



Deutscher Marinebund
Landesverband Baden-Württemberg

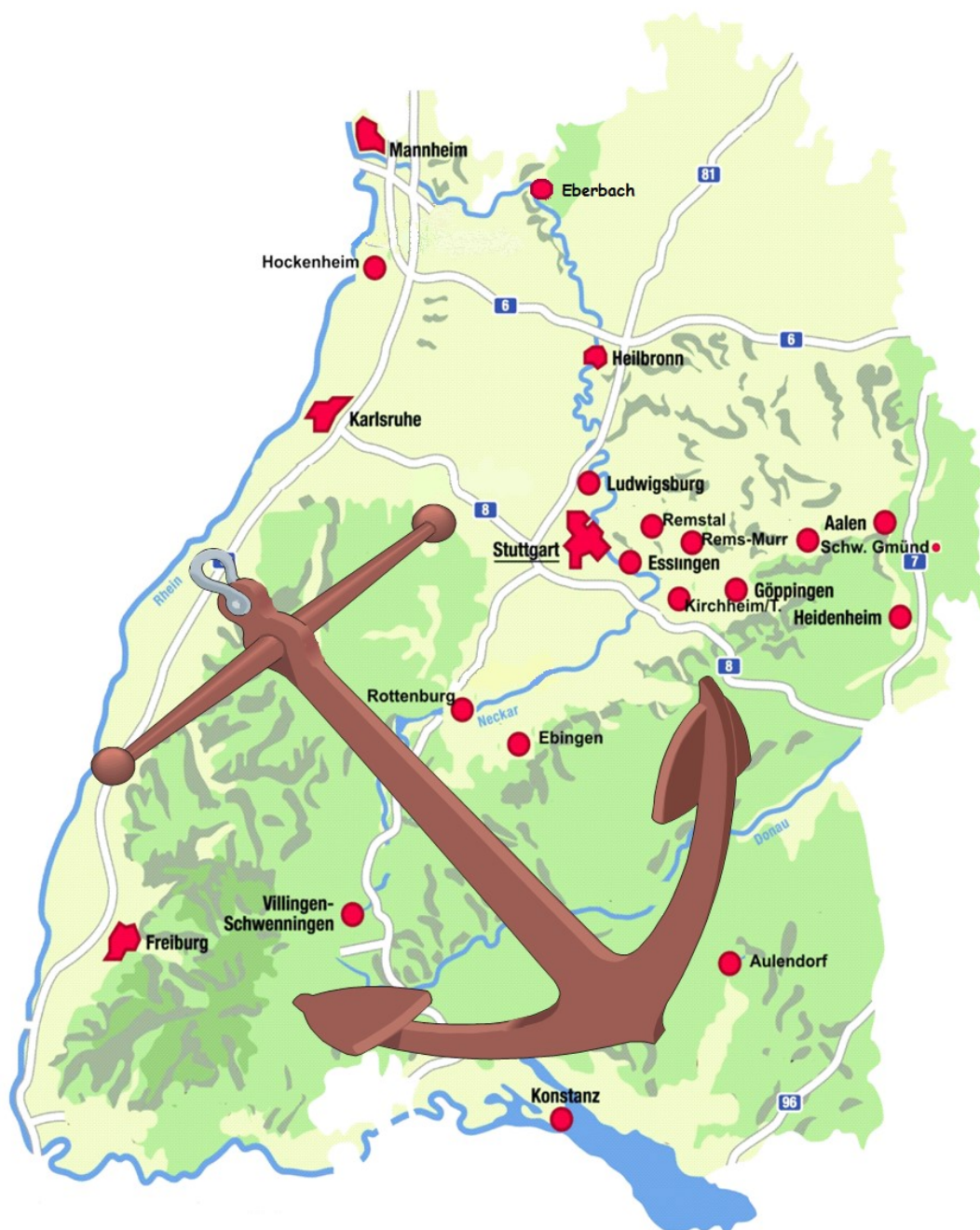


Nr. 155 Ausgabe Januar - März 2021

LV - Nachrichten

Für die Kameradschaften ...

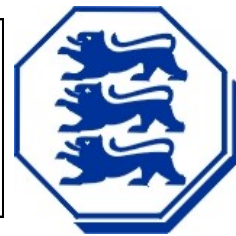
...aus den Kameradschaften





Inhalt

Nr. 155 Ausgabe Januar- März 2021



T h e m a

S e i t e

- **Seite des Landesverbandsleiters**



3 - 4

- **aus den Vereinen u. Kameradschaften**

5 - 26

MK Albstadt-Ebingen

MK Ebersbach

MK Heilbronn

MK Konstanz

MK Rems-Murr-Kreis

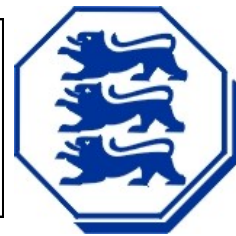
MK Rottenburg

MV Stuttgart





der Landesverbandsleiter



DEUTSCHER MARINEBUND e.V.

Landesverband Baden-Württemberg

Björn Kienzle Landesverbandsleiter



Moin liebe Kameradinnen! Moin liebe Kameraden!

Seit nunmehr knapp fünf Monaten befinden wir uns in einem Dauer-Lock-Down, dies ganz abgesehen von der Corona-Pandemie, in welcher wir uns seit über einem Jahr befinden. Es fällt mir daher schwer, ein Vorwort zu formulieren, in dem ich über Positives aus dem Vereinsleben unserer Mitgliedsvereine, aus dem Landesverband oder vom Deutschen Marinebund berichten kann. Tatsächlich ist es leider so, dass jegliche Veranstaltungen entweder abgesagt oder verschoben wurden, nicht zuletzt auch die Frühjahrstagung des Deutschen Marinebundes, diese hätte Mitte April stattfinden sollen und wurde nun auf Mai terminiert. Sollte es erneut zu einer Absage der Frühjahrstagung als Präsenzveranstaltung kommen, wird diese erstmalig in der Geschichte des Deutschen Marinebundes, zum Ersatztermin – in elektronischer Form – durchgeführt werden.

Auch die beiden Veranstaltungen des Landesverbandes des Deutschen Marinebundes Baden-Württemberg (Arbeitstagung und Landesverbandstag), sind dem derzeitigen Lock-Down zum Opfer gefallen. Aufgrund der Corona-Verordnung „Baden-Württemberg“, die am 18. April 2021 verkündet wurde, ist es derzeit noch deutlich schwerer in die Zukunft zu blicken, als dies bisher schon war. Die verschärften Einschränkungen sehen weiterhin einen Stillstand in Planung und Durchführung aller Veranstaltungen vor, dies innerhalb unserer Mitgliedsvereine, dem Landesverband und global in unserer Gesellschaft. Ich werde daher erst dann, wenn eine – zumindest bedingt – vorausschauende Terminierung wieder möglich sein wird, die Planung zur Durchführung von Arbeitstagung und Landesverbandstag in Angriff nehmen, was zurzeit aktuell nicht möglich ist. Über die Durchführung des AO-Tages, der 2021 in Erfurt stattfinden soll, liegt momentan noch keine Absage vor, ich muss daher momentan noch davon ausgehen, dass dieser stattfinden wird, wobei ich mir hier sehr unsicher bin. Sicher wird dies aber bei der Frühjahrstagung ein Tagesordnungspunkt sein, über welchen entschieden werden muss. Sollte der AO-Tag 2021 in Erfurt pandemiebedingt nicht stattfinden können, wird der Austragungsort „Erfurt“ nicht auf 2022 verschoben, 2022 wird der AO-Tag in Bonn stattfinden, so wie dies auch festgelegt wurde und darüber hinaus auch bekannt ist.

Durch den Lock-Down seit November 2020 musste wiederholt auch Marine-Ehrenmal und U-Boot (Technisches Museum U 995) für Besucher geschlossen werden, seit Mitte März ist das Marine-Ehrenmal und das U-Boot wieder geöffnet, dies ohne Voranmeldung bei einem Inzidenzwert von < 50 (bezogen auf Schleswig-Holstein), bei einem höheren Inzidenzwert ist ein Besuch auch möglich, dieser dann aber nur nach zwingender Voranmeldung.





der Landesverbandsleiter



Da ebenfalls seit November 2020 die komplette Tourismusbranche nahezu vollumfänglich lahmgelegt ist, muss nicht erwähnt werden, dass durch Marine-Ehrenmal und U-Boot keine Einnahmen – in üblichem Umfang – seither verzeichnet werden konnten, selbiges trifft auf unser Restaurant und Hotel in Laboe zu.

