 19 Knoten ging es nur noch mit halber Kraft weiter, denn mit Bordmitteln war der Schaden absolut nicht zu beheben, so dass der Schaden in Kapstadt repariert werden musste. Dazu schickte die Fa. MAN in Augsburg per Flugzeug einen neuen Turboläufer, welcher von den in Kapstadt stationierten MAN-Monteuren eingebaut wurde. Natürlich nutzten wir den unfreiwilligen Aufenthalt um uns Kapstadt anzusehen.

Nachdem der Schaden behoben war, ging die Reise auch schon weiter. Nach Karatschi in Pakistan. Dort war gerade der pakistanisch/indische Krieg ausgebrochen, in dem es um das damalige Ostpakistan ging. Das heutige Bangladesch. Es war Mobilmachung und im Hafen lagen zahlreiche Truppentransporter. Bei dem regen Treiben wurden hastig Militärfahrzeuge und Ausrüstung verladen sowie Soldaten eingeschifft. Es herrschte striktes Fotografier-Verbot, so dass sämtliche Fotoapparate unter Zollverschluss kamen. Es sollte keinerlei Möglichkeit bestehen, die ganzen Aktivitäten im Hafen zu fotografieren und aufzuzeichnen. Zu unserem Trost gab es sowieso nicht viel in Karatschi zu erleben.

Der nächste Hafen, den wir anliefen, war Bombay (heute Mumbai). Hier übernahmen wir eine volle Schiffsladung Zucker für Mombasa in Kenia. In Bombay war der Zoll nicht so streng





und wir konnten unsere Fotoapparate mit an Land nehmen. Das heutige Mumbai ist eine sehr interessante Stadt, in der es sehr viel zu sehen gibt. Sehr zu empfehlen ist eine ca. einstündige Rundfahrt in einer offenen Pferdekutsche vorbei an den Sehenswürdigkeiten der Stadt wie z.B. dem „Tor von Indien“. Allerdings so aufregend die Stadt sein konnte, so erschütternd war die unvorstellbare Armut in Bombay. Viele Familien leben einfach auf der Straße, nur durch einfache Zelte geschützt. Egal welchen Weg man einschlug, man war immer umringt von einer bettelnden Kinderschar. Es war das schlimmste was ich bisher an Armut gesehen und erlebt habe.



Tor von Indien



Schlangenbeschwörer, rechts unser Ldt. Ing.

Nachdem das Laden abgeschlossen war, setzten wir unsere Reise nach Kenia fort. Kenia war damals schon ein beliebtes Urlaubsland für Europäer. Daher konnte die Seemannsmission in Mombasa eine Fotosafari in den Tsavo-East-Nationalpark organisieren. In einem Verbund bestehend aus mehreren VW-Bussen fuhren wir los. Es gab wirklich sehr viel zu sehen. In einer der unzähligen Lodges machten wir Pause um an einem kleinen See die Wasserbüffel zu beobachten. Dieser wunderbare Tag ging leider viel zu schnell zu Ende. Leider trübten viele

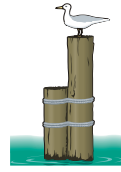


Roland Single im Nationalpark auf Fotosafari





MK Konstanz



tote Elefanten, die wegen ihrer Stoßzähne erschossen wurden das Bild vom Urlaubsparadies. Die Grausamkeit von Menschen gegenüber Tieren scheint keine Grenzen zu kennen.

Der Seemannsclub war gut ausgestattet, so dass es uns an nichts fehlte. Es gab sogar einen Swimmingpool, an dem wir es uns bei einem kühlen Drink gut gehen ließen. Auch das Nachtleben hatte für den Seemann einiges zu bieten. Nach dieser angenehmen Liegezeit in Mombasa ging es weiter im Ballast nach Tanga in Tansania (ehemals deutsche Kolonie).

In Tanga und in Dar es Salam (auf Deutsch: Haus des Friedens) wurde das Schiff mit Sisal vollbeladen. Während das Schiff beladen wurde, hatten wir in Dar es Salam Gelegenheit den Spuren der deutschen Kolonialgeschichte zu begegnen. Im Nationalmuseum wird ausführlich mit Bildern und Exponaten über diese Zeit berichtet. Zum Beispiel wurden gehobene Gegenstände vom Kreuzer SMS „Königsberg“, der von den Briten vor der Küste Ostafrikas versenkt wurde, gezeigt.



Auf Reede in Tanga/Ostafrika



Nationalmuseum in Dar es Salam

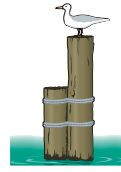
Im Anschluss daran nahmen wir noch Ladung in Port Nacala im Norden Mosambik auf. Nun, voll beladen mit zusätzlicher Decksladung, bekamen wir die Order nach Windsor / Kanada zu fahren. Windsor liegt am Detroit-River, gegenüber der Autostadt Detroit. Beziehungsweise der damaligen Autostadt Detroit. Die Reise dorthin, durch den indischen Ozean, um das Kap der Guten Hoffnung und durch den Südatlantik war eine schöne Seereise. Sogar das Wetter wusste, wie es uns auf dieser Route mit viel Sonne am besten imponierte. Doch während der Fahrt, zwei Tage vor Dakar/Senegal, kam ein Funk-spruch von der Reederei: „Der Elektriker Roland Single muss zurück nach Deutschland und die Bauauf-sicht für den 3. Schiffsneubau übernehmen“. Mein Einsatzgebiet war wohl unbeständiger als das gute Wetter und so machte ich mich daran, mein Gepäck für den Flug nach Deutschland aufs nötigste zu re-duzieren. Dabei warf ich die meisten Arbeitsklamotten über Bord – Ja, dies war in der damaligen Zeit einfach so – und verschenkte meinen Wintermantel. In Deutschland wollte ich mir neue Sachen kaufen. In Dakar, wo ich abgelöst werden sollte, lagen wir nur ein paar Stunden zum Bunkern (Brennstoffübernahme). Allerdings wurde ich nicht abgelöst, da auf Grund von dichtem Nebel in Europa meine Ablösung nicht pünktlich in Dakar landete. Daraufhin bin ich an Bord geblieben, worüber meine Vorgesetzten sehr erleichtert waren.

