Bordnachrichten der Marinekameradschaft " Babenberg- Traisental" Herzogenburg

2. Quartal 2011

Stiftskirche Herzogenburg

Kulturzentrum Reitherhaus

Stiftskirche St.Andrä

Partnerschaft seit 2006 MK Albstadt-Ebingen

Patenschaft seit 1989 MK Kinzigtal-Mitte

Partnerschaft seit 2008 ÖKB-Herzogenburg

Stadtgemeinde Herzogenburg

Aktuell

Informativ

... Rees an Backbord

Unterhaltend

..und allzeit viel Spass beim Bordabend.....!

Allen Kameradinnen und Marinekameraden,
die im zweiten Quartal ihren
Geburtstag feiern dürfen,
wünschen wir alles Gute !

01. April	Samstag,	Anna
07. April	Hubmayer,	Leopold
11. April	Lexmaul,	Franz
11. April	Haböck,	Herwig
11. April	Schmied,	Anton
28. April	Winter,	Alfred
06. Mai	Track,	Margarete
10. Mai	Assmus,	Rudolf
15. Mai	Samstag,	Ruppert
16. Mai	Marchart,	Karl
17. Mai	Ronacher,	Franz
25. Mai	Grünberger,	Alois
15. Juni	Stoll,	Alois
16. Juni	Matzl,	Brigitte
26. Juni	Neulinger,	Anton
28. Juni	Schatzl,	Wolfgang
30. Juni	Eder,	Gottfried

Allen Kranken wünschen wir baldige Genesung !

Ein Prost auf das neue Lebensjahr !

Das Neue Jahr ist angebrochen.....Zeit, sich Glück zu wünschen !

Traditionsgemäß versammelte sich am Dreikönigstag, den 6. Jänner wieder der “harte Kern” unserer Marinekameradschaft im Bordlokal zu Ossarn.
Unser Obmann, DI Herwig Haböck mit Gattin Gerti konnte eine große Anzahl Kameradinnen und Marinekameraden begrüßen.

Natürlich kamen auch unsere neu an Bord gekommenen Kameraden an diesem Tag, um ihre Neujahrsgrüße zu bringen. An dieser Stelle ein herzliches Danke an die „Pantry-Gasten“ !

Mögen unserer Marinekameradschaft Babenberg-Traisental auch im Jahr 2011 Glück und Erfolg stetige Begleiter sein im Geiste von

VIRIBUS UNITIS

Unsere Freunde „von der Waterkant“

Shantychor der MK Wilhelmshaven

Obmann Haböck, E. Haug und 1.Vors. J.Tschöpe

Noch sind die Erinnerungen an unseren Aufenthalt an der Nordseeküste noch taufrisch und ungetrübt. Der freundliche und kameradschaftliche Empfang auf dem Heimschiff der Marinekameradschaft Wilhelmshaven und die Begrüßung durch den Shantychor dieser MK noch unvergessen. Auch den Freunden des MK-Vorstandes und den Funktionären an Bord der Arkona an dieser Stelle noch einen Kutterläufer ! Der Shanty-Chor dieser MK konnte am 15. Juli vergangenen Jahres ihr 15 jähriges Bestehen feiern.
Wir von der Marinekameradschaft Babenberg-Traisental sind bestrebt, die guten und freundschaftlichen Kontakte zu unseren Freunden an der Küste weiterhin zu pflegen. Dies ist auch der Wille verschiedener Vorstandsmitglieder, die im Laufe des Jahres bei uns an der Traisen „vor Anker gehen“ wollen. Der 1. Vorsitzende, Horst J. Tschöpe war vor seinem Eintritt in die Marinekameradschaft Fregattenkapitän der Deutschen Marine. Der Redakteur der „Flüstertüte“ Wolfgang Bruns war früher Kpt.z.See bei der Deutschen Marine. Kamerad Egon Haug pflegte bereits zu dieser Zeit ein freundschaftliches Verhältnis mit Wolfgang Bruns während seiner Wirkungszeit an der Marineunteroffizierschule Plön. War der Marinestützpunkt und die Stadt Wilhelmshaven allen Seeleuten als **„Schlicktown“** bekannt, so ist es nun an der Zeit der Richtigstellung. Zweitname „Schlicktown“.Von Einheimischen und eingeweihten Auswärtigen wird Wilhelmshaven oft auch **Schlicktau** oder **Schlicktown** genannt. Die richtige Bezeichnung lautet : **„Schlicktau“,** wobei die Endung durchaus gar nichts zu tun hat mit einem Tau(Tampen) sondern sie erinnert an den Hafen **Tsingtau/China** zu dem die Deutsche Flotte zum Boxeraufstand von Wilhelmshaven aufbrach.(1900-1901) Wiederum war es unser Freund und Marinekamerad, Wolfgang Bruns, der unseren Redakteur aufklärte, der selbst längere Zeit am Marinestützpunkt Wilhelmshaven stationiert war und genau wie all seine Kameraden an Bord **„Schlicktown“** als seine zweite Heimat bezeichnete. Recherchen in der Vergangenheit schafften folgende Erklärungen zutage:
Der Name „Schlicktau“ entstammt der kaiserlichen Marine, die sowohl eine Anspielung auf den Schlick der Wilhelmshavener Wattgebiete als auch das Wortende der Hauptstadt Tsingtau des ehemaligen Pachtgebietes von Kiautschou in China in einem Wort zusammenbrachten. In Tsingtau waren zur Kolonialzeit vor allem Wilhelmshavener Marinesoldaten stationiert. Schon der bekannte Schriftsteller Johann Kienau, (Gorch Fock), der im April 1916 mit seinem Schiff **„Wiesbaden“** in Wilhelmshaven lag, benutzte den Namen Schlicktau in seinem Tagebuch. Der heute recht häufig gebrauchte Begriff **Schlicktown** ist erst in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg entstanden, als durch die NATO-Zugehörigkeit der Bundeswehr Englisch auch in der Marine die vorherrschende Sprache unter den Bündnisländern wurde. Aufgrund dieser Zusammenhänge bzgl. des Zweitnamens hat die Stadt Wilhelmshaven 1990 Kontakte zur Hafenstadt Tsingtau, dem heutigen **Qingdao,** aufgenommen. Seit 1992 besteht offiziell eine Hafenpartnerschaft zwischen beiden Städten.

