



Deutscher Marinebund
Landesverband Baden-Württemberg

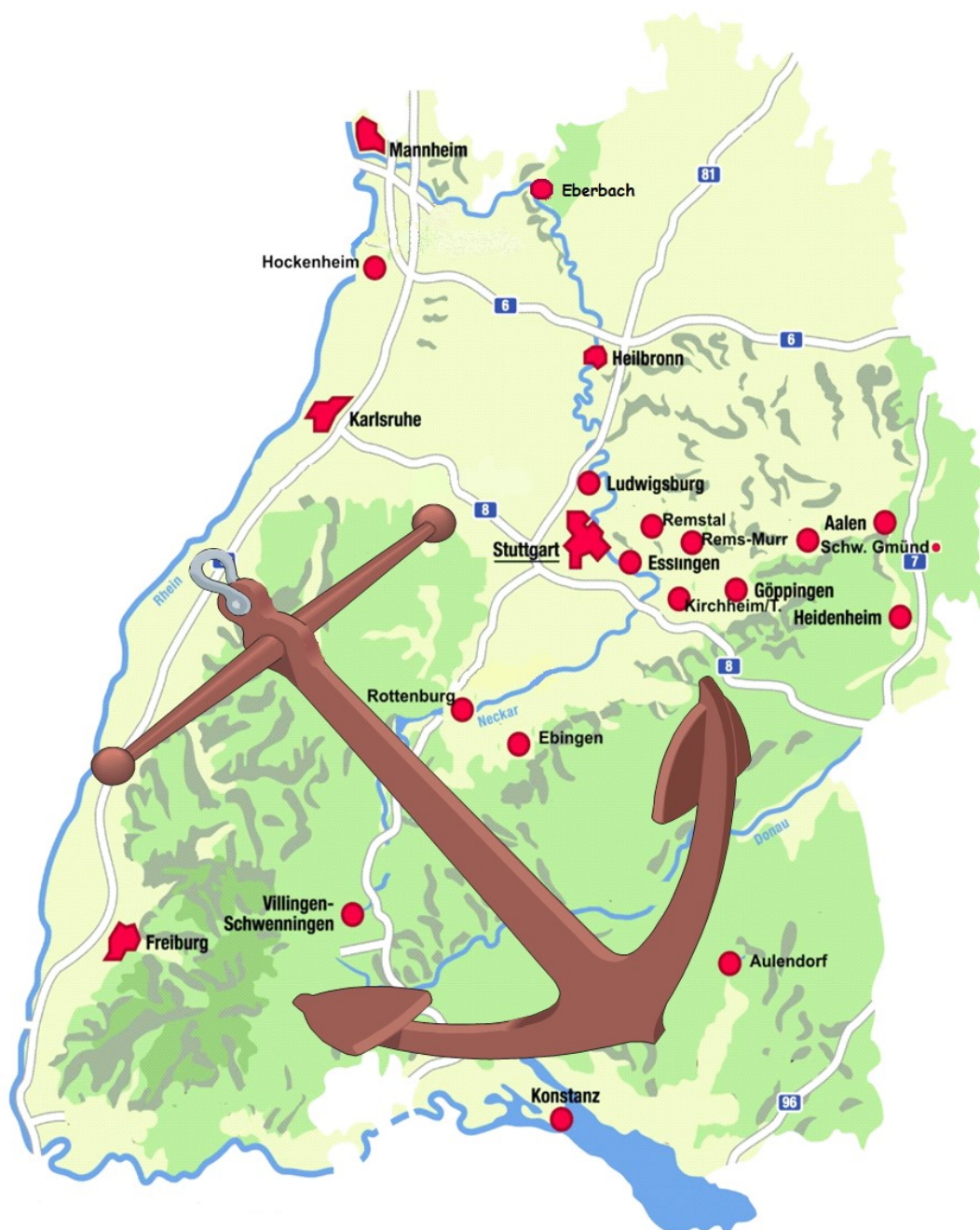


Nr. 156 Ausgabe Juli 2021

LV - Nachrichten

Für die Kameradschaften ...

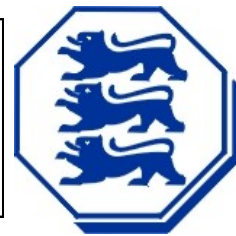
...aus den Kameradschaften





Inhalt

Nr. 156 Ausgabe Juli 2021



T h e m a

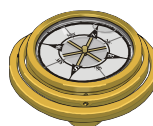
S e i t e

- **Seite des Landesverbandsleiters**



3

- **Hinweis aus dem LV**



5

- **die Deutsche Marine**



6

- **aus den Vereinen...**

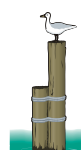
8 - 25

MK Albstadt-Ebingen

MK Konstanz

MK Rottenburg

MV Stuttgart





der Landesverbandsleiter



DEUTSCHER MARINEBUND e.V.

Landesverband Baden-Württemberg

Björn Kienzle Landesverbandsleiter



Moin liebe Kameradinnen! Moin liebe Kameraden!

Können wir vom Ende der Pandemie sprechen oder stehen wir tatsächlich doch noch vor einer vierten Welle, diese auf uns etwaig im Herbst zukommen könnte? Ich hoffe nicht, auch vor allem daher nicht, da das Vereinsleben in den vergangenen Wochen, aufgrund niedriger Inzidenzwerte und damit verbunden geänderter Corona-Verordnungen, nahezu in allen unseren Mitgliedsvereinen im Landesverband Baden-Württemberg wieder „Fahrt aufgenommen“ hat. Die momentanen und zulässigen Möglichkeiten sind noch beschränkt, dennoch können u.a. Backsabende, Versammlungen und auch teilweise sogar wieder Proben der Shantychöre stattfinden. Ich hatte in den vergangenen Tagen zahlreichen Kontakt zu Mitgliedsvereinen innerhalb unseres Landesverbandes, hierbei konnte ich von allen Seiten „Erleichterung, Hoffnung und Zuversicht“ vernehmen, denn das gesellschaftliche Leben und das Miteinander kommt eben langsam in unseren Alltag zurück – es wird auch Zeit! Besonders freut dies natürlich auch unsere älteren Kameradinnen und Kameraden, die während der Lock-Downs sich nach Kameradschaft gesehnt hatten und hierbei ihre Liebsten, insbesondere auch aus ihren Mitgliedsvereinen, sehr vermisst hatten. Gehen wir gemeinsam mit Zuversicht in die Sommerpause und hoffen, dass eine vierte Welle ausbleibt!