Vom ruhigen Südatlantik ging es nun über in den stürmischen Nordatlantik und wir kamen langsamer voran. Denn mit dem Südatlantik ließen wir auch das gute Wetter zurück. Bei schlechtem Wetter muss-ten wir die Fahrt reduzieren um die Decksladung nicht zu verlieren.





MK Konstanz



Doch auch auf dieser Fahrt erreichten wir wieder eine weitere Etappe, sodass wir Mitte November bei winterlichem Wetter in Montreal am St. Lorenzstrom ankamen. Hinter Montreal beginnt die Schleusenfahrt in den Ontariosee und durch den Wellandkanal in den Eriesee. Insgesamt sind es 15 Schleusen mit jeweils ca. 14m Höhe. Da rund um die Uhr geschleust wurde, gab es nur wenig Schlaf.

Wie schon erwähnt, war der erste Löschhafen Windsor/Kanada. Danach ging es in den Oberen See (Lake Superior). Hier war es zu dieser Jahreszeit schon bitterkalt, sodass wir regelmäßig Eis an Deck hatten. Wer sich erinnern mag, entledigte ich mich meiner warmen Kleidung in Dakar. Daher fing ich nun an meine warme Kleidung bitterlich zu vermissen.

Der Lake Superior ist nicht nur der größte der fünf Seen, sondern auch der kälteste und der tiefste. Die Großen Seen bilden die größte Süßwasser-Ansammlung der Erde.

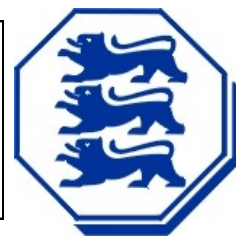
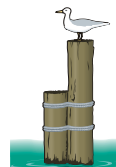
Als wir in der hintersten Ecke des Lake Superior, in Duluth/Wisconsin USA, ankamen, war mein erster Gang in ein Kaufhaus. Dort wollte ich mich endlich mit warmer Arbeitskleidung und Winterstiefeln eindecken. Jedoch fand ich keinen passenden Wintermantel, der sich für einen gepflegten Landgang eignete. Da fror ich lieber. Während weiterhin in Duluth die restliche Ladung gelöscht wurde, besuchte uns der Seemannspastor. Er organisierte für uns das traditionell amerikanische Erntedankessen mit Truthahn, Mais und Kürbis. Zu diesem Anlass wurde an Bord ein alter deutscher Film mit dem Titel „Dorfrichter Adam“ gezeigt. Es war ein sehr lustiger Film, der eine schöne Abwechslung zu dem Bordalltag darstellte. Am darauffolgenden Sonntag besuchten wir eine alte Blockhaussiedlung mit einer kleinen Blockkirche aus der Pionierzeit. Zum Abschied und zum bevorstehenden Weihnachtsfest bekam jeder Seemann vom Seemannspastor ein kleines Geschenk, das von Kindern gebastelt und gemalt worden war. Mit großzügigen Spenden bedankten wir uns.



Sonntagsausflug einiger Besatzungsmitglieder in ein Indianerreservat

Beim Verlassen der Großen Seen sollten wir eigentlich in Buffalo am Eriesee Lokomotiven für die Südsee laden. Da es aber schon Ende November / Anfang Dezember war, drängte die





Zeit. Denn das Eis war im Anmarsch. Dies bedeutete, dass der Schleusenbetrieb eingestellt wird und die Schiffe auf den Großen Seen überwintern mussten. Was wiederum für den Reeder sehr teuer werden würde. Wie gesagt, eigentlich sollten wir Lokomotiven laden, aber auf Grund des kommenden Winters ging es nun schnellstens in südlicher Richtung nach Houston/Texas. Dort luden wir dann alles was man für die Ölförderung benötigte, wie Bohrgestänge, Werkzeug, Baumaschinen, Rohre etc. Der Bestimmungsort für diese Ladung war wieder Afrika. Diesmal Nigeria/Westafrika. Doch bis diese Fracht entladen wurde war es noch ein ereignisreicher Weg.



Schlachtschiff Texas aus dem 2. Weltkrieg in Houston/Texas

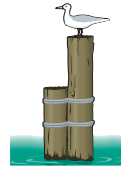
Auf der Fahrt von Houston nach Baton Rouge / Louisiana war dann nun auch der 24.12.1971. Heiligabend. Wer nun bei „Heiligabend auf See“ ein Bild vor Augen hat, wie ein Schiff, beleuchtet vom dämmrigen Licht des Mondes, der versucht den Tanz der Schneeflocken auszuleuchten, während sanfte Männertenöre „Stille Nacht, heilige Nacht...“ über die ruhige See erklingen lassen, der irrt. Weihnachten auf See hat nichts Romantisches, der Bordalltag hat wie an jedem anderen Tag weiter zu laufen. Lediglich das Essen ist an den Feiertagen besser. Was man allerdings nicht unbedingt über die Stimmung an Bord sagen kann. An den folgenden Tagen übernahmen wir in Baton Rouge und New Orleans Reis und Papierrollen für Liberia und Angola.