“Erstens kommt es anders.....
und zweitens als man denkt .....!”

.....so ein Sprichwort aus dem Volksmund. Dieses fand auch wieder an Bedeutung in den Planungen und Vorbereitungen unsere Jahrestörns an die Küste.
Mit viel Elan und Akribie wurde der Törn unserer Marinekameradschaft nach Laboe vorbereitet. Nach einigen Kontakten des Redakteurs dieser “Bordnachrichten” zum Ausbildungszentrum U-Boote und zu den spezialisierten Einsatzkräften der Marine in Eckernförde kamen auch bald die Zusagen für eine Besichtigung dieses Stützpunktes. Hotelunterkünfte zu ordern und ein Rahmenprogramm am Nord-Ostsee-Kanal bei Rendsburg zu koordinieren waren relativ einfach. Angesichts dieser Vohaben konnten viele Mitglieder und maritim Interessierte für die Fahrt gewonnen werden. ... wenn ...ja, wenn das Wörtchen “wenn” nicht wär !
So erhielt der Organisator und ehemalige Angehörige der Deutschen Marine plötzlich ....und wie aus heiterem Himmel eine Absage, die ihren Ursprung beim Presse-und Informationszentrum der Marine hat. Der Überbringer dieser Bot-schaft – ein Offizier des Stützpunktes Eckernförde – wunderte sich selbst über diese Maßnahme der vorgenannten Dienststelle. So oder so ähnlich sah dann auch die Nachricht aus dem Ausbildungszentrum U-Boote aus !!! Beim Organisator traten – was auch für Jeden nachvollziehbar ist – starke Magenschmerzen ein .
Der Organisator und Redakteur unserer Marinekameradschaft sieht diese Maßnahme vor dem Hintergrund der momentanen Unruhe und Unsicherheit in den Führungsetagen dieser Teilstreitkraft.
Eigentlich unverständlich, wenn man bedenkt, dass gute Kontakte zwischen den Marinedienststellen einerseits und der Marine-und Reservistenkameradschaften andererseits für Vertrauen und Verständnis im Binnenland stets dienlich waren.

An etwaige Sicherheitsbedenken seitens des Presse-und Informationszentrums denken wir nicht, denn aus rein sicherheitsrelevanten Erwägungen wurde alles getan, um mögliche Bedenken erst gar nicht aufkommen zu lassen.
Der Organisator der geplanten Fahrt hat die Namen sowie die Passnummern notiert.

Leider ist hier ein Stück Verständnis und Vertrauen zu unserer Marine verloren gegangen. Wir bedauern dies sehr.
Nach den Vorkommnissen der jüngeren Vergangenheit braucht sich niemand wundernDas ist eine sehr bittere Erkenntnis im Binnenland. Wir hoffen, dass sich dies in der nächsten Zukunft wieder zum Besseren wendet.

Egon Haug

Maritime Gedenktage und historische Ereignisse 2011

Vor 225 Jahren – 1786 Die rot weiß rote Flagge für die österr. Marine wurde von Kaiser Franz Josef II. am 20. März genehmigt und trat per 1. Jänner in Kraft.

Vor 205 Jahren – 1806 . im Jänner wurde die Räumung Venedigs durch Österreich beendet. Der Großteil der Flotte wurde in Venedig übergeben. Nach dem Abzug der Franzosen aus Triest wurde die 2. Triestiner Kriegsmarine aus den verbleibenden Flottenresten gebildet.