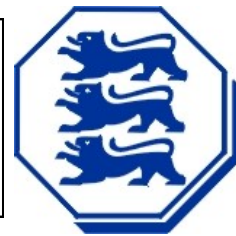
Auch hält der Deutsche Marinebund daran fest, dass der AO-Tag 2021 in Erfurt stattfinden wird, dies mindestens aus aktueller Sicht. Aber auch ich bin persönlich sehr zuversichtlich, dass der AO-Tag 2021, in der geplanten und bekannten Form stattfinden wird. Aufgrund der Tatsache, dass sich zum Anmeldeschluss am 30. Juni 2021 deutlich weniger Mitgliedsvereine des Deutschen Marinebundes als üblich zum AO-Tag 2021 angemeldet hatten, wurde das Anmeldefenster bis zum 23. Juli 2021 verlängert. Hierzu kann ich berichten, dass durch die Verlängerung der Frist doch noch zahlreiche Anmeldungen eingegangen sind. Aus unserem Landesverband liegen auch von nahezu allen Mitgliedsvereinen die Anmeldungen vor, was mich persönlich sehr freut.

Die Mitgliedsvereine, die aus unserem Landesverband noch nicht angemeldet sind, bitte ich an dieser Stelle, sollte eine Teilnahme etwaig noch gemeldet werden, diese bitte mir oder direkt der Bundesgeschäftsstelle zukommen zu lassen (bis spätestens 23. Juli 2021). Im Falle einer Nichtteilnahme nehme ich gerne auch die Vollmacht zu Vertretung an, diese ich dann an teilnehmende Kameradinnen und Kameraden weitergeben würde.





der Landesverbandsleiter



Bereits in meiner letzten Kurzinformation (Mai 2021) hatte ich mitgeteilt, dass aufgrund Rückgang des Inzidenzwertes und der damit angepassten Corona-Regelungen es wieder möglich ist, Veranstaltungen in entsprechendem Rahmen durchzuführen. Dies hat letztendlich auch dazu geführt, dass in Abstimmung mit der Marinekameradschaft Rems-Murr-Kreis 1984 e.V. es möglich wurde, die Terminierung des Landesverbandstages 2021 vorzunehmen. Der Landesverbandstag 2021 wird daher am 02. Oktober 2021 in Backnang stattfinden, die Einladung dazu wird von mir fristgerecht folgen. Nochmals möchte ich an dieser Stelle mitteilen, dass die Arbeitstagung 2021, welche Anfang des Jahres hätte stattfinden sollen, in diesem Jahr nicht nachgeholt wird, denn dies ist – alleine schon aus zeitlichen Gründen – nicht möglich.

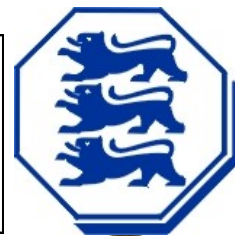
Neben der Corona-Pandemie waren die vergangenen Wochen leider auch durch zahlreiche Unwetter geprägt. Starkregen, Gewitter und Sturm hat so ein richtiges Sommergefühl bisher noch nicht aufkommen lassen, insbesondere hatten wir auch Unwetter mit bisher nahezu unbekannten Ausmaßen, dies in vielen Teilen Deutschlands. Dennoch wünsche ich Euch einen schönen Sommer, für alle die verreisen werden, tolles Wetter und viel Erholung. Unseren kranken Kameradinnen und Kameraden wünsche ich baldige Genesung. Bleibt mir alle gesund und zeitgleich freue ich mich auf ein baldiges Wiedersehen.

Herzliche und kameradschaftliche Grüße, Björn.





Kontakt zum Vorstand und den Vereinen



Aus gegebenem Anlass:

Achtung bei Anrufen von vermeintlichen Microsoft-Mitarbeitern!!!

Sie wollen Euch weismachen, dass Euer Computer von Viren befallen sei, um an Euer Gerät zu gelangen.

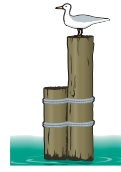
Solche Telefonate werden nach Angabe von Microsoft nicht durchgeführt !!

Termin vormerken:

Landesverbandtag 2021 am **02. Oktober 2021** in Backnang

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe (157) ist der **5. November 2021**





Pressemitteilung

Zuwachs für die Flotte: Fregatte "Sachsen-Anhalt" wird in Dienst gestellt

2021-05-14T10:00:10

Wilhelmshaven (ots) - Am Montag, den 17. Mai 2021 um 14 Uhr, wird die Deutsche Marine mit der "Sachsen-Anhalt" die dritte von insgesamt vier Fregatten der Klasse F125 in Dienst stellen.

"Ich freue mich sehr über die Indienststellung der dritten von vier Einheiten. Wir brauchen die Einheit dringend, um einerseits unsere Bestandseinheiten von Verpflichtungen zu entlasten und andererseits aufgrund der fehlenden Ausbildungsinfrastruktur an Land auch diese Plattform zur Ausbildung unserer Besatzungen zu nutzen", erklärt Flottillenadmiral Ralf Kuchler (51), Kommandeur der Einsatzflottille 2.

Auf Befehl des Stellvertreters des Inspektors der Marine und Befehlshaber der Flotte und Unterstützungskräfte, Vizeadmiral Rainer Brinkmann (63), wird Fregattenkapitän Elmar Bornkessel (45), Kommandant der Besatzung F125 "Delta", die Fregatte in Dienst stellen. "Mit der Indienststellung der 'Sachsen-Anhalt' endet die lange Phase der Erprobung und Übernahme, auf die wir mit Stolz zurückblicken können", so Fregattenkapitän Bornkessel. Zu dem kleinen Kreis der geladenen Gäste gehören unter anderem der Ministerpräsident des Patenlandes des Schiffes, Herr Reiner Haseloff (67), sowie die Wehrbeauftragte des Bundestages, Frau Eva Högl (52).

Neben der "Baden-Württemberg" und der "Nordrhein-Westfalen" wird auch dieses Schiff mit einem Mehrbesatzungskonzept betrieben. Die hochmoderne und dennoch robuste Technik macht die Intensivnutzung mit bis zu zwei Jahren Stehzeit im Einsatzgebiet ohne planmäßigen Werftaufenthalt möglich. Dank des hohen Automatisierungsgrads können die Schiffe zudem mit einer Besatzungsstärke von nur 120 Frauen und Männern zur See fahren. Zum Vergleich: die "älteren" Fregatten der Deutschen Marine benötigen fast doppelt so viel an Besatzung.

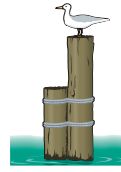


Foto: PIZ





Deutsche Marine

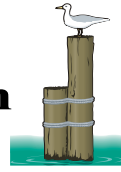


Mit den Fregatten der Klasse F125 gewinnt die Marine die Fähigkeiten zur weitreichenden taktischen Feuerunterstützung von Heereskräften an Land sowie zur Abwehr asymmetrischer Bedrohungen. Mit den vier sogenannten Buster-Booten und den Bordhubschraubern verfügt jede Fregatte neben einer erweiterten Aufklärungs- und Waffenreichweite über umfassende Verbringungsmittel, um eigene Spezial- beziehungsweise spezialisierte Kräfte zur Rettung und Evakuierung, zur bewaffneten Rückführung sowie zu Operationen gegen gegnerische Kräfte einsetzen zu können. Mit den eingeschifften Marinehubschraubern sind sie zudem in der Lage, in einen modernen U-Jagd-Verbund eingebunden zu werden. Durch ihre großzügigen Einschiffungskapazitäten eignen sich die Schiffe auch gut zur Verbandsführung. Die Marine setzt auch mit den Kammern für die Besatzung neue Maßstäbe. Jede Kammer ist eigens mit einer angrenzenden Nasszelle ausgestattet und verfügt über eine Internetverbindung, die es den Soldatinnen und Soldaten ermöglicht, auch während längerer Abwesenheiten mit ihren Angehörigen in Verbindung zu bleiben.