Silvester 1971 lagen wir in New Orleans. Hier wird Silvester sehr groß gefeiert. Wir wurden ins Seemannsheim eingeladen, wo auch Besatzungsmitglieder von anderen deutschen Schiffen anwesend waren. Auch Angehörige der Deutschen Botschaft waren zugegen. Mit Tanz und guten Getränken verbrachten wir einen schönen Abend. Nach dieser Feier ging es noch in das French Quarter. Hier war sehr viel Betrieb. Die Straßen waren übersät mit leeren Bierdosen. Auffallend war die große Polizei-Präsenz, die für Ruhe und Sicherheit sorgte.





MK Konstanz



French Quarter in New Orleans

Auf der Reise von New Orleans nach Monrovia/Liberia hatten wir mitten auf dem Atlantik einen Kolbenfresser, der eine Kurbelexplosion auslöste. Dicker weißer Qualm kam aus dem Schornstein und aus dem Maschinenraum. Im Maschinerraum war die Sichtweite unter einem Meter. Wir mussten Kolben und die Laufbuchse ziehen und neue Teile einsetzen. 36 Stunden trieben wir manövrierunfähig auf dem Atlantik. Alle Mann mussten ran. Zum Glück herrschte kein schlechtes Wetter.

In Monrovia wartete auf uns schon der nächste schwere Arbeitseinsatz. Wir hatten große Probleme mit der Ruderanlage. Bei Hartruder nach Backbord oder Steuerbord blockierte das Ruder und bewegte sich nicht mehr. In Monrovia mussten wir den Drehflügel, der hydraulisch bewegt wird, hochnehmen. Im Drehflügel befanden sich Reste von der Feuerverzinkung der Rohre, weshalb Späne die Hydraulikventile blockierten. Ursache: Die Rohre wurden nach der Verzinkung von der Werft nicht sorgfältig gereinigt. Bei dieser Aktion hat die gesamte Maschinencrew die ganze Nacht durchgearbeitet. Der Landgang fiel aus. Das Schiff musste mit einer funktionstüchtigen Ruderanlage pünktlich nach Lobito/Angola auslaufen. Angola war zu dieser Zeit noch eine Kolonie Portugals. Auffallend waren hier die gepflegten Parkanlagen.

Von Lobito ging es weiter nach Warri/Nigeria. Hier förderten amerikanische Firmen Öl. Wir brachten ihnen die nötige Ausrüstung und Maschinen, welche zuvor in Texas geladen worden war. Die Ladung wurde diesmal nicht an der Pier gelöscht, sondern wir lagen in der Mitte des Flusses. Hierbei wurde für den Landgang extra eine Fährverbindung mit einem Fahrplan eingerichtet. Ungünstiger Weise kamen der Bootsmann und ich spät abends nach einem Landgang außerhalb des Fahrplans an den Anleger. Weshalb wir auch auf die nächste Abfahrt der Fähre noch einige Zeit hätten warten müssen. Aus diesem Grund suchten wir eine andere Möglichkeit zurück an Bord zu kommen. Mitten auf dem Fluss sahen wir ein Fischerboot mit zwei Frauen darin. Da schwimmen oder auf die nächste Fähre warten keine Option war, riefen wir den Frauen zu „please come over quickly, plenty money and more.“ Nach mehrmaligem Wiederholen dieses Verses, wurden sie dann doch noch auf uns aufmerksam und kamen an die Anlegestelle. Die beiden Frauen schienen einverstanden, uns zu unserem Schiff mitzunehmen, natürlich für den vorher ausgehandelten Fahrpreis. Dann paddelten wir auch schon los. Doch kaum auf der Hälfte des Weges zwischen Anleger und Schiff, wollten die Frauen einen höheren Fahrpreis aushandeln. Unter Protest, mit großem Palaver und gegenseitigen Beschimpfungen ging es voran, bis wir unser Schiff erreicht hatten.



Der Bootsmann gab dann beiden Frauen je ein belegtes Brot, worauf die Fischerinnen zufrieden abzogen und sich wieder dem Fischfang widmeten. Dazu muss angemerkt werden, dass es in Warri nicht ungefährlich war an Land zu gehen. Jeden Abend gab es Massenschlägereien vor einigen Lokalitäten.



Auf dem Warri River



Bootsfahrt auf dem Warri River mit Ltd. Ing.

Warri liegt mit seinem Seehafen am gleichnamigen Fluss Warri, einem Nebenfluss des Flusses Forcados, der in den Golf von Guinea mündet, er ist knapp 50 km von der Küste entfernt.

Nächster Stopp war Port Harcourt, welches im Niger-Delta liegt. Hier wurde die restliche Ladung für die Ölförderung gelöscht. Auch in diesem Hafen war es nicht ratsam, allein an Land zu gehen.

Inzwischen war in Israel die Apfelsinenernte in vollem Gange. Weshalb uns auch der Weg dorthin führte. Über Dakar (nur zum Bunkern) ging es ins östliche Mittelmeer nach Israel um Apfelsinen zu laden. Von der Reederei waren noch zwei weitere Schiffe in der Apfelsinenfahrt im Einsatz. In den Häfen Ashdod und Haifa wurden die Apfelsinen für Europa verladen. Während geladen wurde unternahmen wir Tagesausflüge zu den heiligen Stätten, wie Jerusalem, Bethlehem, See Genezareth und Nazareth..