Positiv ist jedoch zu berichten, dass die bundesweit ausgerichtete Spendenkampagne „Rettungscrew gesucht – Marine-Ehrenmal erhalten“ unmittelbar vor dem Start steht. Der aufragende Turm des Marine-Ehrenmals muss dringend für rund 4,6 Millionen Euro saniert werden, was auch bereits umfangreich bekannt ist. Die Finanzierungslücke in Höhe von 1,2 Millionen Euro soll über die Spendenkampagne abgedeckt werden, denn rund 2,7 Millionen Euro konnte unser Präsident, Kam. Heinz Maurus, von Bund und Land einwerben, weitere 800.000 Euro kann derzeit der Deutsche Marinebund beisteuern. Zahlreiche Maßnahmen und Medien werden zur Spendensammlung – bundesweit – eingesetzt, die Kieler Werbeagentur, die mit Umsetzung der Spendenkampagne beauftragt wurde, hat dabei auch zahlreiche Ideen aus dem Mitgliederkreis des Deutschen Marinebundes erhalten und diese in das Gesamtkonzept eingearbeitet. Aus meiner Sicht und nicht zuletzt auch daher, da ich auch teilweise in sehr engem Kontakt mit der Werbeagentur in Kiel stehe, glaube ich, dass die bisher entwickelnden Maßnahmen vielversprechend sind. In „Leinen los!“ (4/2021) wendet sich der Präsident auch an alle unsere Kameradinnen und Kameraden, die Spendenaktion – jeder nach seinen Möglichkeiten – in „Euro und Cent“ zu unterstützen. Des Weiteren kann aus der v.g. „Leinen los!“ auch nochmals umfangreich entnommen werden, warum – wir zusammen – das Marine-Ehrenmal, mit seiner weltweiten Einzigartigkeit, erhalten müssen. Liebe Kameradinnen, liebe Kameraden, zuletzt möchte und muss ich Euch noch die traurige Mitteilung überbringen, dass unser Kamerad Reinhold Melchers am 6. Januar 2021 auf seine letzte Reise abgerufen wurde. Reinhold war lange Jahre aktives Mitglied und Teil des Vorstandes der Marinekameradschaft Aulendorf sowie zeitgleich auch Kassenprüfer im Landesverbandsvorstand. Aufgrund seines Gesundheitszustandes hat sich Kam. Reinhold Melchers im vergangenen Jahr, für eine Wiederwahl als Kassenprüfer, nicht mehr zur Verfügung gestellt. Die Worte „Was ich getan in meinem Leben, ich tat es gern mit Euch. Was ich gekonnt, hab ich gegeben, als Dank bleibt einig unter Euch. Weinet nicht, ich hab es überwunden, bin befreit von meiner Qual, doch lasset mich in stillen Stunden, bei Euch sein so manches Mal.“ stehen auf der Trauerkarte, die ich erhalten habe. Die Trauerfeier mit Beisetzung fand in seinem Heimatort Schmalegg (bei Ravensburg) unter Corona-Bedingungen und daher nur im Rahmen einer sehr begrenzten Teilnehmerzahl statt. Den Landesverband und auch den Deutschen Marinebund habe ich bei der Trauerfeier mit anschließender Beisetzung vertreten. Unsere Gedanken sind bei seiner Frau, seinen Kindern, seiner gesamten Familie und allen seinen Kameradinnen und Kameraden, insbesondere natürlich bei seinen Kameradinnen und Kameraden der Marinekameradschaft Aulendorf.

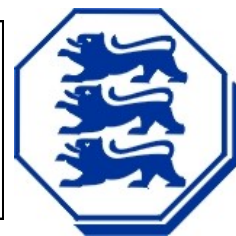
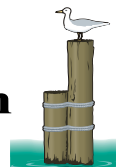
An dieser Stelle möchte ich mich für heute verabschieden, im Rahmen einer Kurzinformation mit aktuellen Themen melde ich mich spätestens nach der Frühjahrstagung des Deutschen Marinebundes wieder. Ich hoffe dabei, dass wir bis dahin – ca. Mitte / Ende Mai 2021 – etwaige Lockerungen in Aussicht gestellt bekommen, sodass Normalität, wenn auch nur in kleinen Schritten, greifbar wird. Bleibt mir alle gesund, unseren kranken Kameradinnen und Kameraden wünsche ich baldige Genesung.

Herzliche und kameradschaftliche Grüße, Björn.





MK Albstadt-Ebingen



Besondere Zeiten erfordern besondere Maßnahmen!

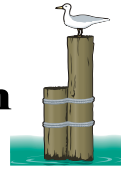
Sigi Krattenmacher, Schatzmeister der Marinekameradschaft Albstadt-Ebingen hat in der Vergangenheit bei allen Treffen, Veranstaltungen und Auftritten des Shantychors das Spendenschiffchen „DGzRS“ zum Einsatz gebracht. Nach dem im vergangenen Jahr Corona-bedingt alles ausfallen musste, belief sich der Inhalt des Schiffchens nahezu auf „Null“! Jetzt hat er seine Mitglieder mit einem persönlichen Rundschreiben um eine bargeldlose Spende per Überweisung für diese überaus wichtige Institution gebeten. Die Spendenbereitschaft war toll und so konnte er jetzt das Schiffchen mit einer Fracht von 600,00 € beladen auf Kurs Heimathafen „DGzRS“ schicken. Herzlichen Dank an alle Spender.



Hoffen wir nun, dass wir die „Pandemie“ bald möglichst überstanden haben und wir zu einem normalen Alltag zurückkehren können.

Uns fehlen die kameradschaftlichen Treffen, Veranstaltungen, Auftritte mit dem Shantychor und die dazu gehörenden wöchentlichen Proben sehr. Gerne würden wir in Zukunft dann unser „Spendenschiffchen“ wieder wie bisher beladen.





Gerhard Schorer

Keiner lebt und pflegt
den Begriff : „Kameradschaft“
so wie er!



Unser Gerhard ist mit seinen nun bald „rüstigen 85 Jahren“ der Älteste im Kreis seiner Sängerkameraden im Shantychor Albstadt-Ebingen. Wenn er dann zu einem seiner vielen „Örgele“ greifen darf und seine Kameraden mit Musik erfreuen kann, blüht er so richtig auf. Leider war ihm das im vergangenen Jahr nicht möglich. Für ihn stehen aber die Kameradschaft und der Kontakt immer an erster Stelle. Obwohl er von Villingen-Schwenningen immer die weiteste Anfahrt zu uns nach Albstadt bewältigen muss, lässt er sich das nicht nehmen. Er legt alle Strecken per Bahn zurück und ist wahrscheinlich mit allen „Zugschaffnern“ im Süddeutschen Raum per „Du“!

Jetzt hat er sich etwas ganz Besonderes einfallen lassen. Er ist mit der Bahn in den Raum Ehingen gefahren. Dort hat er eine Landmetzgerei, die für eine besonders gute und prämierte „Schwarzwurst“ bekannt ist, aufgesucht. Er hat kurzerhand für jeden seiner Sängerkameraden einen „Ring“ beordert. Für ihn ist es ein Akt – „Corona-Solidarität“, er möchte so den Kontakt in den schwierigen Zeiten zu seinen Sängerkameraden erhalten. Der erste Vorsitzende und sein Schatzmeister haben sich sofort bereit erklärt, die Verteilung (unter strenger Einhaltung der Corona-Regeln) zu organisieren. Auch unsere Sängerkameraden aus Rottenburg wurden nicht vergessen. Gerhard hat sich mit den Schwarzwürsten beladen wieder in den Zug gesetzt und sich mit Jürgen Zeeb im „Old Hamburg“ zur Übergabe verabredet.

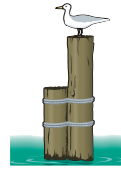
Lieber Gerhard, wir bedanken uns auf diesem Weg für diese tolle Geste recht herzlich und hoffen, dass wir uns bald mal wieder treffen können und unseren Probebetrieb wieder aufnehmen können.

Auf unseren Gerhard: „**Drei kräftige Schiff-Ahoi !**“





MK Eberbach



Großaktion für Stahlkoloss: U-Boot zurück am Bremerhavener Liegeplatz Ein seltener Anblick: Unter den Augen etlicher Schaulustiger ist das alte Mu-seums-U-Boot "Wilhelm Bauer" aus der Werft zurück in den Alten Hafen ge-schleppt worden.

Dieser Bericht bei „buten un binnen“ erweckte mein Interesse und plötzlich machte es „klick“. Da stand doch zu diesem Boot auch etwas in den historischen Unterlagen der MK Eberbach, die meine Vorgänger im Amt als Schriftführer gesammelt und dokumentiert haben – und ich wurde fündig.

Von 1963 – 1968, als das U-Boot noch unter militärischer Besatzung gefahren bzw. getaucht ist, war Eberbach am Neckar die Patenstadt vom Erprobungsunterseeboot „WILHELM BAUER“. Im Juni 1963 und im Dezember 1965 besuchte die Besatzung die Patenstadt am Neckar. Untergebracht waren die Marinesoldaten bei Angehörigen der MK Eberbach und daraus entwickelten sich zum Teil langfristige Freundschaften.

KKpt Johannes Kowalik war der Kommandant beim 1. Besuch und beim 2. Besuch stand das Boot unter der Führung des Kommandanten KKpt Herbert Waldschmidt.

Zwischen diesen Besuchen fand ein Gegenbesuch in Kiel statt. Als Erprobungsboot (Klasse 241) diente es bis zum 28. August 1968 unter militärischer Besatzung und wurde außer Dienst gestellt – und damit endete dann auch leider die Patenschaft. Mit ziviler Besatzung wurde die Wilhelm Bauer am 20. Mai 1970 erneut in Dienst gestellt. Nach einer Unterwasserkollision mit dem Zerstörer Z 3 der Fletcher-Klasse am 6. Mai 1980 wurde die Wilhelm Bauer am 18. November 1980 in Eckernförde verabschiedet und am 15. März 1982 endgültig außer Dienst gestellt.

Welche Historie hat das U-Boot erlebt?