Fotos: HGK





Ein vergangenes Quartal mit vielen „runden Geburtstagen“ aber leider keine Feiern.

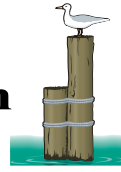
Im vergangenen Quartal konnten einige Kameraden einen runden Geburtstag begehen, aber Corona-bedingt leider nicht wie geplant, feiern. Wir haben keinen vergessen und unter Einhaltung der Vorschriften und Hygiene-Bedingungen mit kleinen Abordnungen den Jubilaren entsprechend Ehre erwiesen und kleine Präsente überreicht.

Den Anfang durfte unser „Vize“ Klaus-Dieter Wendorf machen. Er konnte am 22.03. auf 70 Jahre zurückblicken.



Am 01.04. folgte unser Kamerad Dr. Walter Spengler mit 80 Jahren



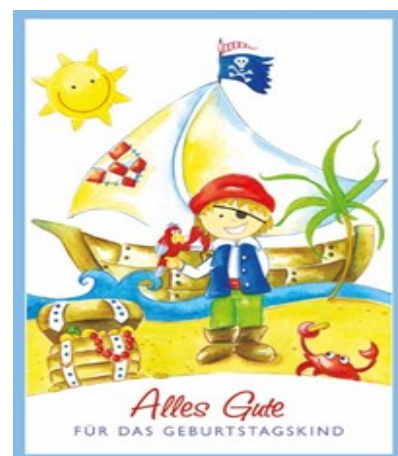


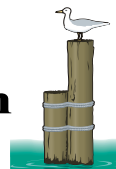
Auf ebenfalls „rüstige“ 80 Jahre konnte Kamerad Herwig Haböck, der Obmann von der Marinekameradschaft Babenberg-Traisental im Österreichischen Marinebund zurückblicken. Seit vielen Jahren pflegen wir eine kameradschaftliche Partnerschaft mit unseren Freunden aus Österreich. Herwig konnten wir leider nur mit einem postalischen Gruß in Form eines Leuchtturms gratulieren.



Mit 75 Jahren folgte am 21.04. Kamerad Axel Werschnick

Am 30.04. konnte Dieter Koch auf 70 Jahre zurückblicken. Auch ihm konnten wir im Rahmen der Möglichkeiten mit einer kleinen Abordnung ein Präsent überreichen.





Am 06.05. konnte unser Kamerad Gerhard Schorer seinen 85-sten begehren. Ihm hätten wir gerne in gewohnter Weise ein gebührendes Ständchen zukommen lassen, aber leider war das in diesem Jahr nicht möglich.

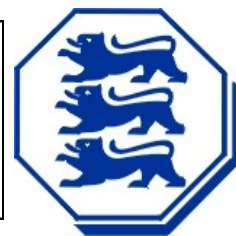
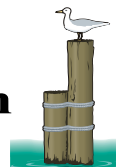


Zum Abschluss der „runden Geburtstage“ konnte am 17.05. unser Vorsitzender Joachim Kegel Kamerad Manfred Fritz zu 70 Jahren gratulieren.





MK Albstadt-Ebingen



Allen Jubilaren noch mal die besten Wünsche und vor allem „Gesundheit“ Wir hoffen, dass es bald mal wieder möglich wird, solche Feste in gewohnter Weise zu feiern.

Auch alle Kameradinnen und Kameraden, die einen „unrunden“ Geburtstag (nicht) feiern durften, wurden nicht vergessen. Unsere Schriftführerin Birgit hat in gewohnter Weise den Jubilaren die Geburtstagsgrüße zukommen lassen.



Seefahrt und Kirche

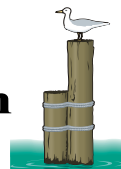
Unser Sängerkamerad Jürgen Zeeb betreibt jetzt seit 2019 das maritime Museum „OLD HAMBURG“ in Rottenburg. Gerne denken wir noch an den 26. Januar 2019 zurück, als wir beim „Stapellauf“ mit dabei sein konnten.

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie haben natürlich auch diese Einrichtung in den letzten Monaten schwer getroffen. Jürgen ist ein echter Seemann und lässt sich nicht so leicht vom Kurs abbringen. Jetzt hat er sich etwas Besonderes einfallen lassen. Er hat am Fronleichnamstag einen maritim geschmückten Altar im Eingangsbereich seines Museums für die Bürger von Rottenburg errichtet





MK Albstadt-Ebingen



Die Hauptfigur des Altares ziert der Heilige Christophorus. In der katholischen Kirche gilt der Heilige Christophorus als Schutzheiliger der Reisenden und somit auch als Patron aller Seefahrer. Am Fuß des Altares finden wir zwischen Backbord- und Steuerbordlicht den Heiligen St. Nepomuk. Er ist uns als „Brückenheiliger“ bekannt.

Jürgen Zeeb durfte für diese Aktion viel Lob und Anerkennung von der Rottenburger Bürgergesellschaft entgegennehmen. Auch von deinen Sängerkameraden aus Albstadt-Ebingen wird dir ein großes Lob und ein „BRAVO ZULU“ zugesichert.

In der momentanen Situation möchte ich euch einen kleinen Typ geben. Ein virtueller Besuch im „Old Hamburg“ über das Internet ist gefahrlos möglich:

www.old-hamburg.com

Auch über unsere Homepage www.mk-albstadt-ebingen.de könnt ihr immer auf diese Seite gelangen. Von der Startseite aus auf „Linkliste“ gehen und da findet ihr dann „OldHamburg“. Unter dem „Link“ TV gelangt ihr direkt auf interessante maritime Beiträge bei YouTube. Viel Spaß!

Jetzt blicken wir mit viel Zuversicht nach vorne und hoffen, dass die Bekämpfung der Pandemie weitere positive Fortschritte macht. Uns fehlen die kameradschaftlichen Treffen und vor allem die Proben mit dem Shantychor sehr. Gerne möchten wir auch mal wieder unser maritimes Liedgut in gewohnter Weise einer Öffentlichkeit präsentieren.

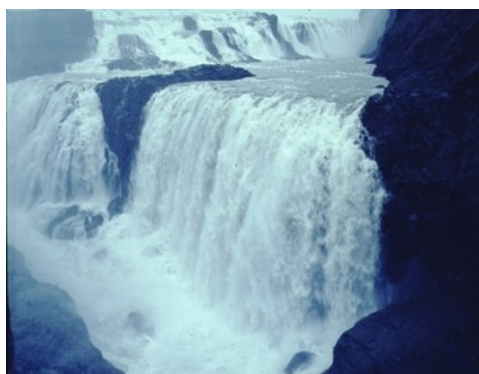


Bericht von Roland Single MK-Konstanz von 1902 e.V.

