Bordnachrichten der Marinekameradschaft
“ Babenberg- Traisental” Herzogenburg

3. Quartal 2010

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

Neues von der Brücke

Allen Kameradinnen und Kameraden,
die im 3. Quartal ihren Geburtstag feiern dürfen,
wünschen wir alles Gute !

Unsere Geburtstagskinder :

10. Juli	Haidanek, Elfriede
18. Juli	Eder, Annemarie
24. Juli	Ing. Baumgartner, Hans
13. September	Wallner, Karl
24. September	Günsthofer, Karl

All denen, die sich zur Zeit im Krankenstand
befinden, wünschen wir baldige Genesung.

Der Vorstand

Im August packen wir wieder den Seesack

Die Mannschaft steht ! Unser fahrbarer Untersatz ist geordert. Kamerad Egon Haug hat die Teilnehmerliste für unsere „AAG 2010“ (Ausbildungsreise in Außerheimische Gewässer) in Händen und wird das Einlaufen in den Marinestützpunkt Wilhelmshaven vorbereiten.

Ziel unserer ersten Etappe ist Gelnhausen, wo wir neben einer Stadtführung durch die Barbarossa-stadt und einen gut vorbereiteten Kameradschaftsabend in der „Kajüte“ der Marinekameradschaft Kinzigtal erleben werden.

Die Gelnhäuser Freunde geben sich alle Mühe, den Gästen aus Niederösterreich einen angenehmen Aufenthalt zu bieten. In Gelnhausen werden weitere Gäste von der MK Kinzigtal zusteigen.

Nach einer Nächtigung im „Motel A 66“ wird die Fahrt fortgesetzt um am frühen Nachmittag am Bontekai in Wilhelmshaven festzumachen. Dort werden die Quartiere auf dem Wohnschiff ARCONA bezogen. Der Abend wird an Bord der Arcona mit einem „Rees an Backbord“ mit den Freunden der MK Wilhelmshaven verbracht. Das erarbeitete Programm ist für alle Teilnehmer mehr als interessant gestaltet. Der Samstag wird zum Teil ausgefüllt sein mit dem Besuch des Marinemuseums. Zeit für einen Stadtbummel durch die grüne Stadt an der Jade ist allemal eingeplant.

Am Sonntag werden wir zum Österr. Marinedenkmal auf dem Friedhof in Cuxhaven-Ritzebüttel fahren um dort der gefallenen österr. Marineangehörigen der k.u.k.Kriegsmarine anl. der Seeschlacht vor Helgoland zu gedenken. An dieser Gedenkveranstaltung nimmt auch die Marinekameradschaft Cuxhaven teil. Unsere MK wird an dieser historischen Stätte ein Kranz niederlegen.
Am Montag, den 16.August sind wir Gäste der Einsatzflottille 2 am Marinestützpunkt Wilhelmshaven. Dort haben wir die Gelegenheit, uns Einblick in die modernsten Fregatten der Deutschen Marine zu verschaffen.
Dazu ist wichtig zu wissen, dass bei der Anmeldung Name, Vorname und Nummer des Personal-Ausweises anzugeben sind. Aus Sicherheitsgründen bitten wir alle Kameradinnen und Kameraden in der Gruppe zusammen zu bleiben. Nur so kann eine reibungslose Besichtigung gewährleistet werden.
Am Nachmittag desselben Tages werden wir die Brauerei in Jever besichtigen. Fahrtstrecke ca. 25 km!

Eine besondere Einladung an die mitreisenden Damen, die an der Stützpunkt-Besichtigung nicht interessiert sind :
Kamerad Gerfried Stefanson bietet eine Tagesfahrt mit dem Schiff nach Helgoland an.
Interessenten wenden sich bitte an unseren Vorstand zwecks weiterer Information.

Die Kameraden der Marinekameradschaft Wilhelmshaven freuen sich auf den Besuch und werden alles unternehmen, damit die Fahrt an Deutschlands Nordseeküste eine bleibende Erinnerung wird.
Bei dieser Gelegenheit wird so mancher – zumindest jedoch der Redakteur dieser Zeitung – ein Wiedersehen mit alten Kameraden feiern können.