Das ursprünglich U2540 genannte, deutsche Kriegsschiff wurde nach Angaben des Mu-seumsvereins Ende des Zweiten Weltkriegs gebaut. Zum Kampfeinsatz kam es allerdings nie. Nach einer Selbstversenkung durch die Besatzung 1945, lag es 12 Jahre lang auf dem Grund der Flensburger Förde. Nach der Bergung ging es als Ausbildungs- und Erprobungsboot an die Marine. Hier wurde es nach dem deutschen Drechsler und Berufssoldaten Wilhelm Bauer benannt. Der Erfinder hatte sich bereits Mitte des 19. Jahrhunderts mit der Konstruktion von U-Booten beschäftigt.

U-Boot "Wilhelm Bauer" in Zahlen

Länge: 76,7 Meter

Höhe: 11,3 Meter

Breite: 6,6 Meter

Tauchtiefe: regulär 220 Meter, äußerste Tauchtiefe 330 Meter

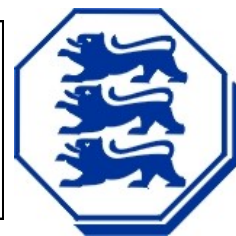
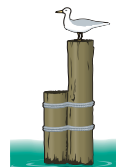
Verdrängung: über Wasser 1.621 Tonnen, getaucht: 1.819 Tonnen

Besatzung: maximal 58 Personen





MK Heilbronn



Rückblick auf 2020 von DLØMKH MF-1180

Das Team von DLØMKH möchte sich bei allen Mitgliedern der MF-Runde e.V und allen Funkfreunden herzlich bedanken, dafür, dass sie uns bei unseren Aktivitäten unterstützen und immer an ihren Stationen QRV waren um uns zu arbeiten.

Wir haben uns daher entschlossen, einen kleinen Rückblick auf 2020 zu geben.

Anfang des Jahres 2020 planten Marie-Luise DF7PM MF-777 und ich, Wolfgang DK4WN MF-1149, in jedem Quartal eine kleine Aktivität durchzuführen. Es war klar, dass durch Corona gemeinsame Aktionen nicht so einfach möglich waren. Deshalb führten wir verschiedenen Aktivitäten zu Schiffsgeburtsstagen und Gedenktagen als ein Personen Stationen, verteilt über Deutschland, in verschiedenen Betriebsarten durch.

Hier nun eine kurze Zusammenfassung aus 2020:

30.01.2020 Gedenktag zum Untergang der *Wilhelm Gustloff*.

Die *Wilhelm Gustloff* war ein Kabinen-Fahrgastschiff der NS-Organisation *Deutsche Arbeitsfront* (DAF). Das Motorschiff wurde vom Amt für Reisen, Wandern und Urlaub (RWU) der DAF-Unterorganisation *NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“* (KdF) für Kreuzfahrten eingesetzt. Nach Beginn des Zweiten Weltkrieges am 1. September 1939 wurde es, wie die anderen KdF-Schiffe auch, von der Kriegsmarine als Lazarettschiff, Wohnschiff und als Truppentransporter verwendet.

Bei ihrer Versenkung durch das sowjetische U-Boot S-13 vor der Küste Pommerns am 30. Januar 1945 kamen zwischen 4.000 und mehr als 9.000 Menschen ums Leben. Bezogen auf ein einzelnes Schiff gilt ihr Untergang als eine der verlustreichsten Schiffskatastrophen der Menschheitsgeschichte. (Quelle: Wikipedia)



DLØMKH

Marine Kameradschaft Heilbronn
VFDB Clubstation
DOK Z22 WAZ 14 ITU 28

MF-1180

At the height of Stolpmünde the Wilhelm Gustloff was sighted at 01/30/1945 9 pm by the Soviet submarine S-13. At 9:16 pm, his commander, Alexander Ivanovich Marinesko, fired four torpedoes from about 700 meters away. A torpedo jammed, three hit the Wilhelm Gustloff at the bow, under the E-deck and in the engine room. After just over an hour, around 10:15 pm, the ship sank about 23 nautical miles off the coast of Pomerania.
9000 people lost their lives at sea, the sank of Wilhelm Gustloff, the largest catastrophe in maritime history to date, related to a single ship.
© Wikipedia



In memory of the sinking of the WILHELM GUSTLOFF
WE COMMEMORATE THE PEOPLE WHO STAYED AT SEA

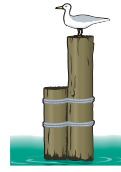
Bundesarchiv, B 146 Bild-P094443
Foto: o. Ang. | 1939/1940 ca. The Wilhelm Gustloff 1939 in Szczecin as a hospital ship, marked by the symbol of the Red Cross at the chimney

QSO: 90 – OP: Mary DF7PM MF-733, Dorothea DL3DBN MF-933, Wolf DK4WN MF-1149





MK Heilbronn



03.05.2020 Schiffsgeburtstag **Gorch Fock (I)**

Die **Gorch Fock**, in der Literatur bisweilen als *Gorch Fock (I)* bezeichnet, ist ein als Bark getakeltes Segelschulschiff. Sie wurde 1933 bei Blohm & Voss für die Reichsmarine gebaut und nach dem Schriftsteller Gorch Fock benannt. Seit 2003 liegt das nicht seetüchtige Segelschiff im Stralsunder Hafen. Von 1951 bis Anfang der 1990er Jahre fuhr das Schiff unter dem Namen **Tovarishsh** (russisch Товарищ, deutsch *Genosse*, deutsche Transkription *Towarischtsch*, wissenschaftl. Transliteration *Tovarišč*) in der sowjetischen Handelsmarine. Das Schiff gehört derzeit dem deutschen Verein Tall-Ship Friends.

Die *Gorch Fock* ist das Typschiff einer Klasse von sechs Segelschulschiffen, zu der auch das 1958 gebaute gleichnamige Segelschulschiff der Deutschen Marine gehört. Zur Unterscheidung der Schiffe werden gelegentlich in Klammern die Baujahre, oder auch in Klammern eine 1 oder 2 angehängt, die aber nicht zum Schiffsnamen gehören. (Quelle: Wikipedia)



QSO: 134 – OP: Dorothea DL3DBN MF-933, Marie-Luise DF7PM MF-777

11.06.2020 Schiffsgeburtstag **Kruzenshtern**

Das russische Segelschulschiff **Kruzenshtern** (russisch *Крузенштерн*, ursprünglich *Padua*) ist eine Viermaststahlbark, die heute nach dem deutsch-baltischen Kapitän und russischen Admiral Adam Johann von Krusenstern benannt ist. Heimathafen des Windjammers ist Kaliningrad.

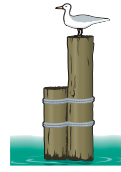
Die **Kruzenshtern** ist als einziger der für die Reederei F. Laeisz gebauten Flying P-Liner der Flotte noch heute in Fahrt.

Das Schiff wurde 1926 auf der Joh. C. Tecklenborg-Werft an der Geeste in Wesermünde (heute Bremerhaven) als *Padua* vom Stapel gelassen. Es gehörte mit Schiffen wie der *Pamir* und der *Passat* zu den berühmten Flying P-Linern der Hamburger Reederei F. Laeisz,





MK Heilbronn



deren Namen traditionsgemäß mit einem „P“ begannen. Auf der Jungfernnreise brauchte sie von Hamburg nach Talcahuano (Chile) 87 Tage.

Die *Padua* wurde anschließend als Frachtsegler und Segelschulschiff eingesetzt. Unter anderem brachte sie Baumaterialien nach Südamerika, kehrte von da mit Salpeter zurück und transportierte später auch Weizen aus Australien. Den Weg von Hamburg nach Port Lincoln in Süd-Australien legte sie 1933/1934 in der Rekordzeit von 67 Tagen zurück.

In den 1930er und 1940er Jahren wurde die *Padua* mehrfach vorübergehend als Filmkulisse genutzt, so für *Die Meute-rei auf der Elsinore* (erschienen 1935 oder nach anderen Angaben 1936), für *Ein Herz geht vor Anker* (erschienen 1940) und in *Große Freiheit Nr. 7* (erschienen 1944) mit Hans Albers.

Die *Padua* musste nach dem Zweiten Weltkrieg 1946 als Reparationsleistung an die Sowjetunion abgegeben werden. Der schwarze Rumpf wurde mit einer weißen Musterung versehen, und das Schiff wurde in *Kruzenshtern* umbenannt. Darunter wurde es nach 1955 noch mehrfach als Filmkulisse für sowjetische Filme benutzt.

Heute nutzt das russische Ministerium für Fischwirtschaft die *Kruzenshtern* zur Ausbildung des Nachwuchses der Fischereiflotte; dabei nimmt sie seit 1974 an vielen internationalen Regatten teil, so auch an der alle fünf Jahre stattfindenden Sail in Bremerhaven. Dabei werden zunehmend auch zahlende Passagiere (Trainees) mitgenommen, die damit zum Unterhalt des Schiffes beitragen. (Quelle: Wikipedia)



QSO: 49 Marie-Luise DF7PM MF-777, Wolf DK4WN MF-1149

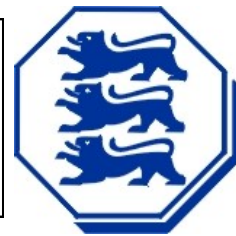
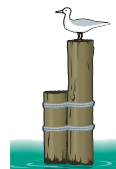
14.11.2020 & 15.11.2020 Gedenktag **deutsche U-Boot Fahrer**

Der Gedenktag war allen deutschen U-Boot Fahrern des ersten und zweiten Weltkriegs gewidmet. Besonders im zweiten Weltkrieg waren die Verluste extrem hoch.