Vor 195 Jahren – 1816 Beginn der Vermessung der adriatisch- dalmatinischen Gewässer.
Am 29. Jänner wird in Wien Bernhard Freiherr von Wüllersdorf Urbier geboren. Er wird 1857 Kommandant der „Novara“ auf deren Weltreise. Nach seinem Austritt aus der Marine wird er 1865 Handelsminister. Er führte unter anderem die Postkarte ein. Im August 1883 stirbt er bei Bozen.

Vor 190 Jahren – 1821 Am 14. Mai wurde in Wien der spätere Vizeadmiral und Maria Theresien-Ritter Erzherzog Friedrich geboren. Friedrich trat 1853 in die Marine ein. Beim Feldzug gegen Mehmet Ali, 1840 zeichnete er sich bei der Erstürmung von Saida aus. Dafür erhielt er das Ritterkreuz des Maria Theresien Ordens. 1844 wird er nach dem erzwungenen Rücktritt des aus Venedig gebürtigen Marinekommandanten Paulucci dessen Nachfolger und reorganisiert die Marine, so führte er Deutsch als Dienstsprache ein und schaffte die ersten Dampfschiffe an. Friedrich stirbt völlig überraschend im Alter von nur 26 Jahren am 5.Oktober 1847 in Venedig wo er auch beerdigt wird. Zeitzeugen unterstellen einen Giftmord- doch Beweise dafür fehlen.
Vor 185 Jahren - 1826 Am 28.September versenkt die Korvette „Carolina“ bei Skadamira ein griechisches Piratenschiff.

Vor 180 Jahren - 1831 Am 13. Juni wurde in Pießling, Mähren der spätere Kontreadmiral Tobias Frhr.V Österreicher geboren. Im Kriegsjahr 1866 kommandierte er den Raddampfer „Kaiserin Elisabeth“ und erhielt das Ritterkreuz des Leopold Ordens. 1872 war er Kommandant der Korvette „Erzhzg. Friederich“ bei der dritten Weltumsegelung eines k.u.k. Kriegsschiffes. Österreicher war der einzige österr. Admiral jüdischer Abstammung. Er starb am 26. Juli 1893 in Wien.

Vor 175 Jahren - 1836 In Triest wird der Österr. Lloyd gegründet und wurde die größte Reederei in Österr. Ungarn. Als Lloyd Triestino besteht die Reederei ab 1918 weiter.

Vor 160 Jahren – 1851 Am 13. Juni wurde in Tolmein der spätere Großadmiral Anton Haus geboren.
1900 wurde er Kommandant der Korvette „Donau“ welche am 25. April zur Weltumsegelung auslief.
1901 wurde er Kdt. des Kreuzers „Maria Theresia“ und nahm an der Internationalen Eingreifflotte im Rahmen des Boxeraufstandes in China teil. 1907 war er österr. Delegierter bei der 2. Haager Friedenskonferenz. 1912 wurde Haus Flotteninspektor und 1913 Marinekommandant.
Es war vorgesehen, dass Haus die Mittelmeer- Flotte des Dreibundes Deutschland- Österreich- Italien führen sollte.
Er starb am 8. Februar 1917 an Bord des Flaggenschiffes „VIRIBUS UNITIS“ und wurde posthum mit dem Maria Theresien Kommandeurskreuz ausgezeichnet . 1925 wurde sein Leichnam auf Betreiben des Marineverbandes nach Wien Hütteldorfer Friedhof überführt.

Vor 155 Jahren - 1856 In Pola wird der Grundstein für das k.u.k. Seearsenal gelegt. Die Werftanlagen bestehen zum Teil bis heute unter dem Namen Uljanik Werft.

Vor 150 Jahren - 1861 Am 8. Dezember wird Linienschiffs-Kapitän Rudolf Mayer in Brünn geboren.
Er gehörte von 1902 bis 1917 dem Marineevidenzbüro,dem (Marinegeheimdienst) an und ist u.a. für die Vernichtung der ital. Schlachtschiffe „Benedetto Brin“ du „Leonardo da Vinci“ durch Sabotage verantwortlich. Er stirbt 1927 in Brünn.

Vor 145 Jahren - 1866 Am 20. Juli siegt Tegetthoff über die ital. Flotte bei Lissa.
Der österr. Marine-Offizier Luppis entwickelt den ersten Torpedo.

Vor 140 Jahren - 1871 Am 7.April stirbt in Wien Vizeadm.Wilhelm v. Tegetthoff im Alter von 45 Jahren.

Vor 130 Jahren - 1881 Auf der kaiserl. Yacht"Miramar" bereist der Thronfolger Erzhzg.Rudolf den Orient

Vor 120 Jahren - 1891 Am 16.September wurde in Sarajewo der spätere Ritter des Maria-Theresienordens Linienschiffs-Leutnant Hermann Rigele geboren. Rigele versenkte als Kdt. von „U 31" im Oktober 1918 vor Durazzo den brit. Kreuzer „Weymouth".
Am 28.Juli entdeckt der Transportdampfer „Pola" der Kriegsmarine, im Zuge der Vermessung des Mittelmeeres, die größte Tiefe im Mittelmeer, das nach ihm benannte „Pola-Tief".