Felsendom in Jerusalem



Klagemauer in Jerusalem





Roland Single im Garten Gethsemane am Ölberg

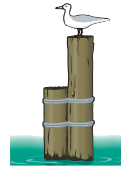
Ganze zwei Reisen haben wir in der Apfelsinenfahrt gemacht, bis dann die Erntezeit zu Ende ging. Die Ladung verteilte sich auf die Häfen Cardiff, Le Havre und Antwerpen. Anschließend ging es nach neun Monaten Trampfahrt nach Lübeck in die Werft zu Garantiarbeiten. Das Schiff hatte nun seine ersten neun Monate überstanden.

Dieser Bericht ist nur ein kleiner Ausschnitt von den vielen Eindrücken und Erlebnissen auf See.





MK Rottenburg



Volkstrauertag in Rottenburg

Unter strikter Einhaltung der Coronaregeln gedachten in diesem Jahr die Stadtverwaltung Rottenburg, kleine Abordnungen der Bürgerwache und der Marinekameradschaft am Volkstrauertag auf dem Klausen-Friedhof der Toten von Krieg und Gewaltherrschaft. Der Oberbürgermeister der Stadt Rottenburg, Stephan Neher sowie der Vorsitzende der Marinekameradschaft Rottenburg, Egon Ruf und sein Stellvertreter, Armin Neu, legten in Erinnerung an die Verstorbenen und an das große Leid, das durch die Weltkriege hervorgerufen wurde, Kränze nieder. Musikalisch wurde die Feier von einer kleinen Besetzung des Musikzugs umrahmt. Am Ehrenmal für die Gefallenen hat der Kommandant Alexander Götz eine Ehrenwache, die aus zwei Grenadieren bestand, aufziehen lassen. Bei dem Lied des Guten Kameraden, dass unser Leitung von Stabsmusikmeister Michael Johner von einem Quartett des Musikzugs gespielt wurde, erschallte aus den Geschützen St. Barbara und St. Georg der traditionelle Totensalut der Artillerie unter dem Kommando von Artillerieleutnant Frank Dettinger.

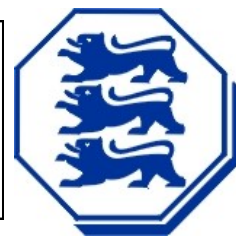
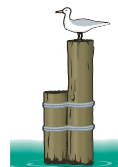
Foto: Matthias Ulbrich

Text: Egon Ruf





MV Stuttgart



94. DMB-Bundesjugendversammlung mit Maske und Abstand

Der Abgeordnetentag des Deutschen Marinebundes e.V. (DMB) musste abgesagt werden, da zu viele Teilnehmer in zu kleinen Räumen mit dem gebotenen Mindestabstand nicht unterzubringen waren. Die 94. Bundesjugendversammlung der Deutschen Marine-Jugend (DMJ), der Jugendabteilung des DMB, wurde jedoch für den 09. bis 11. Oktober 2020 nach Forchheim einberufen. Der DMB-Landesjugendreferent Baden-Württemberg und Vertreter des Marine-Vereins Stuttgart 1899 e.V. Uwe Töllner in Begleitung von Anette Bohner nahmen an der Versammlung im Vereinsheim der Marinekameradschaft Forchheim teil. Die Übernachtung wurde in einem nahegelegenen Gästehaus durch den Vorsitzenden der MK Forchheim, Gerhard Braun, organisiert. Ein Teilnehmer aus Hamm durfte nicht anreisen, da Hamm gerade als Corona-Hotspot ausgewiesen wurde und in Bayern dafür ein Beherbergungsverbot galt. Selbst schuld, man wohnt ja auch nicht in einem Corona-Hotspot! Am Samstagnachmittag verbreitete sich jedoch die Meldung, dass Stuttgart jetzt ebenfalls als Hotspot gilt. Einen Tag früher und wir hätten ebenfalls nicht anreisen dürfen. Glück gehabt!

Am Freitagabend tagte der Bundesjugend-Ausschuss, also die Landesjugendreferenten der DMB-Landesverbände. Der DMB-Bundesjugendreferent Roman Iwer war jedoch nicht anwesend, da ihm sein Arbeitgeber wegen der Infektionsgefahr die Teilnahme untersagt hatte und er sich nicht widersetzen konnte. Stattdessen leitete der stellvertretende Bundesjugendreferent Lars Busch, unterstützt von dem anwesenden Vorsitzenden des Marine-Regatta-Vereins im DMB, Jörg Jonscher, der Dank seiner langjährigen Erfahrung als ehemaliger DMB-Bundesjugendreferent einiges zu den besprochenen Themen beitragen konnte.

Am Samstag morgen fuhren wir zuerst zu einer Besichtigung der WSV-Leitzentrale Neues des Main-Donau-Kanals. Es war interessant den Erklärungen des Schichtleiters zuzuhören und die Steuerung des Schleusenbetriebes und die Kommunikation mit den Schiffen über UKW-Funk zu beobachten.

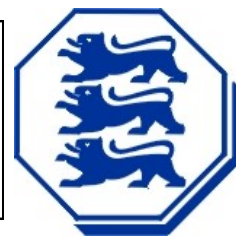
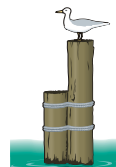


Anschließend ging es dann wieder zum Vereinsheim der MK Forchheim, das ein paar Kilometer weiter an der Schleuse Forchheim am Kanal liegt. Gegen 14:00 Uhr wurde dann die 94. Bundesjugendversammlung, jetzt mit allen angereisten Jugendvertretern der DMB-Jugendgruppen, eröffnet. Es folgten die Tätigkeitsberichte und Entlastungen. Die Neuwahl des DMB-Bundesjugendreferenten war angesagt. Roman Iwer wurde in Abwesenheit vorgeschlagen und wiedergewählt.