MK Heilbronn



Im U-Boot-Krieg der Kriegsmarine kamen insgesamt 863 von 1162 gebauten Booten zum Kampfeinsatz. 784 Boote gingen verloren. Über 30.000 der über 40.000 U-Boot-Fahrer starben. An Bord der von deutschen U-Booten versenkten 2882 Handelsschiffe und 175 Kriegsschiffe starben über 30.000 Menschen.

Lothar-Günther Buchheim, der selbst als Kriegsberichterstatte an Bord von *U 96* an Feindfahrten teilgenommen hat, äußerte sich später rückblickend zu den Verlusten:

„Die U-Boote wurden ‚Eiserne Särge‘ genannt. Was man damals als ‚Blutzoll‘ bezeichnete, die Verlustquote also, war bei den U-Boot-Männern so hoch wie bei keiner anderen Waffe. Von den 40.000 U-Boot-Männern sind 30.000 im Atlantik geblieben. Viele von ihnen waren noch nicht einmal Männer – in Wirklichkeit waren es halbe Kinder: Der gesamte U-Boot-Orlog war ein riesiger Kinderkreuzzug. Wir hatten 16jährige an Bord, gegen Kriegsende gab es 19jährige Leitende Ingenieure und 20jährige Kommandanten, in einer Art Schnellbrütverfahren frontreif gemacht, um auf eine der fürchterlichsten Weisen vom Leben zum Tode befördert zu werden. Ich habe mich immer dagegen gewehrt, daß es in Todesnachrichten von U-Boot-Fahrern hieß, sie seien gefallen. Sie sind abgesoffen, ersäuft wie überzählige Katzen im Sack.“

LOTHAR-GÜNTHER BUCHHEIM

(Quelle: Wikipedia) QSO: 196 – OP: Dorothea DL3DBN MF-933, Marie-Luise DF7PM MF-733, DK4WN MF-1149



Auch diese Jahr, 2021, werden wir einmal im Quartal eine Aktivität durchführen. Starten werden wir im Februar zum 125 jährigen Jubiläum des NOK und im Mai mit der Gründung der DGzRS.

Wir freuen uns auf eine rege Teilnahme von Euch und werden diese, jedes mal mit einer eigenen Sonder-QSL belohnen.

Das Team DL0MKH bedankt sich noch einmal recht herzlich bei Euch.

Bleibt bitte gesund!!! vy 73 de Team DL0MKH MF-1180 Wolfgang DK4WN MF-1149 c/o DL0MKH

Marie-Luise DF7PM MF-777



U557 Kommandant Korvettenkapitän Ottokar Paulssen (Bericht R. Bieger)

Was macht U557 so interessant für unsere Bordzeitung?

In einem Film Format N8 zusammengestellt von einem Karlheinz Kunzweiler „Jugendjahre in Konstanz 1937-1948“ wird über einen U-Boot Kommandant namens Ottokar Paulssen als KONSTANZER berichtet dem auch vom damaligen Bürgermeister für seine Erfolge gratuliert wurde. Leider, laut Filmbericht, kam diese Gratulation zu spät, denn U557 war schon samt Mannschaft gesunken. Was ich über Ottokar Paulssen ermitteln konnte gebe ich hier zum lesen. Habe bis jetzt im Internet die Zugehörigkeit oder Beschreibung zu Konstanz



nicht finden können.

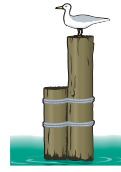
(Bilder aus Wikipedia)

Der damalige Bürgermeister von Konstanz schrieb: Sehr geehrter Kapitänleutnant! Mit aufrichtiger Freude las ich von Ihrer großen Tat im östlichen Mittelmeer, ich bitte Sie, meine und der Stadtverwaltung aufrichtigen Glückwünschen entgegen-nehmen zu wollen. Wir sind stolz darauf, dass Sie als Konstanzer im Bericht des Oberkommandos der Wehrmacht die Auszeichnung einer besonderen Anerkennung erhalten haben. (Schlusswort wiederhole ich nicht, denn damals die übliche Schlussgrüße!!, aber der Unterzeichner war damals ein Bürgermeister Mager (Leopold)).





MK Konstanz

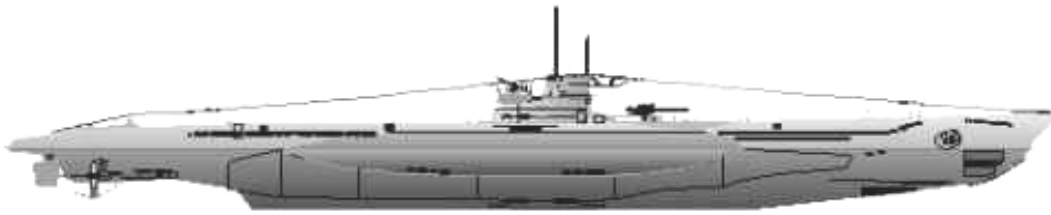


Heikendorf (Möltenort), Landkreis Plön, Schleswig-Holstein:

U-Boot-Ehrenmal Möltenort

U 557

Typ VII C, 29. U-Flottille La Spezia, Frontboot



Kommandant: Korvettenkapitän Ottokar Paulssen

Besatzung: 43 Tote, keine Überlebenden

Gesunken: Am 16.12.1941 im Mittelmeer vor Salamis gerammt und gesunken.

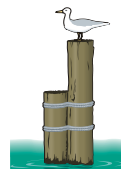
U 557 sank auf der Heimfahrt nach einer Kollision mit dem italienischen Torpedoboot "Orione", das mit Dieselöl nach Nordafrika unterwegs war. Eine Untersuchung der italienischen Supermarina bezeichnete die Versenkung als Unfall, doch wurde nie geklärt, ob ein Navigationsfehler die Ursache war, oder die Italiener das U-Boot absichtlich rammten. Position 35.31N 23.19O westlich von Kreta.

Quelle: Die deutschen und österreichischen U-Boot-Verluste in beiden Weltkriegen (Paul Kemp, 1997)

U 557 hatte Messina am 9. Dezember 1941 verlassen, sechs Tage später den britischen Kreuzer "HMS Galatea" versenkt, und war auf dem Rückmarsch. Um 18.06 Uhr sandte das Boot einen Funkspruch ab, während das italienische Torpedoboot Kreta verließ. Der Kommandant hatte keine Information darüber, dass ein deutsches U-Boot sich in dem Gebiet aufhalten würde. Als er um 21.44 Uhr ein U-Boot erblickte, ging er davon aus, dass es sich um ein britisches handeln müsse und rammte es. U 557 sank sofort, das beschädigte Torpedoboot mußte umkehren. Später stellte sich heraus, dass die italienische Marine um 22.00 Uhr oder später von U 557 erfahren hatte.

Quelle: <http://uboot.net/>





Bericht von Roland Single MK-Konstanz

Wie es begann!

Im Frühjahr 1958, ungefähr zur selben Zeit, als das US-Amerikanische Atom-Uboot «Nautilus» zur ersten Unterquerung des Nordpols aufbrach, trat ich im Alter von 12 Jahren in die Marine-Jugend Konstanz ein. Die hier erlebte wundervolle Zeit beschert mir heute noch sonnige Erinnerungen. Neben dem Pullen erlernten wir vor allem, was Seemannschaft bedeutet und vor allem wie diese funktioniert. Unter Seemannschaft versteht man die Fertigkeiten, die ein Seemann zur praktischen Handhabung eines Wasserfahrzeuges beherrschen muss, z.B. saubere Knoten, Leinen spleißen, Bootspflege und so weiter. – Aus heutiger Sicht kann dies natürlich aus gewissen technologischen Aspekten belächelt werden. Aber bei Schlechtwetter kann man auch auf einem Binnengewässer wie dem Bodensee eines Besseren belehrt werden und auch mit modernsten technischen Helfern in eine Gefahrensituation geraten, in der grundlegende Kenntnisse unabdingbar sind. – Wir trafen uns zweimal pro Woche auf dem Vereinsgelände. In den Monaten von April bis Oktober ging es oft mit jeweils drei Booten auf den Rhein und auf den Bodensee. In den darauffolgenden Wintermonaten waren wir meistens mit dem Üben von Knoten, Vertiefen von theoretischen Kenntnissen und natürlich auch der Pflege und Wartung unseres Materials beschäftigt. Eines meiner einprägsamsten und schönsten Erlebnisse war, als wir einmal in den Sommerferien zu dritt mit einem Kutter rund um den Bodensee gepullt waren.