Vor 115 Jahre - 1896. Ein Detachement des Kanonenbootes „Albatros" gerät auf Guadalcanal in ein Gefecht mit Eingeborenen. Fünf Besatzungsmitglieder werden getötet. 1901 wird zu ihrem Gedenken anlässlich einer Missionsreise, vom Torpedoschiff „Leopard" ein Kreuz errichtet, welches bis heute erhalten geblieben ist.

Vor 110 Jahren - 1901. Im Februar nimmt Österreich in Ostasien das Settelment Tientsin in Besitz. Ein Matrosendetachement des kleinen Kreuzers „Zenta" nimmt in Peking an der Niederschlagung des Boxeraufstandes teil.

Vor 100 Jahren - 1911. Das Schlachtschiff „Radetzky" unter Linienschiffs-Kapitän Fiedler nimmt für die k.u.k. Marine am 24. Juni an der anläßlich der Krönung des engl. Königs Georg V. stattfindenden Flottenparade vor Spidhead teil.
Am selben Tag läuft in Triest in Anwesenheit des Thronfolgers Erzhzg. Franz Ferdinand die „VIRIBUS UNITIS" vom Stapel. Das erste Großkampfschiff der Welt mit Drillingstürmen.

Vor 95 Jahren - 1916. Im Jänner erobern österr. Truppen mit Unterstützung der Kriegsmarine, den die Bucht von Cattaro beherrschenden Berg Lovcen von Montenegro.

Am 18. März versenkt „U 6" unter Liniensch.-Lt. von Falkenhausen den französischen Zerstörer„Renaudin".

Am 13.Mai verfängt sich „U 6" in der Otrantostrasse im Netz des bewaffneten brit. Trawlers „Calistogal"

Am 8. Juni versenkt „U 5" unter Liniensch.-Lt. Schlosser den ital. Hilfskreuzer „Principe Umberto"

Am 23. Juni versenkt „U 15"Liniensch.-Lt. Fähnrich den ital. Hilfskreuzer „Citta die Messina" und den franz. Zerstörer „Fouche".

Am 10. Juli versenkt „U 17" Lsch.-Lt. Hudecek, den ital. Zerstörer „Impedusco"
Am 14.Juli versenken die Torpedoboote „65 F", Lsch.Lt. Stocker und TB „66 F" Lsch.-Lt.Lersch das ital. U-Boot „Balilla".

Am 2. August sinkt im Hafen von Tarent das ital. Schlachtschiff „Leonardo da Vinci" nach einer Explosion. Es war eine Aktion des österr. Marine-Geheimdienst.
Am 15. September versenken die Flugboote „L 135" und „L 132" das franz.Uboot „Foucault". Es ist die erste Versenkung eines getaucht fahrenden U-Bootes durch Flugzeuge.
Am 17. Oktober versenkt „U 16" Lsch.-Lt. v. Zoppa den ital. Zerstörer „Nembo" und wird beim Auftauchen vom ebenfalls angegriffenen Dampfer „Borminda" gerammt und dabei schwer beschädigt und von der eigenen Besatzung versenkt.

Die Rache des Ersten Ingenieurs

Unser Obmann-Stellvertreter, Kamerad Ernst Oppel fuhr bei einer deutschen Reederei in Hamburg als „Ing-Assi“ und hat in seiner Laufbahn schon alle Meere befahren. Und.....“wenn einer mal ´ne Reise macht, dann kann er was erzählen !“ So auch unser Kamerad Ernst Oppel.

„Es war Sommer und wir kamen aus New York, wo wir 3500 VW ausgeladen hatten, im Ballast nach New Orleans um Mais zu laden. Da keine Ladestelle an der Pier frei war, lagen wir vor Anker im Missisippi. Das konnte schon etliche Tage dauern denn vor uns warteten schon einige Stückgutfrachter um beladen zu werden. Das war die Zeit, in der sich “Jan Maat“ landfein machte und ihn die nahe Stadt mit ihren bunten Lichtern unwiderstehlich anzog. Lag man auf Reede, so rief man ein Wasser-Taxi, kleine, schnelle Motorboote die den Landhungrigen um zwei Dollars an Land brachten.

Da der Erfinderreichtum um den Seemann abzuzocken, groß ist, bezahlte man für die notwendige Rückfahrt dann je nach Barstand des Bootsführers das Mehrfache davon .

Ein Ing.-Assistent, kurz „Assi“ und ein Schiffsingenieur mussten im Hafen Hafenwache gehen. Der Assi in der Maschine, der Ingenieur musste nur an Bord zu erreichen sein. Die Hafenwache war ein ruhiger Job, außer man hatte Treibstoff oder Wasser zu bunkern. Ab und zu war eine Pumpe anzustellen wenn z.Bsp. Wasser an Deck befohlen wurde, ansonsten herrschte Ruhe und Frieden. Um den Landgang für die Wachfreien zu verlängern hatten wir drei Assis ausgemacht jeweils acht statt der üblichen vier Stunden Wache zu gehen. Also hatte ich die Wache von morgens acht bis sechzehn Uhr und erwartete nach anstrengendem Landgang ruhige Wachestunden.