Mehr als 2.600 Besucher besichtigen die Fregatte HESSEN

Die Fregatte HESSEN der Deutschen Marine war vom 20.-23.03.09 zu einem Schiffsbesuch im Rigaer Passagierhafen zu Gast. Den Aufenthalt der HESSEN nutzten mehr als 2.600 Besucher, um im Rahmen einer Schiffsbesichtigung einen persönlichen Eindruck von dem Schiff und seinen Fähigkeiten zu gewinnen.
Vertreter aus Politik und Verteidigung hatten auf Einladung des Botschafters der Bundesrepublik Deutschland, Detlef Weigel und des Kommandanten der Fregatte Hessen, Fregattenkapitän Dirk Gärtner bereits vor dem Einlaufen in den Rigaer Hafen Gelegenheit, Übungen der Schiffsbesatzung zu beobachten.
An den Übungen waren auch das Patrouillenboot ZIBENS der Marine der Republik Lettlands sowie Jagdflugzeuge der dänischen Luftwaffe beteiligt. Letztere üben derzeit das NATO Air Policing für die baltischen Staaten aus.

Fregatte Hessen in ruhigem Fahrwasser

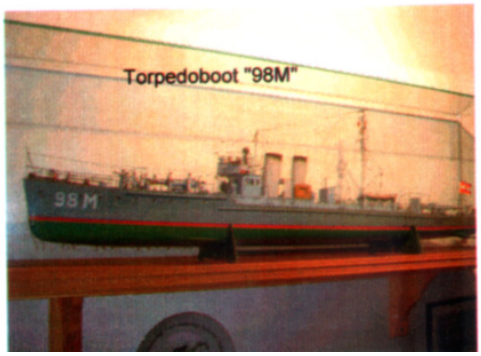
Der deutsche Botschafter hatte zudem gemeinsam mit der Besatzung der HESSEN eine Kinder- und Jugendgruppe des SOS-Kinderdorfs Islīce eingeladen. Für die jungen Besucher gab es Kakao und Kuchen im Speisesaal der Offiziere sowie einen ausgiebigen Rundgang über und durch das Schiff.
Die Deutsche Marine führt derzeit drei Fregatten der sogenannten Klasse „F124“.
Es handelt sich dabei um Mehrzweckfregatten mit Bordhubschrauber für den Geleitschutz und die Gebietssicherung. Ihre Hauptaufgaben sind die Verbandsführung und die Verbandsflugabwehr. Die HESSEN wurde im April 2006 in Dienst gestellt und hat eine Besatzung von 255 Männern und Frauen.

Kriegsschiffe der k.k. Kriegsmarine

Schiffsmodelle von Ernst Oppel

Bereits in der letzten Ausgabe unserer Bordnachrichten zeigten wir einige Schiffsmodelle aus dem „Künstler-Atelier“ unseres Kameraden Ernst Oppel.
Nur Insider erahnen die Präzision und die Mühe, mit der die fast vergessenen Kriegsschiffe der k.k. Kriegsmarine zu neuem Leben erweckt wurden.

„Ulan“ Torpedofahrzeug, Zerstörer. Yarrow-Typ, Huszar-Klasse
400 to. Länge: 62 m, erbaut 1906, S.T.T. Triest.
2 Vierzylinder-Dampfmaschinen, 6000 PS. Geschwindigkeit 28 Knoten.
Bewaffnung: 6 x 7 cm SFK 2 x 45 cm Deckslancierrohre.
Besatzung: 4 Offiziere, 61 Mann.
1914 Blockade der montenigrinischen Küste, gemeinsam mit kleinem Kreuzer „Zenta“.
Am 16. August von franz. Mittelmeergeschwader angegriffen, „Zenta“ wurde versenkt, „Ulan“ konnte entkommen. Im weiteren Kriegsverlauf verschiedene Angriffe auf montenigrinische Hafenstädte und die italienische Ostküste. Diverse Minensuch-und Geleitfahrten.
1920 Griechenland zugesprochen, in „Smyrni“ umbenannt, 1932 gestrichen und abgebrochen.