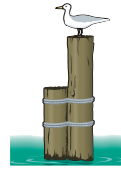
Durch unseren damaligen Jugendleiter und Ausbilder, Fritz Rihm, wurde bei mir das Interesse an Marine und Seefahrt geweckt, so dass ich im Jahr 1963 an einer Veranstaltung vom Verband Deutscher Reeder mit dem Namen „Kuratorium Deutsche Marine-Jugend“ teilnahm. Der Zweck darin bestand, jungen Nachwuchs für die Handelsmarine anzuwerben. Daraufhin hatte mich Fritz Rihm zu einem vierzehntägigen Lehrgang auf dem Segelschiff „Passat“ angemeldet. Die «Passat» ist ein Schwesterschiff der «Peking», die derzeit in Hamburg restauriert wird. Nach dem Untergang der Pamir, die sich mit Getreide beladen auf der Heimreise von Buenos Aires nach Europa befand, geriet das Schiff im Herbst 1957 westlich der Azoren in einen Hurrikan. Über 80 Seeleute fanden dabei den Seemannstod. Die «Passat» befand sich zur selben Zeit auf der gleichen Heimreise von Buenos Aires und kam in den gleichen Hurrikan. Allerdings hatte sie mehr Glück und musste nur mit starker Schlagseite Lissabon als Not-Hafen anlaufen. Dort wurde die Ladung getrimmt und die «Passat» konnte die Reise fortsetzen. In Deutschland wurde das Schiff dann aber stillgelegt, was das Ende des Deutschen Frachtverkehrs unter Segeln auf den Weltmeeren bedeutete. Die «Passat» diente dann viele Jahre als Ausbildungsstätte der Seemannsschule Travemünde/Priwall.

Im März 1963, nach dem sehr kalten Winter 62/63, kamen Mitglieder aus den bundesweit verteilten Marinejugenden zu einem vierzehntägigen Lehrgang zusammen. Unsere Unterbringung fand auf der «Passat» statt und wir belegten jeweils zu dritt eine Kammer. Hier herrschte strenge Disziplin und Ordnung. Um 6 Uhr morgens wecken und mit freiem Oberkörper Frühsport an Deck bei eisiger Kälte. Danach Frühstück. Zweimal am Tag, morgens und abends, war „Reinschiff“ angesagt. Für die Backschaft und zum Kartoffelschälen wurden täglich abwechselnd zwei Teilnehmer eingeteilt. Unterrichtet wurden wir in Theorie und Praxis. Der theoretische Unterricht wurde von Nautikern geleitet, die viele Jahre als Schiffsoffiziere zur See gefahren sind. Sie unterrichteten uns in Nautik,





MK Konstanz



Seemannsrechte, Schiffsbau etc. Die praktische Seemannschaft erhielten wir von einem älteren Bootsmann, der immer wieder zwischendurch einiges an Seemannsgarn erzählte. Es war uns strengstens verboten, in die Takelage aufzuentern. Das war zu gefährlich. Zu dem Lehrgang gehörte auch ein Ausflug in die Hansestadt Lübeck mit dem Besuch des berühmten Wahrzeichens der Stadt, dem Holstentor. Bei einem weiteren Ausflug sind wir allesamt mit einem Fischkutter auf die Lübecker Bucht hinausgefahren. Hier durfte jeder für ein paar Minuten am Ruder stehen. Dabei ist dann letztendlich mein Entschluss gefallen „**Ich will zur See fahren**“.



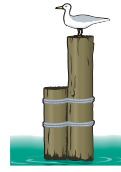
Auf der Passat März 1963

Neun Monate nach meiner Gesellenprüfung zum Elektroinstallateur war es dann soweit. Im Juli 1964 im Alter von 19 Jahren fuhr ich mit meinem Schulfreund Heinz Westfeld mit der Bahn aufs Geratewohl nach Hamburg, nicht wissend, was uns in den nächsten Tagen erwarten wird. So kamen wir am Montagmorgen in Hamburg an und begaben uns direkt zur seemannischen Heuerstelle (für den Seemann auch Heuerstall genannt) in der Seewartenstraße 9. Die Heuerstelle war im Prinzip ein großer Wartesaal. Dort befanden sich verschiedene Schalter mit einer Durchreiche für die Seefahrtsbücher, wie beim Fahrkartenverkauf auf einem Bahnhof. Dahinter stand der „Heuerbaas“. An den Wänden an der Seite standen Sitzbänke. Allerdings wurden diese ihrem Namen nicht gerecht, da auf ihnen Seeleute, welche auf St. Pauli die Nacht durchgezecht hatten, ihren Rausch ausschleifen. Beim Anblick der ganzen betrunkenen Seeleute wurde es mir mulmig und am liebsten hätte ich sofort kehtgemacht. Zum Glück liegt Konstanz am anderen Ende der Republik und mir gelang es, die Zweifel an meinem Entschluss beiseite zu legen. So stellten wir, zwei schüchterne, aus einer Kleinstadt kommende und noch nicht volljährige junge Männer, uns an einem der Schalter an. Als wir dran waren, fragten wir höflich ob es möglich wäre, dass wir zusammen auf ein und dasselbe Schiff kommen könnten. Vermutlich war die





MK Konstanz



Antwort und deren Ton abzusehen. – Der Mann hinter dem Schalter schnauzte uns an und rief in barschem Ton: „**Wenn ihr das wollt, könnt ihr gleich wieder nach Hause fahren**“.



Im Hamburger Seemannsheim. Rechts auf dem Schulfreund Heinz W.

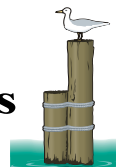


Mein Seefahrtsbuch Seesack sitzend mein

Letztendlich entmutigte das uns aber nicht und wir bezogen im Anschluss ein Doppelzimmer im Hamburger Seemannsheim, welches sich oberhalb der Heuerstelle befand. Der Seemann nannte es auch „**das graue Schloss am Meer**“. Das Zimmer, vermutlich so wie die anderen auch, war stark ramponiert. Das Inventar machte einen schlechten Eindruck. Die Türen der Kleiderschränke waren sogar schon herausgerissen. Zu unserem Glück hatte es am zweiten Tag mit der Vermittlung einer Heuer auf einem Schiff geklappt. Durch diese Umstände „durften“ wir nur insgesamt drei Nächte in dem Zimmer verbringen. Danach nächtigte ich nie wieder in diesem Seemannsheim. Zu meinem Erstaunen ist nun das Gebäude das Vier-Sterne-Hotel „**Hafen-Hotel Hamburg**“ geworden. Natürlich gingen umfangreiche Umbaumaßnahmen voraus.

Mein Freund, der gelernter Schlachter war, konnte als Kochsmaat auf einem Schiff nach Afrika anheuern. Ich wurde als „Reiniger-Motorenhelfer“ (man erinnere sich, ich hatte neun Monate zuvor meine Gesellenprüfung als Elektroinstallateur abgeschlossen) vermittelt, bei der Reederei Sartori & Berger Hamburg-Chicago-Linie. Dann ging alles rasend schnell und das musste es auch. Innerhalb von nicht einmal zwei Tagen hetzten wir zuerst zur Reederei, danach zur Seeberufsgenossenschaft, zur Feststellung der Seediensttauglichkeit und der Ausstellung einer Gesundheitskarte. Anschließend noch der Gang zum Seemannsamt, wo ein Seefahrtsbuch ausgestellt wurde. Zu dieser Zeit war man mit 19 Jahren noch nicht volljährig, was bedeutete, dass man eine schriftliche Erlaubnis von den Eltern vorzeigen musste. Am dritten Tag trennten wir uns. Erst nach ganzen fünf Jahren hatte ich meinen alten Schulfreund im Urlaub in Konstanz wieder getroffen.





Reisebericht

Einer langen Tradition der MK Rems-Murr folgend, sollte auch in 2020 ein Herbsttörn stattfinden. Griechenland war angedacht. Bevor es aber soweit war, mussten erst einmal diverse Hindernisse, Covid19 bedingt, überwunden werden.

Am 25.10.2020 war es dann endlich soweit, sechs Vereinsmitglieder saßen voller Vorfreude im Flieger von Stuttgart nach Athen. In Athen angekommen, ging es mit dem Bus zum Yachthafen Alimos. Hier erfolgte nach kurzer Begrüßung die Einweisung in die Yacht und in die Corona Maßnahmen. Tägliches Fiebermessen jedes einzelnen Besatzungsmitglied mit Eintrag ins Logbuch.

Nachdem auch die Proviantübernahme abgeschlossen war, hieß es für einige auf zur Akropolis.

Auslaufen war für Montag morgen vorgesehen, Ziel die Bucht Barbaria auf Poros. Bei besten Segelbedingungen hieß es am Nachmittag, lass fallen Anker. Nachdem alle ein ausgiebiges Bad genommen hatten, gab es im Cockpit ein leckeres Abendessen. Für den nächsten Tag war ein kurzer Schlag geplant. So ging es nach Anker auf bei leichten 2Bft aus SO und viel Sonne unserem nächsten Ziel Hydra (Idra) entgegen. Dort " römisch katholisch" fest im Stadthafen, machten sich vier auf die Insel zu erkunden, zwei begaben sich auf die Suche nach einem Restaurant fürs Abendessen. Der darauf folgende Tag wurde zum Hafentag. Da wir am Abend zuvor Dionysos zu sehr zugetan waren, hatten wir wohl Zeus verärgert. Folge, wir wurden mit Blitz und Donner geweckt und die Hyaden machten



das was sie am besten konnten, viel, sehr viel Regen. In der Nacht weckten uns dann Aeolos und Poseidon. >30kn Wind und eine Mordswelle. Nach unruhiger Nacht, hieß es am morgen des 29.10. Anker auf, Heckkleinen ein. Mit anfänglich 6Bft in Boen 7Bft aus NNW ging es mit drei Reffs Richtung Poros Stadt. Da der Wind gegen Mittag schwächer wurde, bot sich unter Beiliegen die Möglichkeit den Seemannssonntag an Oberdeck mit Kaffee und Gebäck zu genießen. Von Poros ging es dann weiter nach Aegina, unserem letzten Hafen. Unser letzter Segeltag zurück zur Basis fand mit bis zu 4 Bft aus NNO einen schönen Abschluss. Nach Übergabe der Yacht an den Vercharterer, durften wir die Nacht noch an Bord verbringen. Am nächsten Tag hieß es Abschied nehmen von einem traumhaften Segelrevier. Resümee wir kommen irgendwann wieder.