Es war ungewöhnlich still in dem riesigen Maschenraum. Nur ein Hilfsdiesel brummte vor sich hin und die Sonne schien freundlich durch das Maschienenraumoberlicht. Durch das kühlere Flusswasser war es trotz der Sommerhitze draußen, im Maschinenraum gerade angenehm.

Der unumschränkte Herr über die schwarze Gang war der leitende Ingenieur, auch Chief genannt.

Der Unsere war während des Krieges technischer Offizier, auch unser Kapitän, ein geborener Wiener, stammte von der Kriegsmarine und dementsprechend herrschte fast militärische Disziplin an Bord. Unser Erster Ingenieur, dem der gesamte technische Betrieb unterstand, hatte seine Prüfungen zum Leitenden erfolgreich absolviert, er war ein ruhiger strebsamer Offizier, der auf einen Job als Chief hinarbeitete.

Auf dieser Reise hatte er mich zur `beim Seemann so beliebten Hundewache´ von Mitternacht bis vier Uhr morgens eingeteilt, die er allerdings auch selber mit ging.

Nun geschah es, dass gegen zwei Uhr nachts eine Treibstoffleitung zu einer der Einspritzpumpen der Hauptmaschine brach und ein Strahl 90° heißes Schweröl knapp an mir vorbei auf die Flurplatten platschte. Bis wir die Nocken der Förderpumpe aushängen konnten, waren die Flurplatten ringsum total versaut.

Von unseren Flurplatten hätte man normalerweise essen können – so sauber musste sie stets sein. Um diesen Zustand wieder herzustellen, befahl mir mein Vorgesetzter, „diese Sauerei wegzumachen“. Wer Schweröl in kaltem Zustand kennt, weiß, dass es eine honigartige, zähe schwarze Masse wird, welche nur sehr schwer zu entfernen ist. das war nun wirklich keine Arbeit für einen technischen Offiziersanwärter. In meiner „Assi-Ehre“ gekränkt , erwiderte ich, dass ich das sicher nicht machen würde; denn es wäre nicht die Aufgabe eines Assi und für derlei Arbeiten wären ja die Motorreiniger zuständig. Nun muss man wissen, dass es ganz unüblich war, erhaltene Anweisungen zu kritisieren oder gar zu verweigern. Stirnrunzelnd blickte mich der Erste an und fragte, ob ich mich seinen Anordnungen widersetzen würde. Also versuchte ich ihm zu erklären, dass die Wache eines Assi voll ausgefüllt ist mit Überprüfen und Regeln der Drücke und Temperaturen, wie er ja wohl wisse. Auch müsste ich noch das Schweröl für den Tagestank abschießen (Im Fliehkraft-Seperator reinigen) und ....da die Maschinenreiniger im sogenannten Taglohn standen und nur von 7 – 17 Uhr in der Maschine waren, mussten sie für Sondereinsätze Überstundenlohn bekommen, was der Erste wohl vermeiden wollte. Ärgerlich befahl er mich daraufhin, einen der Reiniger zuwecken und in die Maschine zu holen.

Unser Verhältnis war nach diesem Vorfall etwas getrübt und trotz meines Sieges beschlich mich eine Vorahnung, dass da noch was folgen würde.

Nun lagen wir also auf dem Missisippi auf Reede. Ich saß vor dem Fahrstand und blätterte in Illustrierten, die ein Ing. unten liegen gelassen hatte als der Erste erschien und mit sardonischem Lächeln zu mir sagte, dass wir, wie ich ja wüßte, bei einem Zylinder einen Leistungsabfall hätten und ich mich jetzt daran machen sollte, in die Abgasrohre des Zylinders einzusteigen um zu prüfen, ob Teile eines Kolbenringes zu finden wären.

Zaghaft versuchte ich die bewährte Masche anzubringen, dass dies nicht die Aufgabe eines Assis sei.