MV Stuttgart



Weiter wurden die geplanten Aktionen für das kommende Jahr beschlossen, natürlich immer mit dem Vorbehalt, dass im kommenden Jahr nicht mehr die gravierenden Einschränkungen der Vereins- und Verbandsarbeit wie 2020 zum Tragen kommen. Als zentrale Veranstaltung wurde neben anderen Terminen das DMB-Bundesjugendzeltlager vom 31. Juli bis 07. August 2021 am Bodensee besprochen. Für 2021 wurde kein internationaler Jugendaustausch geplant, da die nationale und globale Situation wegen der Corona-Pandemie zu unsicher ist. In 2022 soll aber wieder versucht werden, einen Jugendaustausch mit einem oder mehreren Ländern durchzuführen.



Mit einem leckeren Abendessen mit fränkischen Spezialitäten und anschließendem Klönschnack wurde der Abend beendet. Im Übrigen wurde die komplette Verpflegung durch die MK Forchheim sehr geschmackvoll und richtig gut organisiert.

Am Sonntag Vormittag wurde die Sitzung fortgeführt. Hauptthema war diesmal die Jugendförderung durch den DMB. Aus bekannten Gründen mussten in 2020 viele Veranstaltungen abgesagt oder konnte nicht daran teilgenommen werden, so dass eine sonst übliche Abrechnung der bereits ausgezahlten Zu-

schüsse an die Jugendgruppen nicht in allen Fällen möglich war und ein vereinfachtes Abrechnungsverfahren in diesem Jahr akzeptiert wird. Da viele Zuschüsse nicht verwendet werden konnten blieb noch ein schönes Sümmchen im Topf des DMB-Jugendfond. Daher wurde beschlossen, die bereits im Frühjahr ausbezahlte Grundförderung der DMB-Jugendgruppen zu verdoppeln und dafür keine der sonst üblichen Nachtragsanträge gestellt werden dürfen.

Nach dem Mittagessen löste sich die Versammlung auf und alle Teilnehmer machten sich auf den Weg nach Hause. Wir sehen uns wieder, dann hoffentlich frisch geimpft, im Oktober 2021 zur 95. DMB-Bundesjugendversammlung in Kiel.

Uwe Töllner

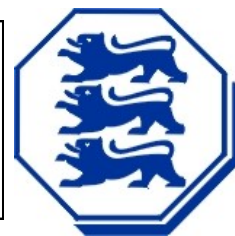
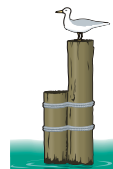
DMB-Landesjugendreferent Baden-Württemberg

1. Vorsitzender Marine-Verein Stuttgart 1899 e.V.





MV Stuttgart



Eine ungewöhnliche Weihnachtsfeier

Im Vereinskalendar war am Samstag, den 12. Dezember 2020, der Termin für die diesjährige Jahresabschlussfeier des Marine-Vereins Stuttgart 1899 e.V. eingetragen. Pünktlich um 18:30 Uhr erschienen weder der Vorstand, noch Mitglieder oder Gäste.

Schon im Vorfeld wurden die notwendigen Vorbereitungen eingestellt. Es wurde kein Tisch im Restaurant reserviert, da alle diesbezüglichen Etablissements geschlossen waren. Nach dem geschmack- und kalorienfreien Abendessen gab es keine festliche Ansprache und keinen Jahresrückblick des Vereinsvorsitzenden. Das Hosianna-Singen war abgesagt und es wurden weder Weihnachtslieder angestimmt noch Gedichte vorgetragen. Die Weihnachtsgrüße der anderen Vereine wurden nicht vorgelesen. Der Zuckerhut für die traditionelle Feuerzangenbowle wird erst im nächsten Jahr in Flammen aufgehen. Niemand beteiligte sich an dem beliebten Bingo-Spiel und beim Schrott-Wichteln konnte jeder seine Wichtelpäckchen selbst behalten. Der Weihnachtsmann musste mitsamt seinem Sack mit den Geschenken in eine absehbare Quarantäne und die Rentiere im Stall bleiben. Um 18:30 Uhr wurde die Feier beendet und es waren alle zu Hause.

Also, an diese ungewöhnliche Weihnachtsfeier werden wir uns noch lange erinnern und oft darüber sprechen!

Und jetzt ohne Scherz:

Ich wünsche allen Lesern eine fröhliche und besinnliche Weihnacht und einen guten Rutsch ins neue Jahr, womöglich ohne Feuerwerk, in der Hoffnung, dass in 2021 wieder ein halbwegs normales Zusammentreffen möglich wird.

Herzliche Grüße

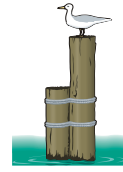
Uwe Töllner

1. Vorsitzender





MV Stuttgart



Kapitel 7 - Eisiger Schrecken

Es war noch keine Hurricane-Saison aber die Marinebasis in Norfolk meldete doch einige Tiefdruckgebiete mit der Klassifikation 'Tropical Storm' über der Karibik. Entsprechend hoch war die Dünung und die 'Guava' rollte immer wieder schwer bei dem eingeschlagenen Nordkurs entlang der mittelamerikanischen Küste. Unser Ziel war La Ceiba, ein kleiner Hafen in Honduras, wo noch einige Bananen hinzugeladen werden sollten.