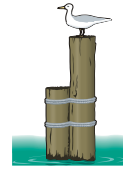


Manfred Schönwies





MK Rottenburg



Old Hamburg

Was als Weihnachtsüberraschung im Jahr 2019 startete, hat sich mittlerweile zu einer großartigen Location entwickelt! Wir waren zu Besuch bei Jürgen Zeeb im Old Hamburg. Seine wunderschön hergerichteten Schaufenster mit Liebe zum Detail sieht er als Tor zur Stadt!



In seiner Location, die man auch mieten kann, steckt sehr viel Hingabe und Perfektion. In dem maritimen Ambiente das Größtenteils ihm selbst gehört, möchte er den Rottenburgern die Lebensart eines Seemanns und den Charm der Schifffahrt näherbringen.

Alle, die sich schon über den Namen "Old Hamburg" gewundert haben, hier die Antwort: Als Jürgen Zeeb mit dem Shanty

Chor Rolling Home gesungen hat, ist ihm die Textstelle "Old Hamburg" nicht mehr aus dem Kopf gegangen und fand es ist ein ausgezeichnete Name für seine Perle. Allein zu bewältigen sei das auf keinen Fall, teilte er uns mit und ist sehr dankbar über seine Familie, Freunde und Bekannte, die ihn auch finanziell unterstützen würden.

Sein Old Hamburg ist auch in Hamburg nicht unbekannt unter den Seefahrern. Ein Besuch auf seiner Homepage oder auf seinem You Tube Kanal ist garantiert kein Fehler! Mit seiner Lage könnte er nicht glücklicher sein, da er direkt am Neckar ist und man das Gefühl bekommt bei offenem Fenster, als ob man an einer Reling sitzen würde. Sobald das Old Hamburg seine Pforten wieder öffnet, dürft ihr euch schon sehr freuen. Es wird ein "Fischmarkt" stattfinden, als Flohmarkt gedacht und bestimmt etwas für Klein und Groß. Das Old Hamburg ist ebenso ein Sicherer Hafen für Rottenburger Gegenstände, so ist zum Beispiel seine Theke von der ehemaligen Bierhalle erworben, und so finden sich mehrere Gegenstände, aus und um Rottenburg, bei ihm ein neues Zuhause. Sowie die Bücher, die man sich ausleihen kann, beheimatet er so ziemlich alle Bücher der Marine-Kameradschaft. Seid gespannt auf Morgen! Dann Präsentieren wir euch das Video dazu!



www.old-hamburg.com

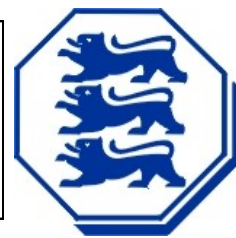
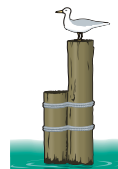
<https://www.youtube.com/channel/UC-33DpvYCKRDExdGUX4RAQw>

#SuportYourLocals #OldHamburg #amNeckar #Schiffe
#Modellschiffe #MaritimeAmbiente #Location #Historisch
#LiebezumDetail #Rottenburger #Lokalhelden





MK Rottenburg



Shanty-Chor der MK Rottenburg auf YOUTUBE

Aufgrund der Corona-Pandemie durften die Sänger und Musiker des Shanty-Chores der Marinekameradschaft Rottenburg bereits mehr als ein Jahr nicht mehr proben und auch nicht mehr öffentlich auftreten. Sämtliche Auftritte seit März 2020 und auch alle Termine für die erste Hälfte des Jahres 2021 mussten abgesagt werden.

Ebenso konnten alle Kameradschaftsabende sowie sonstige Aktivitäten der MK Rottenburg nicht stattfinden. Die persönlichen Kontakte mit den Kameradinnen und Kameraden fehlt den Mitgliedern der MK Rottenburg sehr.

Dank unserem Fotografen und Kameraden Karl-Heinz (Charly) Kuball und unserer Werbeagentur und dem mit unserer MK befreundeten Oliver Frate, können die Kameraden die Zeit bis zur nächsten Probe mit Erinnerungen an eine „bessere Zeit“, als alle noch gemeinsam singen und die Kameradinnen und Kameraden der MK Kameradschaftsabende veranstalten durften, etwas überbrücken.

Auf Youtube <https://youtu.be/LPz6FAW0WGc> oder auf unserer Homepage mk-rottenburg.de (bei HOME runterscrollen) finden alle, die mit der MK Rottenburg und dem maritimen Liedgut verbunden sind, eine kleine Sequenz, die allen sicherlich eine kleine Freude bereitet.

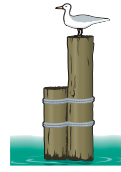
Text: Egon Ruf

Foto: HGK



“das waren noch Zeiten!”

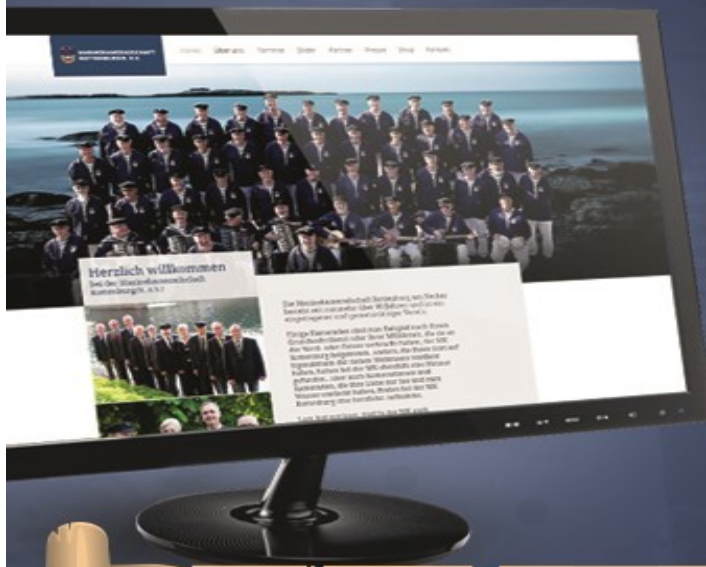




SHANTY-CHOR

MARINEKAMERADSCHAFT ROTTENBURG E.V.

Besuchen Sie den Shanty-Chor und die
MARINEKAMERADSCHAFT ROTTENBURG
jetzt online unter www.mk-rottenburg.de



- Aktuelles
 - Termine
 - Fotos
 - Videos
 - Online-Shop
- ...und vieles mehr!

www.mk-rottenburg.de

...Sie finden
uns auch auf

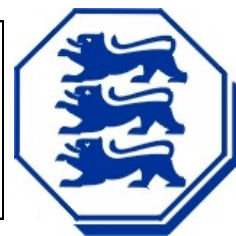
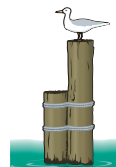


YouTube





MV Stuttgart



Marine-Stammtisch jetzt Online



Seit nunmehr vier Monaten befinden wir uns im Lock-Down und ein Ende ist nicht wirklich in Sicht. Insbesondere das Vereinsleben ist davon stark betroffen, da gesellige Veranstaltungen und ein Treffen mit mehreren Personen nicht möglich ist. Um dennoch den Kontakt zu den Mitgliedern nicht ganz zu verlieren sind innovative und neue Ideen gefragt. So lud der Vorstand des Marine-Vereins Stuttgart 1899 e.V. zum ersten virtuellen Mitgliedertreffen ein. Als Plattform diente dazu das kostenlose und zeitlich unbefristete nicht-kommerzielle Angebot von JITSI (<http://www.jitsi.org>). Dort kann jeder, der einen Computer, eine Web-Kamera und ein Mikrofon hat ganz einfach einen Kanal öffnen und sich einloggen und mitreden. Wer keinen Computer hat kann sich auch mit einem einfachen Telefon einwählen und mitmachen (dann halt ohne Bild).

Pünktlich um 18:00 Uhr am Samstag, den 20. Februar 2021 ging es dann los. Das Essen stand auf dem Herd und die Getränke lagerten gut gekühlt im Kühlschrank. 8 Mitglieder trafen sich in lockerer Runde und erzählten was sich so in den letzten Wochen ereignet hatte und wie es Ihnen ergangen war und jeder konnte sehen wie der jeweils andere jetzt gerade im Gesicht aussieht. Sogar Anna schaltete sich von ihrem Wohnort Kalmar in Schweden zu und beeindruckte mit der besten Bildqualität von allen. Ein unbestreitbarer Vorteil einer Video-Konferenz ist, dass Ort und Entfernung keine Rolle spielen und lange Anreisen entfallen.

Nach ca. 2 Stunden gingen die Gesprächsthemen aus und man verabschiedete sich wieder voneinander, nicht ohne den nächsten Termin für das zweite virtuelle Mitgliedertreffen zu vereinbaren: am Samstag, den 20. März 2021 ab 18:00 Uhr.

Uwe Töllner

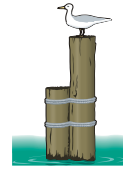
1. Vorsitzender

Marine-Verein Stuttgart 1899 e.V.