Alarm im Kompassraum

Im September 1966 auf der ES“Christian Sartori“ nahmen wir in einigen Ostseehäfen Ladung für Island auf: In Gdynia (früher Gotenhafen), Kopenhagen, Göteborg und Kristiansand. Von Kristiansand ging es nach Island, wo wir in vier verschiedenen Häfen die Ladung löschten. Als Ladung hatten wir viel Bauholz, Teile für Fertighäuser und viele andere Baumaterialien sowie Autos und LKW's. Holz ist auf Island ein begehrter Rohstoff, da es auf der Insel keine Bäume wie bei uns gibt, sondern nur niedrige Bäume und Sträucher wie in den Alpen über der Baumgrenze, sog. Krüppelkiefern.

Ein deutscher Kunstprofessor, der auf Island lebte und sich bestens in der Geschichte und Geographie von Island auskannte, organisierte am Wochenende einen Ausflug. Mit einem gecharterten Bus fuhren wir über die Insel. Er führte uns zu den schönsten Wasserfällen z.B. den Godafoss auf Deutsch den Götterfall, und zum größten Geysir, den Strokkor. Wir erlebten ein richtiges Schauspiel: In Schlammtöpfen köchelte heißes Wasser, Wasser verschwand durch eine Öffnung nach unten und nach ca. 15 Minuten, wenn sich genug Wasser und Druck in einer Kammer aufgebaut hatte, stößt der Geysir eine ca. 30 m hohe Fontaine in die Höhe. Da ist es ratsam, nicht zu nahe an den Geysir zu kommen.



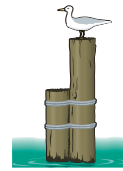
Nach Reykjavik bedienten wir noch drei weitere Häfen auf Island. Der letzte Hafen war **Neskaupstaður**.

Neskaupstaður ist eine an der Ostküste [Islands](#) gelegene Stadt mit ca.1500 Einwohnern . Sie befindet sich am [Norðfjörður](#) und ist eingerahmt von bis zu 1.000 m hohen Bergrücken.





MK Konstanz

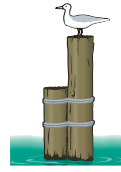


Auf der Fahrt nach Neskaupstaður mit fast leeren Laderäumen gerieten wir in schwere See. Das Schiff hat sehr schwer gearbeitet und man hatte das Gefühl, jeden Augenblick kann das Schiff auseinanderbrechen. Oben im Mast haben sich in den Lampen für die Decksbeleuchtung die Glaskolben von den 1000 W Glühlampen aus dem Gewindesockel gelöst. Durch diese starken Schiffsbewegungen ist der Kreiselkompass in seiner kardanischen Aufhängung wie wild herumgesprungen. Der Tragflüssigkeitsbehälter vom Kreiselkompass ist dabei leckgeschlagen und ausgelaufen. Beim morgendlichen Rundgang durch das Schiff wurde es bemerkt und der Kreiselkompass wurde sofort abgeschaltet, damit keine Schäden an der Kreiselkugel entstehen. Das Schiff wurde dann manuell mit dem Magnetkompass gesteuert. Der Autopilot (Selbststeueranlage) funktioniert nur mit Kreiselkompass. In der Nacht kamen wir in Neskaupstaður an. Ein Lotse kam nicht an Bord. Wir mussten hinter der Hecklaterne eines Fischkutters herfahren bis zum Ende des Fjords, wo wir geankert haben. Am anderen Morgen als ich auf die Brücke kam und staunend die hohen Berge sah, sagte der Kapitän im Scherz zu mir: „Wir sind heute Nacht auf dem Vierwaldstätter See angekommen.“ Im Hafen machten wir uns sofort ans Werk, den Kreiselkompass zu reparieren. Wir bauten die Tragplatte mit der Hüllkugel und der Kreiselkugel aus, so dass nur der leere Behälter übrigblieb. Im Behälter entdeckten wir ein Loch mit dem Durchmesser eines Bleistifts. Mit einem Zwei-Komponentenkleber für Metall haben wir das Loch im Tragflüssigkeitsbehälter wieder verschlossen. Der Tragflüssigkeitsbehälter ist innen mit einer isolierenden Graphit-/Gummischicht beschichtet. Die reparierte Stelle haben wir mehrmals mit Pattexkleber überstrichen und aushärten lassen. Es hat gut isoliert. Nun kam der schwierige Teil der Reparatur. Als erforderliche Ersatzteile hatten wir Glycerin, Benzoesäure in Kristallform und eine Verstärkerröhre für die Nachdrehung der Kreiselstöchter. Was uns fehlte war destilliertes Wasser. Mit einem leeren Kanister ging ich an Land zu einer Drogerie/Apotheke und habe ca. 15 Liter destilliertes Wasser gekauft. Die Benzoesäure sorgt für die Leitfähigkeit der Tragflüssigkeit. Ich habe die Benzoesäure in 10g Packungen in der Drogerie abwiegen lassen. An Bord hatten wir dafür keine Waage.

An Bord wurde der Kreiselkompass-Behälter mit 14 Liter destilliertem Wasser gefüllt. Für den Auftrieb der Kreiselkugel kamen noch 1,6 kg Glycerin dazu. Laut Betriebsanleitung müssen die Benzoesäure-Kristalle mit einem Liter destilliertem Wasser in einem nicht elektrisch leitenden Gefäß aufgekocht werden. Der Koch hatte kein geeignetes Gefäß dafür. Als geeignetes Geschirr an Bord fand sich lediglich eine emaillierte Bettpfanne, die in der Regel Verwendung bei bettlägerigen Kranken fand. In der Kombüse habe ich damit die Benzoesäure aufgekocht und der Tragflüssigkeit beigemischt. Nachdem die Kreiselkugel gereinigt wurde und die Tragplatte mit Hüllkugel und Kreiselkugel wieder eingebaut und alles angeschlossen und der Kompass wieder eingeschaltet war, begann die zeitaufwendige Arbeit, den Kompass wieder auf richtige Temperatur zu bringen und auf das richtige Niveau. Die Kreiselkugel muss genau zentriert sein, sie darf nicht oben und nicht unten an der Hüllkugel anstoßen. Wenn sie zu hoch war, musste man etwas Flüssigkeit herausnehmen und mit destilliertem Wasser nachfüllen. Erst nach ca. zwei Stunden konnte man ablesen, ob die Kugel die richtige Höhe hat. Lag sie zu tief, musste das gleiche wiederholt werden, allerdings wird dann mit Glycerin nachgefüllt. Der Prozess wiederholte sich mehrmals. Die ganze Nacht habe ich im Kompassraum verbracht.

Endlich hatte die Kugel die richtige Position und schwebte zentriert in der Hüllkugel und der Kompass hatte die Betriebstemperatur erreicht. Die Kugel benötigt ca. 5-7 Stunden um sich zu stabilisieren und sich genau in die Nord-Südrichtung einzuschwingen. In der Kugel befinden sich zwei Drehstrom-Kreiselmotoren, die mit einer Spannung von 110V~ und mit einer Frequenz von 333Hz betrieben werden. Damit erreicht man die Drehzahl von ca. 20.000 U/min.