Nachdem die notwendigen Telegramme an Reederei, Charterfirma und Agentur abgesetzt waren, musste noch die Einklarierung für La Ceiba vorbereitet werden. Es war wieder ein Haufen Papier bereitzustellen und am nächsten Mittag wollten wir schon da sein. Da waren auch noch Angaben über den mitgeführten Proviant zu machen. Gegen 23:00 Uhr ging ich also noch 5 Decks tiefer in die Proviantlast um die Erbsen zu zählen. Fröhlich pfeifend betrat ich mit meiner Liste den Kühlraum. Es war dunkel, ich drehte mich um den Lichtschalter vor der Tür zu betätigen. In diesem Moment holte das Schiff weit über und die schwere, tresorähnliche Tür zum Kühlraum fiel krachend ins Schloss. Ich ging zur Tür um sie wieder zu öffnen, stellte aber verwundert fest, dass der Hebel, mit der man die Tür von innen öffnen konnte, nicht da war.

Ein eisiger Schrecken durchfuhr mich. In Sekundenschnelle schoss der Adrenalinspiegel in die Höhe. Der Kühlraum war auf minus zwanzig Grad eingestellt und ich war nur mit einer kurzen Hose und T-Shirt bekleidet. Wenn nicht gerade heute nacht ein Alarm war, würde mich vor morgen früh kaum jemand vermissen und niemand wusste, dass ich hier unten war. Der gut isolierte Raum war auch ziemlich schalldicht. Und der Koch würde - wenn überhaupt - kaum vor 6 Uhr morgens den Kühlraum betreten. Welchen Zustand ich bis dahin wahrscheinlich angenommen haben würde, konnte ich mir leicht ausmalen, wenn ich die von der Decke hängenden tiefgefrorenen Schweinehälften und Rinderviertel betastete. In den Tropen erfroren! Ein wahrhaft unrühmliches Ende!

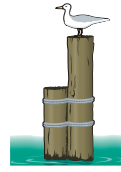
Nachdem ich die aufkeimende Panik unterdrückt hatte versuchte ich, die Tür irgendwie zu öffnen. Vergeblich! Da war nur ein viereckiges Loch, in dem der Hebel gesteckt hatte. Da erinnerte ich mich, beim Zuschlagen der Tür ein metallisches Klirren wahrgenommen zu haben. Auf allen Vieren tastete ich in völliger Dunkelheit den Boden ab. Und dann - zwischen zwei Kisten mit Suppenhühnern - fand ich endlich das gute Stück. Es musste beim Zuschlagen der Tür aus seiner Halterung geflogen sein. Ich steckte den Hebel in die dafür vorgesehene Öffnung und - die Tür öffnete sich. Ein Schwall feuchtwarmer Luft drang herein, die sofort zu einer Nebelwolke kondensierte. Zitternd vor Kälte und Aufregung ging ich an Deck um die warme Nachtluft zu genießen und schwor mir, mich künftig immer auf der Brücke abzumelden. Später in meiner Kabine beschloss ich, den tatsächlichen Bestand zu ignorieren und den Proviant einfach zu schätzen. Ging auch viel schneller! Solange die Zollbeamten und ihre Vettern ihre Zigaretten und Whisky bekamen, interessierte sich kaum jemand wirklich für den Proviant.

La Ceiba ist nur ein kleiner Ort - im Seemannsjargon auch 'Wellblech-City' genannt. Es gibt ein paar Bananenplantagen in der Nähe und dafür hatte man an der Küste eben eine Verladepier gebaut. Für Landgang blieb auch nur wenig Zeit, es wurden nur ein paar Kisten von hier mit MS 'Guava' verschifft. Am nächsten Morgen legte unser Dampfer wieder ab. Kurs Ost - Richtung Europa





MV Stuttgart



Kapitel 8 - Tattoos

Die Bananen lagerten gut gekühlt in den Laderäumen. Ich hatte mir eine Kiste organisiert. Natürlich waren alle Bananen noch dunkelgrün. Die Enttäuschung war nach einigen Tagen groß, als die Bananen trotz Wärme immer noch nicht gelb und damit genießbar werden wollten. Endlich gab mir ein erfahrener Bananendampferfahrer den Tipp, dass zum Reifeprozess noch ein Kohlendioxid-Gemisch als Katalysator erforderlich ist. Apfelschalen würden hier gute Dienste tun. Also runter in die Kombüse und ein paar Äpfel vom Smut besorgt. Die Apfelschalen und die Bananen wurden gemeinsam in eine Plastiktüte gepackt und siehe da - zwei Tage später konnten herrlich gelbe Bananen geerntet werden. Danach gab es Bananen satt, irgendwann konnte man dann die Dinger nicht mehr sehen.

Wir dampften bei schönstem Wetter mit östlichem Kurs durch die Karibik. Voraus kam eine Segelyacht in Sicht. Als wir das Boot in etwa 500 Meter Abstand passierten bemerkten wir eine Person an Bord, die heftig mit den Armen winkte. Ein Notfall? Unsere Anrufe mit dem UKW-Funkgerät blieben unbeantwortet. Also wurde der Kapitän informiert, der daraufhin entschied, das Schiff zu wenden und zurückzufahren. Bis die 'Guava' endlich auf Gegenkurs gebracht werden konnte, war die Yacht schon längst außer Sichtweite. Schließlich brachten wir das Schiff in Rufweite der Segelyacht zum Stehen. Wie sich jetzt herausstellte, lag gar kein Notfall vor. Lediglich das Funkgerät des Freizeitskippers war ausgefallen und er bat uns, eine Nachricht an die US Coast Guard zu senden, da er bereits überfällig war und er nicht wollte, dass eine Suchaktion ausgelöst wird. Verärgert gab der Kapitän den Befehl, das Schiff wieder auf Kurs zu bringen. Glatte zwei Stunden hatte uns diese Aktion gekostet. Und Zeit ist Geld in der Schifffahrt und vor allem im Bananen-Business. Dennoch setzte ich anschließend eine entsprechende Nachricht an die Küstenwache ab. Das nächste mal würde wohl nicht wieder so einfach gewendet werden, ohne das konkrete Hinweisse auf einen Notfall festgestellt wurden.