MV Stuttgart



Kapitel 10 - Auf Reede

Zunächst ging die Fahrt durch die Nordsee und das Skagerrak zu dem schwedischen Hafen Göteborg. Dort wurden noch einige weitere Fahrzeuge hinzugeladen.

Dann hies es Kurs Süd entlang der europäischen und afrikanischen Küste vorbei an den Kanarischen und Kapverdischen Inseln. In den Laderäumen lauter PKWs – natürlich ohne den Kühlmechanismus aktiviert zu haben. An Deck stauten sich fest verzurrt Busse, Feuerwehrfahrzeuge und LKW's. Nach zehn Tagen erreichten wir die Außenreede von Apapa, dem Hafen der nigerianischen Hauptstadt Lagos und gingen dort vor Anker. Staunend betrachteten wir das Szenario, von dem wir schon gehört hatten. Etwa 150 Frachter lagen da auf Reede und warteten, einige bereits seit Monaten, in den Hafen einlaufen und die Ladung löschen zu dürfen. Hierzu muss man wissen, dass Nigeria im Gegensatz zu den meisten anderen afrikanischen Staaten dank großer Erdölvorkommen im Grunde kein armes Land ist. Inwieweit das Geld bei der breiten Bevölkerung ankommt, ist ein anderes Thema. Aufgrund dieses Reichtums hatten die Nigerianer alle möglichen Güter in aller Welt – von Zement für den Bauboom bis zu Waffen – alles bestellt, was für Geld zu bekommen ist. Allerdings hatte die hierfür notwendige Infrastruktur in keiner Weise Schritt gehalten. Die wenigen Häfen waren total verstopft, die Waren konnten nicht in ausreichender Menge gelöscht und weitertransportiert werden. Trübe Aussichten, hier womöglich Wochen oder gar Monate vor dem Hafen liegen zu müssen. Die einzige Hoffnung war, dass wir ja gerade das geladen hatten, was die Nigerianer jetzt am dringendsten brauchten – eben Fahrzeuge um den Transportstau beheben zu können.

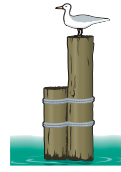
Als die Nacht hereinbrach gingen wir wieder Anker auf und fuhren langsam auf die offene See hinaus um am nächsten Morgen wieder zu kommen und erneut Anker zu werfen. Das ging in den nächsten Tagen so weiter. Der Grund hierfür war eine Vorsichtsmaßnahme. Lagos Reede war berüchtigt für nächtliche Piratenüberfälle. In der Dunkelheit näherten sich die schwer bewaffneten Seeräuber und enterten die Schiffe. Ein unbewaffnetes Handelsschiff wie das unsere konnte dem nichts entgegensetzen. Erst vor ein paar Wochen war ein dänisches Schiff geentert und der Kapitän erschossen worden. Die Behörden waren nicht in der Lage, in ihren Hoheitsgewässern für ausreichende Sicherheit zu sorgen. Mancher Polizist mag mit den Piraten auch gemeinsame Sache gemacht haben. Am dritten Tag des Wartens zogen plötzlich schwarze Wolken auf. Der tägliche Regenschauer ist in den Tropen nichts besonderes, aber hier brach ein Gewitter los, wie es selbst erfahrene Seeleute nur selten erlebt haben. Stockfinster wurde es, nur die Blitze erleuchteten die ungewöhnliche Nacht. Der Wind wurde zum Sturm und der Regen ging so dicht nieder, dass man das eigene Vorschiff nicht mehr erkennen konnte. Auf allen Funkkanälen ein heilloses Durcheinander. Mehrere Schiffe hatten sich von ihrem Anker losgerissen und trieben manövrierunfähig zwischen all den anderen Schiffen, die ihre Ankerposition noch halten konnten. Plötzlich tauchte aus dem Dunkel an unserer Backbordseite eine metallene Wand auf. Ein großer RoRo-Frachter trieb keine 50 Meter an uns vorbei. Nur mit Glück konnte eine Kollision vermieden werden, die sicher zu ernsthaften Schäden geführt hätte, wenn die beiden großen Massen aufeinandergeprallt wären. Nach einer guten halben Stunde war der Spuk vorbei und die Sonne lugte wieder zwischen den Wolken hervor.

Nachdem wir am fünften Tag immer noch nichts von unserer Agentur an Land gehört hatten, entschloss sich der Kapitän, eine Abordnung an Land zu schicken und zu versuchen, das Verfahren zu beschleunigen. Das Rettungsboot wurde zu Wasser gelassen und mit dem 1. Offizier, dem 3. Ingenieur, einem Matrosen und mir, zuständig für die Einklarierung und mit den Schiffspapieren ausgestattet, an die Küste entsandt.





MV Stuttgart



Gut zehn Meilen waren zurückzulegen. Die etwa zwei bis drei Meter hohen Wellen waren auf der großen ‚Guava‘ kaum bemerkt worden, doch das Boot führte einen wahren Höllentanz auf den Wellen aus. In der Magengegend stellte sich wieder ein komisches Gefühl ein. Auf etwa halber Strecke fing der Motor plötzlich an zu stottern und ging dann ganz aus. Alle Bemühungen des 3. Ingenieurs, den Motor wieder zu starten, schlugen fehl. Lange Gesichter bei allen vier Besatzungsmitgliedern. Damit hatten wir nicht gerechnet. Wir hatten kein Funkgerät und Notfall-Ausrüstung dabei. Die hatten wir auf dem Schiff gelassen, damit sie im Hafen nicht gestohlen werden konnte. Zwar hatten wir einige Riemen an Bord, aber das große Boot, für 35 Personen gebaut, war mit vier Leuten bei dem Seegang über große Entfernungen nicht zu bewegen. Zudem bestand die Gefahr, dass uns die ablaufende Gezeitenströmung auf das offene Meer hinauszog und wir hatten weder Wasser noch Proviant an Bord. Die ‚Guava‘ war nicht mehr zu sehen.

Zum Glück waren da ja noch die anderen 150 Schiffe, die vor dem Hafen warteten. Also griffen wir zu den Riemen und versuchten, uns einem der anderen Ankerlieger zu nähern. Hier machte sich jetzt meine Ausbildung bei der Marine-Jugend bemerkbar, da Kutterpullen auch gelernt und geübt sein will, während die anderen damit doch sichtlich mehr Mühe bei dem herrschenden Seegang hatten.

Schließlich gelang es uns, bei einem japanischen Frachter längsseits zu gehen. Der Wachoffizier gestattete es uns, das Funkgerät zu benutzen und den Kapitän der ‚Guava‘ von unserer misslichen Lage zu berichten. Etwa eine Stunde später konnten wir beobachten, wie die ‚Guava‘ vorsichtig zwischen den anderen Schiffen sich dem Japaner näherte und in unmittelbarer Nähe den Anker warf. Das Unternehmen ‚Landgang mit Rettungsboot‘ wurde daraufhin abgeblasen und auch nicht mehr wiederholt.

Kapitel 11 - Der schwarze Kontinent

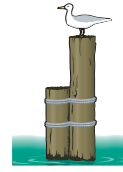
Überraschenderweise durften wir dann doch relativ bald in den Hafen einlaufen. Nach insgesamt 8 Tagen Wartezeit konnten wir an der Pier von Apapa, dem Hafenviertel von Lagos, in einer langen Reihe anderer Schiffe festmachen. Es war unglaublich heiß, feucht und dreckig und es stank fürchterlich. Auf den Docks verteilten sich Abfälle, defekte Traktoren und sonstiges Unbrauchbares in einem wilden Durcheinander. Beim Löschen der Ladung konnten wir beobachten, dass die Hafenarbeiter einen ausgeladenen PKW nicht schnell genug beiseite fahren konnten und der Kranführer fröhlich weiter arbeitend einen zweiten Wagen auf den ersten stellte. Hoffentlich waren die Autos versichert.

Vor uns lag ein nigerianischer Frachter, der einen deutschen Kapitän hatte, ein richtiger Abenteuerertyp wie aus einem Roman von Conrad. Als wir ihn kennenlernten, lud er, immer mit einem Handtuch den Schweiß abwischend, uns ein, an Bord zu kommen. Auf dem Schiff sah es nicht viel besser wie an Land aus. Die Ladung bestand teilweise aus Bierflaschen in Kartons, von denen bereits zahlreiche geplündert worden waren und die aufgerissenen Kartons überall im Laderaum verstreut lagen. Danach kam uns unsere gute alte ‚Guava‘ wie ein Palast vor.





MV Stuttgart



Die Einklarierung ging problemlos über die Bühne, nachdem der örtliche Agent unseres Charterers ein Telex präsentierte, auf dem stand: ‚next port of call maputo‘. Damit war gemeint, dass unser nächster Hafen, den wir anlaufen sollten, Maputo sei. Rätselraten bei Kapitän und Steuerleuten. Keiner wusste, wo man dieses Maputo finden konnte. Die telegrafische Nachfrage bei Salen in Stockholm ergab Klarheit. Maputo hieß noch bis vor kurzem Lorenzo Marques und war die Hauptstadt von Mocambique, lange Zeit eine portugiesische Kolonie und erst seit kurzem ein unabhängiger Staat. Viele unserer Matrosen waren schon dagewesen und wussten genau, in welcher Seitenstraße der beste Puff zu finden ist. Auf welchem Erdteil der sich befindet ist dabei nicht jedem Seemann klar und eigentlich für den einen oder anderen auch Nebensache.