Darauf belehrte er mich, dass die Kontrolle der Hauptmaschine sehr wohl in das Aufgabengebiet eines Assi falle und leider keiner der Maschinenhelfer und Reiniger an Bord wäre, da alle Landgang hätten.
Da war nun die von mir geahnte Retourkutsche und es blieb mir wohl nichts anderes übrig, ich musste in den rußigen Schlund steigen. Fröhlich vor sich hin summend, seine Rache genießend, verließ der Erste die Maschine und ließ einen am Boden zerstörten Assi zurück.
Die Abgasleitungen unserer Maschine waren Rohre mit sicher 1,50 Meter Durchmesser, in die man durch große abschraubbare „Manndeckel" einsteigen konnte.
Wider Erwarten waren die Rohre nicht allzu rußig – wohl weil unser Schiff ja erst drei Jahre alt war und die Maschine sauber eingestellt war. Auch waren sie schon abgekühlt und nicht mehr heiß, wie ich erst befürchtet hatte. Tatsächlich fand ich Reste eines Kolbenringes und kroch zurück zum Einstiegsloch.
Dort blieb ich noch etwas liegen um zu verschnaufen. Eigentlich war es wohlig warm in meiner Röhre und da ich vielleicht noch etwas „duhn" vom nächtlichen Landgang war, fielen mir die Augen zu und ich schlummerte friedlich ein.
Lautes Rufen riss mich unsanft aus meinen Träumen und im Einstieg erschien das besorgte Gesicht des Ersten. Rasch wich der besorgte Ausdruck auf seinem Gesicht und machte hellem Empören Platz.
„Da schläft der Kerl auf Wache im Auspuff " rief der aufgebrachte Ingenieur, ganz so als ob ich mich freiwillig in die Röhre verzogen hätte. Worte der Entschuldigung murmelnd kroch ich aus meinem Verlies und zeigte dem Ersten die Reste des Kolbenringes um ihn zu besänftigen.
Er nahm sie an sich und sagte noch: „Das wird Folgen haben! Ich werde Sie im Auge behalten."
Dann verschwand er.
Zur Ehre des Ersten muss ich sagen, dass er mir mein Nickerchen später nicht nachtrug und nachdem ich mich bei der folgenden Reparatur, dem Kolbenziehen, scheinbar zu seiner Zufriedenheit bewährt hatte, verlor er kein Wort mehr darüber.
Eines aber blieb mir noch länger – nämlich die- wie schon gesagt, äußerst unbeliebte Hundewache.
Das einzig Gute an dieser Wache war, wenn man nach 4 Uhr morgens an Deck kam um Luft zu schnappen, die schönen Sonnenaufgänge auf See erleben konnte ...und an diese erinnere ich mich immer noch gerne.

+.+

Umfrage: Ist diese Entscheidung gerechtfertigt?

Hamburg – 23.01.2011
Es ist wieder einmal soweit, die Medien überschlagen sich, fast schlimmer als vor zwei Jahren mit dem Segelschulschiff der Deutschen Marine der **GORCH FOCK.**
Heute war in der lokalen Sonntagsausgabe davon zu lesen, dass Kapitän Norbert Schatz gefeuert wurde.
Seit wann werden bei der Deutschen Marine Soldaten gefeuert?
Gestern war einer hessischen Zeitung zu entnehmen, dass der Minister den Gorch Fock Kommandeur absetzt.
Vom Kmdt noch schnell zum Kdr, dann wird er abgesetzt?
Der tragische Unfall wirft sicherlich Fragen auf, nur warum erst nach 2,5 Monaten?
Warum wurde Kmdt Schatz seiner/s Pflichten/Kommandos entbunden und nicht auf die Anhörung beim Untersuchungsteams abgewartet? Vorverurteilungen halte auch ich für kontraproduktiv.
Bereits im Juni 2010 sickerte vor der Kieler Woche durch, dass das Segelschulschiff GORCH FOCK dem Rotstift zum Opfer fallen kann, ebenso die beiden MMK, die A.D. der Uboote des Typ 206A war bereits beschlossene Sache. Ist nun ein Grund gefunden?
In der Tagespresse heisst es bereits: Ein Schiff versinkt in Schande.
Eines sei nicht vergessen, Oberst Klein kannte bis zum Zwischenfalls in Kunduz keiner, Kapitän Schatz ist nicht nur in Marinekreisen bekannt, er ist mehr als der Botschafter in weiss, er ist in der Bevölkerung bekannt und beliebt. Nun wird den Medienberichten nach geprüft ob es Rituale gibt, die den Grundsätzen der Bundeswehr widersprechen. Jeder kennt sie, jeder hat sie, die Taufurkunden, fallen diese Taufen auch darunter? An sich sollte unser Herr Minister seit seinem Eintritt in die Bundeswehr wissen, wie der Ablauf ist und nicht erst wenn der Medienhimmel bebt.
Was hältst Du oder was halten Sie davon, dass Kapitän Norbert Schatz seiner Pflichten entbunden wurde?
War dieses Entscheidung unseres Herrn Minister falsch, verfrüht oder richtig?
Doch wer große Sprünge riskiert als Minister, sollte sich vorsehen, dass er nicht selbst über die eigenen Fallstricke fällt und selbst zu Fall kommt.