Zum Schluss wird die Nachdrehung eingeschaltet und die Kreiselstöchter justiert. Pünktlich zum Auslaufen war der Kompass fertig und die Nautiker glücklich. Die Selbststeueranlage (Autopilot) funktionierte und die Matrosen mussten das Schiff nicht mehr von Hand steuern.

Mit diesem Provisorium machten wir noch einige Reisen nach den USA und Canada und in die Karibik nach Venezuela. Nach sieben Monaten im April 1967 ging es in Hamburg bei Bloom und Voss in die Werft. Zwei Service-Monteurs von der Fa. Anschütz/Kiel wechselten den Tragbehälter und die Flüssigkeit aus. Das Ganze dauerte keine drei Stunden. Sie brachten gleich die fix und fertige Tragflüssigkeit mit. In Flensburg auf der Schule nahm ich noch an einem speziellen Kreiselkompass- und Selbststeuerlehrgang teil.

Kurzgeschichte über Kreiselkompass:

Hermann Anschütz studierte zuerst Medizin, brach aber sein Medizinstudium ab und nahm an einer Nordpol-Expedition teil. Man wollte mit einem U-Boot zum Nordpol fahren. Der junge Anschütz ging auf Vortragsreisen um Geld für die Expedition zu sammeln. Ein Zuhörer fragte ihn, wie er in einem U-Boot mit einem Magnetkompass navigieren will. Er antwortete, dass das U-Boot ein Faradayscher Käfig ist, der den Einsatz eines Magnetkompasses nicht möglich macht. Anschütz suchte nach einer technischen Lösung. Dabei stieß er auf die wissenschaftlichen Ausführungen des französischen Physikers Foucault, der bereits 1852 ein Kreiselinstrument (Gyroskop) beschrieben hat, aber in der Praxis nie umgesetzt hat. Er beschäftigte sich mit drei Freiheitsgraden: 1. Horizontal, 2. Vertikal, 3. Diagonal.



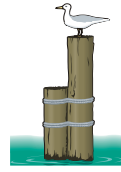
Anschütz Kreiselkompass

Auf dieser Grundlage konstruierte er 1907 den ersten Einkreiselkompass, der erstmals auf einem Schiff der kaiserlichen Marine eingesetzt wurde, allerdings nur mit mäßigem Erfolg.





MK Konstanz



Anschütz entwickelte den Mehrkreiselkompass, der wiederum zuerst auf Schiffen der kaiserlichen Marine und später auf Handelsschiffen eingesetzt wurde. 1925 ging der Zwei-Kreiselkompass in Serie, der bis heute das Grundprinzip aller Kreiselanlagen auf sämtlichen Schiffen darstellt.

Anschütz war auch mit dem Physiker Albert Einstein befreundet. Von Einstein stammt auch die Idee, in der Kreiselkugel eine Blasspule einzubauen. Diese Blasspule zentrierte und stabilisierte die Kreiselkugel in der Hüllkugel.



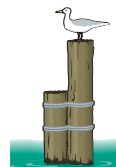
FOTO Microsoft bing

Das Bild zum Kreiselkompass sind aus meinen alten Lehrgangsunterlagen, die ich auf dem Lehrgang für Kreiselkompass und Selbststeueranlagen 1968 in Flensburg erworben habe. Von Februar 1968 bis Juni 1969 besuchte ich die Schiffsingenieurschule in Flensburg.

Roland Single

Marinekameradschaft Konstanz von 1902 e.V.





Erika's 95. Geburtstag

Anlässlich ihres 95. Geburtstages erhielt das älteste Mitglied der MK Rottenburg am Neckar am 26.6.2021 nicht nur Besuch vom Vereinsvorsitzenden Egon Ruf, der ihr im Namen der Vorstandschaft und aller Kameradinnen und Kameraden die herzlichsten Glückwünsche überbrachte, sondern auch vom jüngsten Vereinsmitglied der MK, Henry Kohler (2 ¼ Jahre alt), der ihr einen schönen Blumenstrauß in den maritimen Farben überreichte. Erika Bendomir ist bereits seit 1.3.1985 Mitglied im Deutschen Marinebund und seit 1.1.2009 Mitglied bei der MK Rottenburg. Bei der MK Tübingen war sie seit 1.3.1985 bis zu deren Auflösung Mitglied.

Gerne erinnert sich Erika an ihre Flugreisen nach Amerika und Aix en Provence, zu den damaligen Partnern der MK Tübingen, wohin sie zuletzt alleine vor zehn Jahren geflogen ist, weil die Kameradinnen und Kameraden von Tübingen schon unten waren. Auch die vielen Ausflüge mit den Kameradinnen und Kameraden aus Rottenburg waren für die Jubilarin immer tolle Erlebnisse, an die sie sich gerne erinnert.

Foto und Text: Egon Ruf



Der kleine Henry gratuliert Erika und überreicht einen Blumenstrauß.

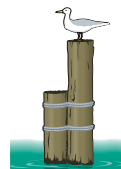


„Auf Dein Wohl, liebe Erika!“
Henry prostet Erika zu.





MV Stuttgart



Auch Testen will gelernt sein

Nachdem die Fallzahlen der neu an Corona erkrankten Personen weiter abnehmen, wächst die Hoffnung auf ein halbwegs normales Leben und damit auch die Erwartung auf die Wiederaufnahme des Vereinslebens. Allerdings müssen wir damit rechnen, dass einige Corona-Auflagen uns noch lange erhalten bleiben. Nachdem die Impfkampagne bei den Erwachsenen langsam Wirkung zeigt bleibt das Problem bei den Kindern und Jugendlichen bestehen, die derzeit noch nicht geimpft werden können.

Um trotzdem den Jugendlichen und allen anderen Mitgliedern im Sommerhalbjahr Sport und andere Aktivitäten anbieten zu können zeigt sich ein Ausweg durch verstärktes Testen auf eine Ansteckung durch das Virus. Tagesaktuelle negative Schnelltests erlauben einen erleichterten Ablauf der Vereinsaktivitäten. Diese Tests können mittlerweile in vielen Teststationen abgelegt werden, was aber ein zusätzliches Hindernis darstellt. Daher haben vier Mitglieder des Marine-Vereins Stuttgart 1899 e.V. an einer Abstrichschulung teilgenommen, die vom Sportkreis Stuttgart organisiert und vom Deutschen Roten Kreuz durchgeführt wurde.

Außer den Mitgliedern des Marine-Vereins nahmen noch 38 weitere Teilnehmer aus mehreren Stuttgarter Sportvereinen in vier Gruppen an der einstündigen Schulung am 20. Mai 2021 im Atrium des SpOrt Stuttgart teil. Voraussetzung für die Teilnahme war, dass jeder Anwesende zuvor ein Online-Seminar absolviert hatte, sich eine Bestätigung hierüber ausdrückte und zur Präsenz-Schulung mitbrachte.