TB „76 T“ Torpedoboot
250 to. Länge: 57 m, erbaut 1914 S.T.T. Triest.
2 Dampfturbinen, 5000 PS, Geschw: 28,5 Kn.2 Kohlen, 2 Ölkessel. Bewaffnung: 2 x 7cm SFK. 2 Zwillingstorpedorohre 45 cm.
Besatzung: 3 Offiziere, 38 Mann
1914 –1918 zahlreiche Geleit-und Sicherungsunternehmen.
1920 an Jugoslawien als „T1“,1941 an Italien, 1943 mit Badoglio-Flotte nach Malta zur Internierung, 1945 zurück an Jugoslawien,umbenannt in „Golesnica“. 1959 abgebrochen.

Tb „Adler“ Torpedoboot, Yarrow-Typ.
95 to. Lg: 41 m, erbaut 1885, Yarrow & Co. London
1 Dreizylinder-Dampfmaschine, 825 PS, ein Lokomotivkessel, 29 to Kohle, Geschw.: 22 Kn.
Bewaffnung: 2x3,7 cm SFK, 2 Bugtorpedorohre 45 cm.
Besatzung: 2 Offiziere, 16 Mann. Schwesterschiff „ Falke“.
Febr.1886 Indienststellung, Heimreise über Lissabon, Gibraltar, Messina nach Pola.
Übungseskrade, ab 1899 Brieftaubenboot. Durch Kesselexplosion im Juli 1899 schwer beschädigt.
Ab 1906 Torpedoschule und Wachboot in Pola, 1908 der Maschinenschule zugeteilt
1911 von der Flottenliste gestrichen.

TB „24“ ex „Elster“ Torpedoboot, Schichautyp.
95 to. Lg. : 40 m, erbaut 1888, Schichauwerft Elbing.
1 Drefach-Expansions-Dampfmaschine 970 PS, ab 1911 Ölfeuerung. Geschw.: 21,8 Knoten.
Bewaffnung: 2 x 3,7 cm SFK ein Bug, und ein Deckslancierrohr 45 cm.
Besatzung: 2 Offiziere, 16 Mann. 1902 vor der Insel Planik auf Felsen aufgelaufen, in der Bucht Slatina gesunken.Von Bergungstender „Gigant“ gehoben, Reparatur im Seearsenal Pola
1910 in Nr. 24 umbenannt. 1914- 1916 Hafenwachboot, bis 1918 Minensuchboot.
1920 an Italien, Zollwachboot in Triest bis 1925, dann abgebrochen.

Geschichte der NVA der DDR

Entstehung

Die Gründung der NVA erfolgte am 18. Januar 1956 per Gesetz durch die Volkskammer (zeitlich nach der Bundeswehr). Die Aufstellung erfolgte in mehreren Etappen, bis zum 1. März 1956 sollten die Stäbe und Verwaltungen einsatzfähig sein. Die NVA-Gründung war das Ergebnis einer Entwicklung, die am 10. Juli 1952 mit der Proklamation der „Nationalen Streitkräfte“ durch die Volkskammer der DDR begonnen hatte. In ihrem Verlauf wurden die Kasernierte Volkspolizei (KVP) sowie die Grundstrukturen einer Militärorganisation aufgebaut. Der Aufbau vollzog sich ab 1955 unter Anleitung der Sowjetunion. Dabei wurde wie bei der Bundeswehr auf ehemalige Angehörige der zurückgegriffen. Sie kamen meist aus sowjetischer Kriegsgefangenschaft und hatten dort an Antifa-Schulungen teilgenommen. Der bekannteste ehemalige Wehrmachtsgeneral, der auch in der NVA diente, war Vincenz Müller. Mitte 1956 waren im 17.500 Mann starken Offiziersbestand der NVA etwa 2.600 ehemalige Mannschafts- und etwa 1.600 Unteroffiziersdienstgrade sowie knapp 500 Offiziere, insgesamt also knapp 27 Prozent, ehemalige Wehrmachtsangehörige. Die ehemaligen Offiziere wurden vorwiegend im Ministerium, an Schulen und in Kommandostellen der Teilstreitkräfte und Militärbezirke eingesetzt. Von den 82 höheren Kommandoposten in der Armee waren 61 von ehemaligen Wehrmachts-Angehörigen besetzt.