Die Innenstadt machte einen besseren Eindruck als der Hafen. Natürlich dürfte es noch ein paar Generationen dauern, bis auch dort die schwäbische Kehrwochenpflicht eingeführt wird, aber zumindest konnte man dort besser durchatmen, wenn man die Abgase des lärmenden Verkehrs als gegeben hinnimmt. Aber wer flaniert nicht gerne unter Palmen in einem exotischen Land?

Abends lernte ich in einer Disco eine hübsche Schwarze kennen. Ihren Namen habe ich vergessen, aber sie nannte mich immer ‚Jean‘. Meine Proteste nutzten nichts, für sie war ich eben Jean. Nach einigen Stunden und Drinks schleppte sie mich schließlich zu einem Taxi und wir fuhren zu ihr nach Hause. Es war weit nach Mitternacht und die Fahrt ging immer weiter in die Vorstädte von Lagos. Je weiter es ging, desto spärlicher wurde die Straßenbeleuchtung. Um mich herum lauter dunkle Gestalten und mit der Zeit rutschte ich immer unruhiger auf dem Sitz hin und her. Es dämmerte mir, dass es ein Fehler gewesen war, sich so leichtfertig mitten in der Nacht in die Vorstadt-Slums zu begeben.

Endlich hielt der Wagen vor einer langen Reihe baufällig wirkender Hütten, deren Hauptbestandteil Treibholz und Wellblech zu sein schien. Drinnen war es jedoch überraschend wohnlich und sauber. Toilette und Dusche mit fließendem Wasser gab es im ordentlich gestalteten Innenhof, den sich mehrere Parteien teilten. Während im öffentlichen Bereich nach unseren Vorstellungen in Schwarzafrika schwere Defizite bezüglich der öffentlichen Ordnung herrschen, machen die Nigerianer im privaten Bereich offensichtlich das Beste aus ihrer Situation.

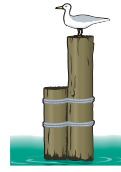
Am nächsten Morgen musste ich irgendwie wieder auf mein Schiff kommen. Bei der Verabschiedung verlangte die Kleine plötzlich ein Heidengeld von mir. Mist – ich hatte ganz vergessen am Vorabend über Geld zu reden und ich hatte nur noch 20 Dollar in der Tasche. Zunächst gab es Gezeter und Geschrei, aber als mein nächtlicher Schwarm endlich einsah, dass ich wirklich nicht mehr hatte, knöpfte sie mir die 20 Dollar ab und wollte noch meine Armbanduhr haben. Nachdem ich das letztere mit Nachdruck ablehnte, war das Thema erledigt und ich konnte endlich vor die Tür treten.

Inzwischen schien die Sonne wieder und die Gegend wirkte nicht mehr so bedrohlich wie in der Nacht. Aber ich hatte keinen Cent mehr in der Tasche und keine Ahnung, wo ich mich befand und wie weit es zum Hafen war. Da stellte sich heraus, dass die Kleine doch ein gutes Herz hatte, denn sie stoppte ein vorbeifahrendes Taxi, verhandelte lange mit dem Fahrer, drückte ihm etwas Geld in die Hand und ich konnte einsteigen. Nach einer halben Stunde setzte mich schließlich der Taxifahrer vor der Gangway wohlbehalten ab. Um 20 Dollar ärmer aber um eine Erfahrung reicher schloss ich die Tür zu meiner mobilen Wohnung auf und war wieder zu Hause.





MV Stuttgart



Kapitel 12 - Achteraus gesegelt

Nach 4 Tagen verließen wir wieder Nigerias Hauptstadt Lagos und ihren Hafen Apapa mit Kurs Süd entlang der afrikanischen Küste. Wir näherten uns bei tropischer Hitze und Feuchtigkeit dem Äquator. Da ich die ‚Linie‘ zum ersten Mal überqueren sollte war mir dabei nicht ganz geheuer, was da wohl auf einen zukommen mag. Ich hatte von wahren Schauergeschichten gehört, wenn Neptun und sein Gefolge an Bord kommt und die Neulinge vom Staub der Nordhalbkugel befreien würde, bevor sie die Südhalbkugel betreten durften. Als wir den Äquator erreichten, verzog ich mich unauffällig in meine Funkbude und tat ganz geschäftig, vorsichtshalber schon mal mit einer Badehose angezogen und mannhaft bereit, jeden sogenannten ‚Spaß‘ klaglos mitzumachen. Jedes Geräusch ließ mich aufhorchen und ich rechnete schon mal aus, wie viel Flaschen Whisky mich der Tag kosten würde. Doch der verging und nichts geschah. Ich war noch mal davongekommen, die ‚Taufe‘ sollte erst später auf einem anderen Schiff über mich hereinbrechen. Die bunt zusammengewürfelte internationale Besatzung der ‚Guava‘ hatte offenbar keinen Sinn für altes seemännisches Brauchtum mehr. Am nächsten Tag erreichte uns ein Telegramm von Göteborg Radio von unserem Charterer Salen mit folgendem Inhalt: Stockholm nr1 ck13 14 1120utc = Master guava/dguc goeteborgradio = change order next port of call port Elisabeth = sailing Stockholm +++

Damit sollten wir nicht, wie wir bis jetzt dachten, nach Mocambique, sondern nach Südafrika fahren. Damit war auch klar, dass der Zielhafen Maputo nur eine Finte war, um keine Probleme mit den Behörden in den schwarzafrikanischen Häfen zu bekommen. Südafrika hatte damals noch ein Apartheitsregime, das weltweit geächtet wurde, weil die weiße Minderheit die schwarze Bevölkerungsmehrheit unterdrückte und eine strikte Politik der Rassentrennung verfolgte. Allen Boykotts zum Trotz ließen sich aber doch gute Geschäfte am Kap machen und die Moral bleibt auf der Strecke, wenn es um viel Geld geht. Wir hatten keine Wahl sondern einen Auftrag und so suchte ich schon mal die Einklarierungspapiere für Südafrika zusammen.

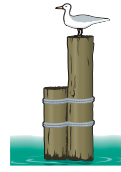
Drei Tage später umrundeten wir das Kap der Guten Hoffnung und einen weiteren Tag später machten wir im Hafen von Port Elisabeth fest. Der Unterschied zu Lagos war erstaunlich. Die Hafenbehörden waren korrekt und unbestechlich, die Piers und die Straßen der Stadt sauber und das Klima angenehm. Fast wie zu Hause. Erst bei genauerem Hinsehen konnte man feststellen, dass wohl doch nicht alles in Ordnung war, wenn man die Verbotsschilder für Schwarze registrierte oder feststellte, wer die Arbeit machte und wer die Aufsicht führte.

Nach zwei Tagen hatten wir eine halbe Schiffsladung Äpfel und Trauben an Bord, das Auslaufen war für 22:00 Uhr angesetzt. Ich war noch mit dem 3. Offizier in der Stadt und wir amüsierten uns in einer Bar in der Nähe des Hafens. Ein Blick auf die Uhr sagte uns, dass wir zurück an Bord mussten. Fröhlich schwatzend gingen wir zu Fuß zurück und erreichten kurz vor 22:00 Uhr die Pier, wo unser Schiff lag. Ungläubiges Staunen, das Schiff war noch da, aber die Gangway war schon oben. Die wollten doch nicht etwa ohne uns abfahren? Rein theoretisch ging das nicht, denn ohne Funker durfte ein Schiff nicht auslaufen. In der Praxis ist natürlich alles möglich. Achteraus gesegelt, so nennt der Seemann es, wenn er die Abfahrt seines Schiffes verpasst hat, ohne Geld und Papiere in einem fremden Land, ist sicher mit das dümmste, was ihm passieren kann. Von den Kosten die dann auf ihn zukommen ganz zu schweigen. Also spurteten wir die letzten 500 Meter in olympiaverdächtigem Tempo und machten uns bemerkbar. Aber wie an Bord kommen? Die Matrosen waren gerade damit beschäftigt, die Vor- und Achterleinen einzuholen und die Hafenschlepper standen bereit. Zum Glück war gerade Ebbe und die ‚Guava‘ am Heck etwas niedriger gebaut, so dass das Achterdeck fast auf gleicher Höhe wie die Pier war. Also blieb nur eines – ein beherzter Sprung über den Abgrund und hoffen, dass man die Relling zu fassen bekommt. Lieber nicht daran denken was passieren kann, falls man zwischen Schiff und Hafenmauer ins Wasser fällt. Erst sprang der Dritte, dann ich – geschafft!





MV Stuttgart

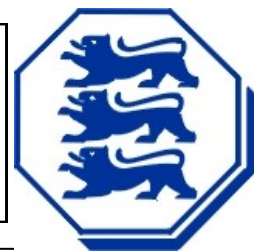


Wir waren nun mit unserem Schiff auf dem Weg nach Kapstadt, ca. eine Tagesreise entfernt, um die Ladung zu komplettieren. Wie sich am Morgen herausstellte, waren wir nicht die einzigen, die zu spät gekommen waren. Es fehlte ein Matrose, ein Schmierer und der Koch. Im Gegensatz zum Dritten und mir waren die drei jedoch richtig achteraus gesegelt. Insbesondere das Fehlen des Koches, des wichtigsten Besatzungsmitgliedes, löste schlagartig eine schwere Krise an Bord aus.





U m l a u f



Name	Datum	Unterschrift