Zuerst erläuterten die Referenten die wichtigsten Grundlagen des Infektionsschutzes und Hygieneregeln. Richtiges Händewaschen gehört ebenso dazu wie der Umgang mit Desinfektionsmitteln und der Schutzkleidung. Dann konnten die Teilnehmer das An- und Ablegen der Schutzkleidung proben. So ausgerüstet ging es dann an die Durchführung der eigentlichen Tests. Nachdem die Referenten den Vorgang erklärt und vorgeführt hatten mussten sich die Teilnehmer gegenseitig testen.

Am Ende der Schulung erhielten alle Teilnehmer ein Zertifikat, das zur Durchführung und Überwachung der Corona-Schnelltests befähigt und zur Ausstellung einer Bescheinigung über die Abnahme des dann hoffentlich negativen Testergebnisses berechtigt. Die Teststrategie und die qualifizierten Tester sollen nicht nur bei den wöchentlichen Übungsstunden und Zusammenkünften des Marine-Vereins zum Einsatz kommen, sondern auch beim DMB-Bundesjugendzeltlager vom 31. Juli bis 07. August 2021 am Bodensee, um einen Eintrag des Virus in die Lagergemeinschaft möglichst zu verhindern.

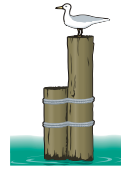


Uwe Töllner , 1. Vorsitzender
Marine-Verein Stuttgart 1899 e.V.





MV Stuttgart



"Deutschland" erkundet die Weiten des Stuttgarter Max-Eyth-See's...

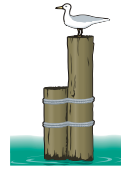
Jetzt ist es schon mehr als ein Jahr her, dass die Corona-Pandemie uns im Griff hat. Das bedeutet aber nicht, dass basteltechnisch "nichts mehr läuft"! Ganz im Gegenteil. Wer zu Hause bleibt hat Zeit Schiffsmodelle zu bauen. Die Modellbauer des Marine-Vereins Stuttgart 1899 e.V. sind weiterhin aktiv und treffen sich regelmäßig im Rahmen einer Online-Videokonferenz zum gemeinsamen Basteln und Erfahrungsaustausch!

Unser Modellbauer Hans-Jürgen Konrad hat im April 2021 wieder ein Modellschiff vom Stapel gelassen. Ein Modell des Schulschiffes 'Deutschland' der Deutschen Marine, im Maßstab 1:100 wurde erstmals fahrtechnisch erprobt. Angefangen beim Raucherzeuger, dem Nebelhorn, den beweglichen Geschützen und der Beleuchtung wurde alles getestet und für gut befunden.





MV Stuttgart



Die Besonderheit dabei ist, dass dieses Modell nicht als Bausatz angeboten wird, sondern vom Erbauer nach Bauplan erstellt wurde und nur schwierig zu erstellende Teile wie Geschütze, Anker, Rettungsboote und diverse andere Kleinteile dazugekauft wurden. In mehr als einjähriger Planungs- und Bauzeit entstand so ein tolles Modell.

Auftraggeber war unser Mitglied Wolfgang Glück, der von Januar bis September 1986 auf der ‚Deutschland‘ als Obergefreiter im Sanitäts-, Zahnarzt. und Zahntechnikbereich tätig war. Er war bei der Auslandsreise Aar 61/62 dabei, die vom 24.03.bis 11.08.1986 über Las Palmas – Conakry – Abidjan – Montevideo – Buenos Aires – Rio de Janeiro – Belém –San Juan – Hamilton – New York – Funchal und London führten. Mit dem Bau des Modells erfüllte er sich einen lang gehegten Traum von dieser bemerkenswerten Reise auf diesem interessanten Schiff.

Wir wünschen ihm und dem Modell allzeit gute Fahrt und – den auch bei Modellbauern notwendige "Handbreit Wasser unterm Kiel"

Karlheinz Burkhardt

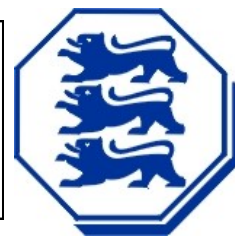
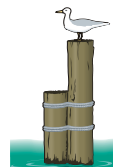
2. Vorsitzender

Marine-Verein Stuttgart 1899 e.V.





MV Stuttgart



Erfolgreicher Kampf gegen Corona

Bis zum 7. Juni 2021 galten bekanntlich die Einschränkungen zur Zulassung für die Impfkampagne gegen das Corona-Virus. Bis dahin konnten sich wegen dem Mangel an Impfstoff nur Personen über 60 Jahren oder in begründeten Ausnahmefällen impfen lassen. Auch nach dem Wegfall der Impfpriorisierung ist es wegen dem großen Ansturm auf Arztpraxen und Impfzentren schwierig einen Impftermin zeitnah zu bekommen.

Aufgrund einer Initiative des Stadtjugendringes und des Sportkreises Stuttgart wurde den örtlichen Vereinen im Rahmen von drei Sonder-Impfkaktionen im Mai und Juni angeboten, ihre Jugend- und Übungsleiter bevorzugt impfen zu lassen, um einen weiteren Schritt zur Normalisierung des Vereinsbetriebes zu ermöglichen. Obwohl auch hier der Andrang groß war konnten sich mittlerweile fünf Mitglieder des Marine-Vereins Stuttgart 1899 e.V. über diesen Weg impfen lassen. Vier davon erhalten noch im Juni ihre zweite Dosis und sind damit nach dem aktuellen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse weitgehend immunisiert, ein Nachzügler ist dann im Juli auch soweit.

Unser Dank geht an den Sportkreis Stuttgart, der diese Aktion ermöglicht hat.

Wir gehen davon aus, dass durch die Corona-Schutzimpfung eine Ansteckung und Weiterverbreitung des Virus oder zumindest ein schwerer Verlauf im Falle einer Erkrankung vermieden wird.

Damit kann auch eine weitere Antwort auf die oft gestellte Frage gegeben werden:

Was nützt mir die Mitgliedschaft im Deutschen Marinebund bzw. seinen Mitgliedsvereinen?

Uwe Töllner

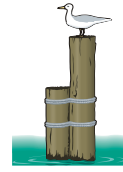
1. Vorsitzender

Marine-Verein Stuttgart 1899 e.V.





MV Stuttgart



Kapitel 13 - Trauben vom Kap

Nun war uns unser Smutje abhanden gekommen. Die Kombüse ist ja nicht nur der Ort der Essenszubereitung, sondern auch das Kommunikationszentrum eines Schiffes. Wenn man wissen will, was es auf dem Dampfer alles so neues gibt, muss man nur mit ein paar Flaschen Bier in die Kombüse gehen und ein Schwätzchen halten.