Positionierung und Entwicklung

Nach der Gründung war die NVA, im Gegensatz zu den anderen Armeen des Warschauer Paktes, eine Freiwilligenarmee, was in der propagandistischen Auseinandersetzung mit der Bundeswehr als Vorzug hervorgehoben wurde. Die Wiederbewaffnungsdiskussion war an der DDR nicht spurlos vorübergegangen, der Volksaufstand vom 17. Juni 1953 hatte die Führung der DDR erheblich verunsichert.
Ein deutliches Misstrauen der osteuropäischen Verbündeten den Ostdeutschen gegenüber blieb lange bestehen. Die Einführung der Wehrpflicht 1962 nach dem Bau der Berliner Mauer wurde von vielen als Niederlage empfunden. Mit der Einführung der Wehrpflicht wurde es der NVA möglich, die angestrebte Personalstärke von circa 170.000 Soldaten zu erreichen.

Abordnung der NVA beim VIII. Parteitag der SED 1971

Die NVA diente zunächst der Machtabsicherung der SED nach innen und war selbst erheblicher Kontrolle durch die SED unterworfen. Die Partei hatte sich durch die Einrichtung der *Politische Hauptverwaltung (PHV)* in der Armee und durch eine spezielle Struktur von Parteiorganisationen die führende Rolle in der NVA gesichert. Die Offiziere und Fähnriche waren, bis auf wenige Ausnahmen, Mitglieder der SED. Bei den Unteroffizieren wurde ein hoher Anteil an SED-Mitgliedern angestrebt. Laut Giese resultierte daraus ein erhebliches Konfliktpotenzial zwischen politischem Anspruch und militärischer Professionalität. Die politische Beeinflussung habe sich anfangs sehr negativ auf die militärischen Entscheidungsprozesse ausgewirkt.
Die 1970er und 1980er Jahre waren durch einen Professionalisierungsprozess und eine stärkere eigenständige außenpolitische Rolle der NVA gekennzeichnet. Im Dauerkonflikt der DDR mit der Bundesrepublik um die Anerkennung im Ausland wurden auch die Streitkräfte eingesetzt. Insbesondere in Afrika und dem Mittleren Osten war die NVA zur Unterstützung und Begleitung vielfältiger Rüstungs- und (Militär-)Infrastrukturprojekte für befreundete Regierungen und Befreiungsbewegungen tätig und unterhielt eine hohe Auslandspräsenz, die nur von der Sowjetunion und Kuba übertroffen wurde. Anfang der 1980er Jahre wurde der Bereich militärische Mikroelektronik insbesondere im Süden der DDR ausgebaut, was als Mikroelektronikcluster bis heute nachwirkt. Nach der Wahl Gorbatschows zum Generalsekretär der KPdSU Mitte der 1980er Jahre fiel aber die Sowjetunion als Hauptabnehmer von hochwertigen Rüstungsexporten aus, was erhebliche wirtschaftliche Schwierigkeiten auslöste.