Jungfernfahrt einer Kapitänin

Nicht dass wir jetzt gleich einer Frau die Brücke unserer Marinekameradschaft überlassen wollten .....wenn gleich auch Kameradinnen unserer Marinekameradschaft Vorstandspositionen erlangt haben. Doch die Realität in der Handelsseefahrt sieht in zunehmender Weise auch Frauen in verantwortungsvollen Positionen. Auf den Ausbildungsschiffen der Bremer Reederei Beluga Shipping ist bereits bereits jeder fünfte Kadett weiblich. An Bord übernehmen zunehmend Frauen Verantwortung für Schiff u. Ladung. Seit Februar 2009 ist Antje Friederike Herbst die erste Kapitänin der Beluga-Flotte, nicht zuletzt ist das die logi - sche Konsequenz aus dieser Entwicklung. „Eine Traumreise“, sagt sie, und eine Traummannschaft, die mich auf meiner ganz persönlichen Jungfernfahrt als Kapitänin begleitet hat.“ Die in Hannover geborene Antje-Friederike Herbst schwärmt geradezu, wenn man sie nach den Eindrücken ihrer ersten Reise als Kapitänin fragt. Sie ist gelernte Tischlerin, kam so und durch Freunde vor langer Zeit zur Segelschifffahrt, und nach sieben Jahren an Bord von Traditionsseglern gespürt vom Zupacken in der Takelage, der Arbeit im Team und nicht zuletzt dem manchmal anstrengenden, aber dennoch üblichen serviceorientierten Umgang mit Passagieren an Bord, schlussendlich doch zur Handelsschifffahrt, und zwar ziemlich direkt zur Schwergutschifffahrt nach einem kurzen Törn auf einem Containerschiff, der ihre Leidenschaft für das Geschäft mit den bunten Kisten aber nicht entfachen konnte. Mitgenommen hat sie von dieser Reise vor allem eines, und das vom damaligen Chief Mate an Bord: „Bilde immer so gut aus, dass du dem dir anvertrauten Kadett später einmal auch als „Entgegenkommer“ wieder begegnen möchtest“, erinnert sie sich zurück. Und mit eben dieser Einstellung kümmert sie sich auch heute noch um die angehenden Nautiker, aber jetzt als Kapitänin und Chefin an Bord. Seit sie 2004 nach Erlangen ihres großen nautischen Patents bei Beluga Shipping eingestiegen ist, hat sie bei zahlreichen Einsätzen auf Mehrzweck-Schwergutfrachtern, darunter auch Ausbildungsschiffen, nicht nur ihre fachlich Kompetenz unter Beweis gestellt, sondern vor allem auch gezeigt, dass sie eine Führungspersönlichkeit und damit prädestiniert für den Platz auf der Brücke ist – und zwar auf außergewöhnliche Art und Weise. Denn wenn man Antje Herbst an Bord erlebt, bemerkt man relativ schnell ihren kooperativen Führungsstil. Die 42-jährige trägt jede Menge Verantwortung für das Schiff, für die Ladung und natürlich für die Mannschaft unter ihrem Kommando. Ihre Entscheidungen sind von bedeutender Tragweite.

„Die Liebe zur Seefahrt ist leise gewachsen – so wie es sich für eine große Liebe gehört.“

„Das ist aber gleichzeitig das, was ich am meisten genieße: Dieses Vertrauen, das man mir entgegenbringt, eine solche große Verantwortung tragen zu können“, erklärt sie. Dieses Vertrauen schenkt Kapitänin Herbst aber auch ihren Kollegen an Bord. Sie gibt es weiter, wie jedes Quentchen Erfahrung, das sie selbst gesam-melt hat. Ihr gelingt es, die verschiedenen Charaktere an Bord zusammenzubringen – nicht nur an einen Tisch, sondern generell. Schon früh hat sie sich gegen die latente Trennung zwischen Deck und Maschine gesträubt. Als echte Seefrau, die nach eigenen Aussagen aber nicht als Techniker taugt, geht es ihr darum, alle Besatzungsmitglieder zu motivieren, sie dazu zu bewegen, gemeinsam an einem Strang zu ziehen. „Es ist nicht immer leicht, man schläft häufig kurz oder schlecht“, gibt sie unumwunden zu, „aber ein erfahrener Kollege hat mir einmal gesagt, dass sich das als Kapitän nie ändern würde, nur solle sie nie vergessen, auch ab und zu mal was zu essen“ und schmunzelt dabei. Schiffsführung ist eben eine echte Managementaufgabe, die Antje-Friederike Herbst aber auf ihrer ersten Reise neben den mannigfaltigen administrativen Tätigkeiten extrem gut bewältigt hat.

Am 22. Februar 2009 erfüllte sich dann doch ein Traum für sie mit der Übernahme des MS BELUGA REVOLU-TION und damit den Schritt auf die höchste Stufe der Karriereleiter auf See. Dann schloß sich eine „Traumreise“ an diesen merkwürdigen Tag an, bevor die Jungfernfahrt als Kapitänin für Antje Friederike Herbst Ende Juli 2009 in Bremen zunächst ihr Ende nahm. Nach Pakistan folgte erst China, dann nach Singapur Durban, im Anschluss Südamerika, gefolgt von Houston und einem Törn über den Atlantik zurück nach Europa, denn in Triest in Italien war sie noch kurz vor ihrem Geburtstag Anfang Februar eingestiegen.