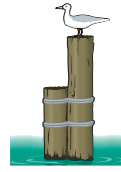
Der Rest der Überfahrt verlief ruhig. Auf gleichem Kurs mit einem halben Tag Abstand jagte die 'Clementina', das Schwesterschiff der 'Guava', hinter uns her und versuchte uns einzuholen, jedoch vergeblich. Inzwischen hatte ich auch den Job des Filmvorführers übernommen. Zweimal in der Woche wurden abends in der Offiziersmesse alte Hollywood-Schinken gezeigt, die vom Sozialwerk für Seeleute auf großen 16 Millimeter Filmspulen zur Verfügung gestellt wurden. Zu meinen Aufgaben gehörte es dabei nicht nur, die Filme vorzuführen, sondern auch für Nachschub zu sorgen. Sobald wir in einem Hafen lagen, wurde nach anderen deutschen Schiffen Ausschau gehalten. Dann zog ich mit den Koffern mit den Filmrollen los und tauschte auf dem anderen Schiff neue Filme ein, damit das abendliche Programm fortgesetzt werden konnte. In späteren Jahren wurden die Filmrollen allmählich durch Videocassetten ersetzt, was das Angebot erweiterte und den Tausch und Vorführung weniger beschwerlich machte. Allerdings war damit auch der Charme eines gemütlichen gemeinsamen Kinoabends verflogen.

Unser Ziel war wieder einmal Antwerpen. Inzwischen hatte ich mich mit dem 3. Offizier, der etwa in meinem Alter war, angefreundet. Traditionell übernimmt der 3. die Brückenwache von 8 bis 12 Uhr morgens und abends. Da saß ich dann oft auf der Brücke oder in der Nock und wir tranken Kaffee, erzählten und ich lernte einiges über Navigation und Schiffsführung. Unter anderem kam das Gespräch darauf, dass man als richtiger Seemann auch tätowiert sein müsse. Also war die Sache klar: Wenn wir in Antwerpen sind, lassen wir uns tätowieren. Hand drauf!





MV Stuttgart



An den Wänden hingen lauter knallbunte Motive. Haifische, Totenköpfe, durchbohrte Herzen und leicht bekleidete Mädchen standen zur Auswahl. Ich entschied mich für ein neutrales Motiv, eine Rose auf dem Arm kann ja nicht viel schaden. Also setzte ich mich auf den Stuhl und der Tätowierer begann, mit einer Art Hand-Nähmaschine, die eher wie ein Zahnarztbohrer aussah, das Motiv in den Arm zu ritzen. Anfänglich tat es überhaupt nicht weh, erst gegen später machte sich die ständige Hautreizung unangenehm bemerkbar, etwa so, wie wenn jemand mit dem Fingernagel ständig auf derselben Stelle herumkratzt.

Als ich fertig war, war der 3. an der Reihe. Etwas kleinlaut setzte er sich auf den Stuhl. In dem Moment kam ein gut angetrunkener Seemann herein und verlangte, einen riesigen Adler auf die Brust tätowiert zu bekommen. Da an dem großen Adler viel mehr verdient ist wie an einer kleinen Blume oder Anker, schickte der Tätowierkünstler den 3. weg und nahm den anderen Seemann an die Reihe. Kurz darauf standen wir in der frischen Nachtluft - ich frisch tätowiert, der 3. war davongekommen. Soweit ich weiß, ist der Kerl bis heute noch nicht tätowiert.

Kapitel 9 - Heimat

Die Liegezeit in Antwerpen war diesmal kürzer als sonst, da nur die halbe Ladung gelöscht wurde. Die zweite Hälfte war für den Bananenkai in Hamburg bestimmt. Also ging es entlang der holländischen und ostfriesischen Küste Richtung Elbemündung.

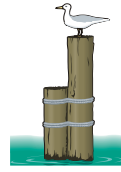
Das Schiff war lange nicht im Heimathafen gewesen und die Gelegenheit sollte genutzt werden um die Ausrüstung zu komplettieren und aufgeschobene Reparaturen durchzuführen. Die Folge war ein reger Telegramm- und Funkgesprächsverkehr. Dazu kamen noch die privaten Telefongespräche der deutschen Besatzungsmitglieder, die ihren Familien die Ankunft in Hamburg mitteilen wollten. Da ich niemanden dort kannte, den ich treffen wollte, konnte ich mir die Telefonkosten sparen. Hamburg war eben ein Hafen sowie wie alle anderen auch.