Die NVA-Marine der DDR

Von der Gründung des Verbandes bis zum Mauerfall, 1963 bis 1989

Auf Befehl des Ministers für Nationale Verteidigung der DDR, Armeegeneral Heinz Hoffmann, wurde am 1. Mai 1963 der Verband der Schiffsstoßkräfte der Volksmarine, die 6. Flottille, in Saßnitz geschaffen. Der Verband bestand aus RS-, TS- und LTS-Booten sowie Küstenschutzschiffen Projekt 50 (Riga-Klasse), Landungsbooten Typ Labo Projekt 49 und Hilfsschiffen. Neben den bereits beste-henden TSB- und RSB-Brigaden, wurde mit Gründung des Verbandes auch die Leichte-Torpedoschnellboots-Brigade (7. LTSB-Brigade) gebildet. Als Heimathafen und Stützpunkt für die 6. Flottille wurde die Halbinsel Bug bei Dranske auf Rügen gewählt. Der Bug wurde bereits von der kaiserlichen Marine genutzt, die dort einen Stützpunkt für Marineflieger errichtet hatte. Während des Zweiten Weltkrieges wurde der Bug durch das 126. Seeaufklärungsgeschwader der Kriegsmarine genutzt. Nach dem 2. Weltkrieg wurde der Stützpunkt von den sowjetischen Truppen gesprengt und demontiert. Mit der Gründung des Verbandes begannen auch die Bauarbeiten auf dem Bug zur Errichtung des neuen Stützpunktes.
Auch wenn der Heimatstützpunkt der 6. Flottille noch nicht fertig war, wurden fortlaufend neue Schnellboote in Dienst gestellt. Ende 1964 begann die Indienststellung der LTS-Boote Projekt 68. Sie besaßen, im Gegensatz zu den LTS-Booten Projekt 63 mit zwei Torpedorohren, drei Torpedorohre und konnten schnell in eine Minen- oder Transportvariante umgerüstet werden. Im Mai 1965 konnte der Stützpunkt bezogen werden. Dazu wurde der Verband umstrukturiert. Die Küstenschutzschiffe und Landungsboote wurden herausgelöst und anderen Verbänden unterstellt. Am 8. Mai 1965 erfolgte die Einweihung des Stützpunktes Bug/Dranske mit einem militärischen Zeremoniell. Er wurde Heimathafen aller TS-, RS- und LTS-Boote, die bisher an unterschiedlichen Standorten stationiert waren, und aller zukünftigen Schnellboote der Volksmarine.
1966 wurde das letzte LTS-Boot Projekt 63 in Dienst gestellt und ein Jahr später begann die Außerdienststellung der ältesten LTS-Boote Projekt 63 und Projekt 68. Die letzte Indienststellung der LTS-Boote Projekt 68 erfolgte im Jahr 1968. Im November 1967 wurden auch die ersten acht TS-Boote Projekt 183 außer Dienst gestellt. Die TS-Boote dieser Serie wurden nach ihrer Außerdienststellung aber nicht alle sofort verschrottet. Teilweise erfuhren sie noch andere Verwendungen. 13 Boote wurden zum Schutz vor Wind und Wellen um den Fischereihafen Dranske versenkt. Ihre Bootskörper dienten dabei auch zur Aufzucht von Forellen.

Am 14. Oktober 1968 wurde das erste sowjetische Torpedoschnell-Boot Projekt 206 (Shershen-Klasse) übernommen. Die TS-Boote Projekt 206 ersetzten die außer Dienst gestellten TS-Boote Projekt 183. Bis zum Jahre 1971 wurden 14 dieser Torpedoträger in Dienst gestellt.
Am 1. Dezember 1971 wurde der Verband ein weiteres Mal umstrukturiert. Die bisher typenreinen Truppenteile der RSB- und TSB-Brigaden wurden zu drei gemischten Raketen- und Torpedoschnellboots-Brigaden (RTSB-Brigaden) umformiert, die 1., 3. und 5. RTSB-Brigade. Eine RTSB-Brigade bestand aus einer Raketenschnellboots-Abteilung (RSB-A) mit vier RS-Booten Projekt 205, und einer Torpedoschnellboots-Abteilung (TSB-A) mit fünf TS-Booten Projekt 206 und einem schwimmenden Stützpunkt. Die 7. LTSB-Brigade blieb unverändert. Ihr gehörten alle LTS-Boote und ein schwimmender Stützpunkt an.