Nach knapp sechs Monaten wurde Antje Herbst nun von ihrem Kollegen Volker Aden abgelöst, von dem sie wieder das Kommando Ende Oktober übernehmen wird, wenn sie nach ihrem Urlaub zu Hause in Hannover und in der Karibik wieder an Bord gehen wird und sich schon heute darauf freut, dann wieder den vielen Streifen auf den Schulterstücken zählenden Lotsen stolz mit einem Lächeln zu begegnen, denn dann ist sie

da, wo sie hingehört und sich vor allem auch rundum wohl fühlt – als Kapitänin auf der Brücke des MS BELUGA REVOLUTION.

Im Bordlokal

An jedem ersten Donnerstag
ziehen wir ins Bordlokal .....
ob´s regnet – ob es schneien mag.
Das wißt ihr doch – das ist normal.

Wir sind auch da am Sonntag
für einen „Rees an Backbord“.
Komme was da kommen mag ....
Ein Jeder kommt zu Wort.

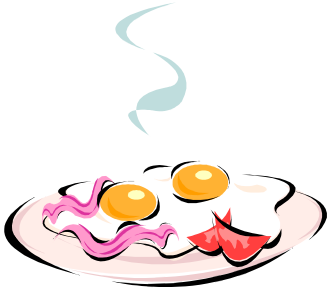
Auch maritim interessierte Gäste -
wir haben sie sehr gerne .
Wir planen Veranstaltungen und Feste,
auch Reisen in die Ferne .

Wir waren auch im Hessenland –
und an der Nordseeküste.
das ist hier schon längst bekannt.
Ein Witz, wer das nicht wüßte.

Der Zeiger der Uhr stets weiter rückt –
zuhaus´ die Frau am Herde steht...
Jan Maat ruft laut: „Ich werd´ verrückt !
Wie´s jetzt zuhaus´ vonstatten geht.“

Doch das macht uns gar nichts aus,
wir verziehen keine Miene
Wir essen heute einfach hier !
Wir haben doch Hermine !

Und sei´s auch nur ´ne Suppe.
Wir machen ruhig weiter hier.
Alles andere ist uns Schnuppe !
Und bestellen noch ein Bier.



Wichtige Termine

**Unser Bordabend findet an jedem ersten Donnerstag des Monats statt.
Jeden Sonntagvormittag um 10.00 Uhr treffen wir uns zu unserem traditionellen Frühschoppen in unserem Bordlokal.
Maritim interessierte Gäste sind uns herzlich willkommen!**

Jahreshauptversammlung

Am Donnerstag, den 03. März fand in unserem Bordlokal in Ossarn unsere Jahres-Hauptversammlung statt. Obmann, DI Herwig Haböck eröffnete die Versammlung und begrüßte Mitglieder und Gäste und stellte die Beschlussfähigkeit der Versammlung fest. Bürgermeister RegRat Zwicker dankte der MK für ihr Engagement und wünschte Glück in Zukunft Zum Gedenken unserer verstorbenen Mitglieder bat der Obmann, sich von den Plätzen zu erheben. Nach seinem Jahresbericht berichtete auch der Schriftführer über die Vorgänge des Vorjahres. Den wichtigsten und interessantesten Posten stellte der Kassenbericht sowie der Bericht der Kassarevisoren dar. Danach konnte der komplette Vorstand entlastet werden. Als nächsten Punkt nannte unser Obmann den nächsten Törn unserer Marinekameradschaft von 17. bis 24. August diesen Jahres Eine Präsentation über die gesamte Reise machte die Runde an den Tischen. Diese Präsentation ist auch bei allen Vorstandsmitglieder einzusehen.

Die Hilfe

**In der Kaserne in Steyr wird „in die Hände gespuckt“. Es gilt, die Hindernisbahn für einen sportlichen Wettkampf auf „Vordermann“ zu bringen. Der Regimentskommandant, Oberst Hubert Pöchacker, ein alter Routinier, inspiziert die Arbeiten.
Dabei sticht ihm ein Innviertler Rekrut, von Beruf Holzarbeiter, ins Auge, da er besonders kräftig zupackt. Anerkennend klopft ihm der Oberst auf die Schulter:
„No, Kamerad, bei Ihna geht jo was weiter!“
Der Wehrmann zeigt sich vom Lob des hohen Offiziers unbeeindruckt:
„Jo, aber wannst du mithöfferst, gangerts nu schnöller !“**

Impressum

Für den Inhalt verantwortlich **:**
Egon Haug, Am Waldeck 1
D-63571 Gelnhausen
Tel. 0049 6051/ 4663
Mobil: 0177- 821 56 74
E-Mail: mk.red@t-online.de
Interne Mitgliederzeitung der
Marinekameradschaft Babenberg- Traisental
ZVR : 767 727 483

Foto: © KielerZwo

Es ist die See, die uns verbindet, der Atem Gottes,
sichtbar in den Gezeiten des Meeres,
sichtbar in den eisigen Stürmen des Atlantiks
und sichtbar in den unvergesslichen stillen Nächten
unter dem Kreuz des Südens.

Freiheit die ich meine !