Ein strahlend schöner Morgen dämmerte herauf, als wir Elbe 1 erreichten und der Lotse an Bord kam. ‚Moin Moin‘ begrüßte er uns. Ein ungewöhnliches Englisch sprachen die Eingeborenen hier. Komischerweise konnte ich es gut verstehen. Noch 60 Kilometer bis Hamburg die Elbe hinauf. So grün wie hier waren mir die Deiche und das Land dahinter nicht in Erinnerung gewesen. Dann passierten wir das Willkomm Höft bei Schulau. Dies ist ein Cafe an der Elbe, in dem die vorbeifahrenden Schiffe begrüßt werden und die Cafe-Besucher informiert werden, woher die Schiffe kommen oder gehen und was sie alles so geladen haben. Erst ertönte über Lautsprecher eine Marschmusik, dann eine Begrüßung und die Flaggen wurden gedippt. Abschließend wurde die Nationalhymne gespielt. Gerührt stand ich in der Brückennock und ließ das Spektakel auf mich wirken. Plötzlich wurde mir klar, dass ich nach monatelanger Abwesenheit jetzt wieder zu Hause war. Seit diesem Moment habe ich eine gefühlsmäßige Bindung an den Begriff ‚Heimat‘. Wir gingen am Bananenschuppen längsseits. Sofort stürmten Wasserschutzpolizei, Schiffshändler und Reedereivertreter das Schiff. Die Einklarierung war relativ einfach. Da Hamburg ein Freihafen war, interessierte sich der Zoll in der Regel nicht dafür, was sich in den Schiffen befindet, sondern nur dafür, was in den Hafen hineinkommt oder hinausgeht. Die Verteilung von Schnaps und Zigaretten an die Behördenvertreter kommt auch nicht in Frage, da dies hierzulande als Beamtenbestechung ausgelegt werden könnte. Dafür zeigte die Polizei ein reges Interesse an den Pässen und Arbeitsgenehmigungen der zahlreichen ausländischen Besatzungsmitglieder.





MV Stuttgart



Der Personalchef der Reederei freute sich, dass ich mich so gut eingearbeitet hatte und meinte, dass ich doch auch eine Uniform haben müsste. Normalerweise wird auf den Frachtschiffen keine Uniform getragen, aber gerade bei den Verhandlungen mit den Einklarierungsbehörden in tropischen und subtropischen Regionen erweist es sich als vorteilhaft, wenn man mindestens einen Streifen mehr auf den Schultern trägt als der Behördenvertreter. Also gab er mir eine Adresse und einen Einkaufsgutschein. Später ging ich dann an Land um mir ein paar Uniformteile und die damit verbundene Autorität zuzulegen.

Es gab viel zu tun. Besatzungswechsel, Proviantübernahme, Impfaktion, Seemannsamt, Sicherheitsüberprüfungen durch die Berufsgenossenschaft und zahlreiche Reparaturen am ganzen Schiff. Die Hauptmaschine wurde zerlegt und am Hauptsender der Funkstation wurde der veraltete Quarzoszillator mit festen Frequenzen durch einen durchstimmbaren Frequenzsynthesizer ersetzt. Eine wesentliche Erleichterung beim Kurzwellen-Funkverkehr.

Trotzdem blieb auch noch Zeit für Landgang, da wir insgesamt 4 Tage in Hamburg verbrachten. Ich nutzte die Zeit, um mal ausgiebig zu Hause in Stuttgart anzurufen um zu berichten und zu erfahren, was in den letzten Monaten so alles passiert war. St. Pauli und die Reeperbahn kannte ich schon von früher, als wir als spätpubertäre Jünglinge von ein paar leichten Mädchen in einer Bar ausgenommen wurden. Als gestandener Seemann konnte mir das ja nun nicht mehr passieren und ich war entsprechend vorsichtig. Der 3. Offizier hatte eine kleine Wohnung in einem Vorort, die wir aufsuchten, um mal nach dem rechten zu sehen. Mitten im Zimmer fanden wir eine weiße Taube – schon seit Wochen tot und völlig ausgetrocknet. Sie war durch das angekippte Fenster hereingekommen und hatte den Ausgang nicht mehr gefunden. In seiner Panik hatte der Vogel überall seine Spuren hinterlassen.

Hinter uns machte die ‚Clementina‘ fest, mit der wir uns seit 2 Wochen ein Atlantik-Rennen geliefert hatten. Bei einem Besuch auf dem baugleichen Schiff stellte sich ein merkwürdiges Gefühl ein, wenn man durch die Gänge ging. Alles war wie zu Hause bei der ‚Guava‘, nur ein paar Kleinigkeiten waren anders. Hier hing ein anderes Bild an der Wand und die Türklinke zur Messe war auf der rechten statt wie gewohnt auf der linken Seite angebracht. Und in den Kammern wohnten fremde Matrosen. Leider hatte die ‚Clementina‘ Pech mit ihrer Ladung. Statt der gewünschten grünen Bananen waren ihre während der Überfahrt gelb geworden und damit unverkäuflich. Armenküchen, Kranken- und Waisenhäuser wurden informiert, um einen Teil der Ladung wenigstens einem mildtätigen Zweck zukommen zu lassen. Der Rest wurde entsorgt.

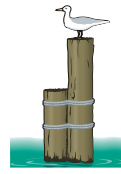
Dann war es wieder soweit. Fertig zum Auslaufen. Das Ziel stand diesmal schon fest, da wir nicht nur die restlichen Bananen gelöscht hatten, sondern auch neue Ladung übernommen hatten – nagelneue Autos für Westafrika. Etwas melancholisch gestimmt fuhren wir langsam an den St. Pauli Landungsbrücken vorbei die Elbe wieder hinunter. Keiner wusste, wann wir wieder zurück sein würden.

-----Fortsetzung folgt-----





...aus dem Vorstand



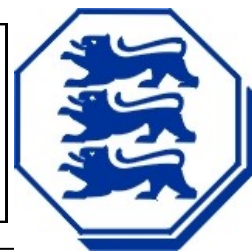
*Der Vorstand des DMB Landesverbands BW wünscht allen Mitgliedern
und ihren Angehörigen ein
frohes Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins neue Jahr.*

Bleibt gesund!





U m l a u f



Name	Datum	Unterschrift