Der Versuch einer anderen Reederei, das Kombüsenpersonal einzusparen und stattdessen in der Mikrowelle aufgewärmte Fertiggerichte zu servieren, endete fast mit einer Meuterei. Der Gehilfe des Kochs, der Kochsmaat, mühte sich redlich, die knurrenden Mägen zufrieden zu stellen. Argwöhnisch wurde das Ergebnis betrachtet. Als Koch muss man ein dickes Fell haben und sich daran gewöhnen, dass mindestens einer immer etwas zu meckern hat, egal wie das Essen schmeckt. Verbale Bedrohungen, etwa wenn es morgens mal keine Spiegeleier gibt, sind an der Tagesordnung. Extremere Ausschreitungen sind wohl dagegen eher selten, wie etwa wenn ein moslemischer Matrose den Koch mit dem Messer verfolgt, weil der ihm Schweinefleisch ins Essen gemengt hat. Glücklicherweise gelang es der Schiffsführung, den drohenden Aufstand mit harten Methoden wie der Ankündigung, für drei Tage den Nachtisch zu streichen, in den Griff zu bekommen.

Am frühen Morgen des nächsten Tages erreichten wir Kapstadt. Die bekannte Silhouette des Tafelberges erschien am Horizont und zwei Stunden später waren wir an der Pier fest.

Als eine der ersten kamen drei seltsam angezogene Gestalten an Bord. Alle drei waren in gleiche Hemden und Hosen gekleidet und erinnerten an die Mitglieder einer Pop-Gruppe. Wie sich schnell herausstellte, waren es unsere drei Achteraus-Segler, auffällig kleinlaut geworden. Wie sie berichteten, hatten sie sich am Abend des Auslaufens in Port Elisabeth noch mit ein paar leichten Mädchen eingelassen und waren erst wieder am nächsten Morgen aufgewacht – ausgeplündert bis auf die Unterhosen, die ihnen fairerweise doch noch gelassen wurden. Man kann ein Lachen nicht verkneifen, wenn man sich vorstellt, wie die drei nur in Unterhosen durch die Stadt gehen und die Agentur der Reederei suchen mussten. Die Agentur besorgte ihnen dann neue Kleidung und setzte sie in das nächste Flugzeug nach Kapstadt.

Streifzüge durch Kapstadt bestimmten die nächsten zwei Tage, in denen die Ladung der ‚Guava‘ komplettiert wurde. Interessant waren die alten Dampflokomotiven, die hier noch ein übliches Transportmittel darstellten und das Herz jedes Eisenbahner-Freaks höher schlagen lassen mussten. Am Abend waren wir von der deutschen Schule in Kapstadt zu einem ‚Oktoberfest‘ eingeladen. Zünftig ging es zu mit Weißbier, Leberkäse, Lederhosen und Blasmusik. Als dann die Nacht schon etwas fortgeschritten war und der Alkoholpegel langsam stieg, wurden die ganz alten Lieder hervorgeholt. Also in der alten Heimat wären die Leute damit vielleicht vor dem Richter gelandet. Damit war es dann Zeit für uns, die Veranstaltung doch etwas früher als geplant zu verlassen. Bei so viel Deutschtümelei konnte ich endlich das alte Seemannsgebet verstehen:

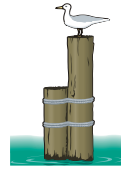
„Herr, schütze uns vor Sturm und Wind, und Deutschen, die im Ausland sind“.

Am nächsten Tag ging es wieder hinaus auf die offene See – Kurs Nord, nach Europa. Der Schiffsbauch war voller Obst, nach reichlich Orangen aus Israel und Bananen aus der Karibik gab es jetzt halt mal Trauben satt – die guten vom Kap natürlich.





MV Stuttgart



Kapitel 14 - Treu sind sie nicht, aber neu!

Zwölf Tage dauerte die ruhige Fahrt entlang der afrikanischen und europäischen Küste nach Norden. Der Wechsel der Klimazonen von tropisch über subtropisch und schließlich gemäßigt war deutlich festzustellen. Während man mit einem Flugzeug nur transportiert wird, reist man mit einem Schiff bei relativ gutem Komfort gemächlich die weite Strecke.

Das ruhige Bordleben während der Überfahrt war entspannend. Vormittags Funkdienst – kaum was zu tun – und etwas Papierkram, nachmittags Liegestuhldienst auf dem hinteren Brückendeck. Hier bewährte sich der Kühlschrank, der von einem meiner Vorgänger angeschafft worden war und gut gefüllt in meiner Kammer stand. Abends noch mal die eine oder andere Frequenz abhören und einen unspektakulären Wetterbericht aufnehmen. Nach den Mahlzeiten hin und wieder eine Filmvorführung oder eine Grillparty in lauer Nacht unterm Sternenzelt. So vergingen die Tage bei schönstem Wetter und wir näherten uns gut gebräunt unserem Zielhafen Antwerpen.

Pünktlich nach der Umfahrung von Kap Ushant in der Bretagne ging es allerdings wieder etwas stressiger zu. Telegramme wurden hin und her geschickt, Funkgespräche mit Reederei und Charterer sowie private Telefonverbindungen der Besatzung mussten hergestellt werden. Einklarierungspapiere und Kassenabrechnungen mussten vorbereitet und die Papiere der Crewmitglieder, die in Antwerpen das Schiff verlassen sollten, fertig gemacht werden. Viele Landratten glauben, eine lange Seereise sei langweilig, doch ist jeder Seemann froh, wenn er mal ein paar ruhigere Tage vor sich hat. Eine hektische Küstenreise mit vielen Häfen hintereinander und Ein- und Auslaufmanövern mitten in der Nacht zehrt doch manchmal an der Substanz.

In Antwerpen herrschte das übliche Getriebe. Außer dem Löschen der Ladung, mit dem ich eigentlich nichts zu tun hatte, wurde wieder neu Verproviantiert, Bier- und Colakisten mussten verstaут werden und ein Teil der Besatzung wurde ausgetauscht. Dafür hatten wir etwas weniger Zeit als sonst, da nur ein Teil der Ladung gelöscht wurde. Am nächsten Tag ging es wieder hinaus Richtung Großbritannien.

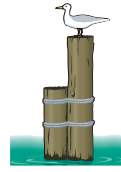
Nach kurzer Fahrt erreichten wir Kingston upon Hull, besser bekannt als nur Hull. Eigentlich war auch hier nur eine kurze Liegezeit eingeplant, doch auf die damaligen englischen Verhältnisse war Verlass. Heute streikten die Dockarbeiter, morgen die Lastwagenfahrer, übermorgen die Zollbeamten und am vierten Tag die Schleusenwärter. Die Wirtschaft war mehr oder weniger blockiert. Wenig später hat die mit harter Hand regierende Premierministerin Maggie Thatcher mit diesen Zuständen aufgeräumt, für uns Seeleute waren diese aber ideal. So hatten wir genügend Zeit, den Flair einer englischen Kleinstadt zu genießen. Nach 4 Tagen bereiteten wir uns wieder auf eine Atlantiküberquerung vor. Wieder einmal war Costa Rica unser Ziel.

Neun Tage später fiel nach einer ruhigen und schnellen Überfahrt der Anker der ‚Guava‘ auf den Grund der Reede von Puerto Limon. Nach der üblichen aufwendigen Prozedur der Einklarierung konnte ich es kaum erwarten, mit dem Boot an Land fahren zu können. Schon am Hafentor erwarteten uns die gut informierten Mädels vom letzten mal und bestürmten mich mit Fragen. Ob denn der Koch oder der Matrose Hein oder Manuel noch an Bord sei und wann er denn an Land käme. Etwas enttäuscht bemerkte ich jedoch, dass meine Angela nicht dabei war.





MV Stuttgart



Ich hatte nicht damit gerechnet, so schnell wieder hier zu sein und hatte von ihr weder Adresse und Telefonnummer und noch nicht einmal den Nachnamen. Limon ist keine riesige Stadt, also machte ich mich auf die Suche und klapperte die bekannten Etablissements der Stadt ab. Keine Spur von Angela. Als ich dann am frühen Abend ziellos durch die Straßen streifte und um eine Ecke bog, stand ich plötzlich vor ihr. Allerdings war sie nicht alleine, sondern fest umschlungen im Arm eines anderen Seemanns, den ich nicht kannte. Eine Sekunde blieben wir stehen und sahen uns in die Augen. Sie erkannte mich wieder. Dann aber ging sie vorbei und war verschwunden. Ziemlich frustriert schaute ich ihr noch nach. Um eine Illusion ärmer verbrachte ich die Nacht mit einigen Gläsern Cuba Libre und Ersatz-Angela, die nicht schwer zu finden war. Schön sind die Nächte im Hafen . . . – Saludos Amigos!

Kapitel 15 - Zwischen den Meeren

Nach einer ruhigen Überfahrt aus der Karibik über den Atlantik erreichten wir nach einem Zwischenstopp in Antwerpen den Hamburger Hafen mit einer fast vollen Ladung Bananen aus Costa Rica.

Während des zweitägigen Aufenthaltes in Hamburg blieb nicht viel Zeit für Landgang. Das Schiff musste wieder voll ausgerüstet werden. Man wusste ja nie, wann ein Trampschiff wieder den europäischen Kontinent anlaufen würde.

Unter anderem mussten die Impfpässe kontrolliert und notwendige Impfungen durch den hafenärztlichen Dienst veranlasst werden. Die Pockenimpfung war alle 3 Jahre fällig. Heutzutage sind die Pocken offiziell ausgerottet und diese Impfung ist nicht mehr notwendig. Dagegen war z.B. AIDS noch kein Thema. Die Cholera-Impfung musste alle 6 Monate wiederholt werden. Jetzt kam noch die Gelbfieber-Impfung hinzu, die glücklicherweise nur alle 10 Jahre aufgefrischt werden musste. Moment mal – Gelbfieber? Das hieß, es ging wieder in richtig schwülwarme Regionen. Da durfte man das regelmäßige Schlucken der Chinin-Tabletten gegen die Malaria auch nicht vergessen.

Da ich die Kantine an Bord für die Besatzungsmitglieder verwaltete musste ich mich auch um die Lieferung der Kantinenware kümmern. Zigaretten in großen Kartons, Rum-, Whisky- und Cognacflaschen in nicht haushaltsüblicher Menge, Zahnpasta, Seife, Haarwasser und Schokolade wanderten in den abschließbaren Zollstore. Dazu kamen noch ein paar Hundert Kisten Bier und Softdrinks, die bruchstark verstaut werden mussten.

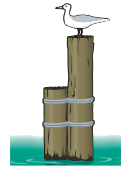
Gefrorene Schweinehälften und Rinderviertel wanderten neben dem anderen Proviant in die Kühlräume und Proviantlasten während ich noch die erste Abnahme der Funkanlage miterlebte. Etwas nervös schaute ich zu, wie die Herren der Seeberufsgenossenschaft, eine Art TÜV in der Seeschifffahrt, Sender und Empfänger der nicht ganz taufrischen Funkanlage überprüften. Schließlich befanden sie jedoch, dass alles in Ordnung sei und stellten das erforderliche Funksicherheitszeugnis für ein weiteres Jahr aus. Die Fahrt konnte aus funktechnischer Sicht weitergehen. Als wir St. Pauli und die Landungsbrücken schließlich hinter uns ließen stand auch das Ziel unserer Reise fest. Ein ziemlich exotisches Land wurde angepeilt – Ecuador.

Die Atlantikfahrt verlief wieder relativ ruhig, wenn man davon absieht, dass Ballastreisen immer unangenehme Schiffsbewegungen bei Seegang zur Folge haben. Wieder kam karibisches Lebensgefühl auf, als in warmen Nächten bei klirrenden Eiswürfeln im Glas die typischen Rhythmen jeden Tag deutlicher im Radio zu hören waren. Nach gut 9 Tagen Überfahrt tauchte die mittelamerikanische Küste vor uns auf und wir warfen den Anker auf der Reede von Cristobal, dem Eingang zum Panama-Kanal.





MV Stuttgart



Es war viel los und wir mussten fast einen ganzen Tag warten, bis der amerikanische Kanallotse an Bord kam und das Schiff durch den künstlichen Wasserweg manövrierte. Im Gegensatz zum Suez-Kanal, bei dem die Schiffe in Konvois durch den Kanal geführt werden, wird im Panama-Kanal jedes Schiff einzeln gesteuert. Das hat auch damit zu tun, dass bei der Passage des Panama-Kanals 6 Schleusen überwunden werden müssen, die es beim Suez-Kanal nicht gibt.

Nach kurzer Zeit erreichten wir die erste der drei Gatun-Schleusen. Hier war jetzt ein guter Wurfleinerwerfer gefragt. Die Spezialisten des Kanalpersonals sollen bis zu 60 Meter weit werfen können. Vier Trossen wurden an Land gebracht, die an vier Lokomotiven, je zwei vorne und zwei achtern, befestigt wurden. Die Lokomotiven sind so eine Art Zahnradbahn, dessen Verzahnung der großen Schiffsmasse widerstehen muss und verhindert, dass die Lokomotiven ins Schleusenbecken gezogen werden. Lotse und Lokomotivführer verständigen sich mit vereinbarten Glockenschlägen. So wurde die ‚Guava‘ allmählich durch die Schleusen gezogen.

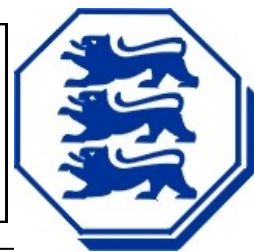
26 Meter über dem Meeresspiegel konnten wir die Fahrt Richtung Pazifischer Ozean fortsetzen. Zunächst wurde der Gatun-See durchquert, ein großes Wasserreservoir zur Speisung des Kanals. Ich war jetzt etwas überrascht, als die Matrosen plötzlich wie wild das ganze Schiff abschrubben und reichlich Wasser aus den Feuerlöschschläuchen verspritzten. Der Kapitän erklärte mir, dass der Panama-Kanal mit Süßwasser gefüllt ist und dies nun eine ideale Gelegenheit wäre, das Schiff mal gründlich vom Salz zu befreien. Aha - man lernt halt nie aus!

-----Fortsetzung folgt!-----





U m l a u f



Name	Datum	Unterschrift