Kleines Torpedoschnellboot, Projekt 131 (Libelle-Klasse)
Im Dezember 1974 begann die Indienststellung der kleinen Torpedoschnellboote (KTS-Boote) Projekt 131 (Libelle-Klasse), die die außer Dienst gestellten LTS-Boote ersetzten. Gleichzeitig wurde die 9. LTSB-Brigade gebildet. Die LTSB-Brigaden wurden am 1. Dezember 1982, nach dem es schon einige Jahre keine LTS-Boote mehr gab, in TSB-Brigaden umbenannt. Auf Grund zunehmender technischer Verschleißung und Materialermüdung wurden 1981 die ersten drei RS-Boote außer Dienst gestellt. Da es aber zu dieser Zeit noch kein Nachfolgeboot gab, das die Aufgaben der RS-Boote hätte übernehmen können, mussten die anderen zwölf RS-Boote bis 1990 in Dienst bleiben. Im Juli 1984 wurden die TSB-Brigaden stark verkleinert und über die Hälfte der KTS-Boote außer Dienst gestellt, weil Torpedoeinsätze gegen Überwasserziele nicht mehr zeitgemäß waren. Seezielflugkörper erlaubten deren Bekämpfung schon aus viel größerer Distanz. Ebenfalls im Jahr 1984 erfolgte der Ersatz der schwimmenden Einheiten. Im Oktober 1984 begann die Indienststellung einer neuen Generation von Flugkörperträgern, die Kleinen-Raketenschiffe Projekt 1241 RE (Tarantul-I-Klasse) aus sowjetischer Produktion. Auf Grund ihrer wesentlich größeren Verdrängung gegenüber den bisherigen Booten wurden sie als *Schiff* bezeichnet.
Seit Anfang der 1980er Jahre entwickelte man in der Peene-Werft Wolgast an einem *Kleinen Raketenschiff* mit auswechselbaren Raketencontainern, die durch die UdSSR beigestellt werden sollten. Die UdSSR hielt sich aber nicht an ihre Zusagen und änderte auch mehrmals die technischen Daten der Container, so dass auf dem 1987 fertiggestellten Erprobungsschiff Containerattrappen montiert wurden.

9. November 1989 bis 2. Oktober 1990

Auch nach der Maueröffnung gab es noch ein neues Fahrzeug in der 6. Flottille. Das bereits gefertigte und erprobte Schiff Projekt 151 wurde noch am 31. Juli 1990 in Dienst gestellt. Allerdings wurde einen Tag vor der Übergabe die Bezeichnung von Kleines Raketenschiff in Patrouillenboot geändert, und die leeren Raketencontainer wurden demontiert. Es ist eines der wenigen Schiffe der Volksmarine, das, in diesem Fall vom Bundesgrenzschutz-See, übernommen wurde.
In Vorbereitung auf die deutsche Wiedervereinigung und dem damit verbundenen Ende der DDR wurde am 31. August 1990 der Befehl zur Entmunitionierung der Gefechtsfahrzeuge, Schiffe und Flugzeuge vom Ministerium für Abrüstung und Verteidigung herausgegeben. Am 2. Oktober 1990, dem Vortag der deutschen Wieder-vereinigung, wurde die NVA mit ihren Teilstreitkräften aufgelöst.

Nach dem 3. Oktober 1990

Am 3. Oktober 1990 übernahm der Bundesminister der Verteidigung Gerhard Stoltenberg die Befehls- und Kommandogewalt über die in der Bundeswehr aufgegangenen Teile der aufgelösten NVA. Reste der 6. Flottille wurden in die Bundesmarine, jetzt Deutsche Marine, übernommen und nach kurzer Zeit außer Dienst gestellt. Viele der Berufsoffiziere der Volksmarine traten aus dem militärischen Dienst aus. Es gab auch viele, die sich für einen Dienst bei der Bundesmarine bewarben und übernommen wurden.
Der Stützpunkt Bug/Dranske wurde als erster Stützpunkt der Volksmarine geschlossen und an einen privaten Investor verkauft. (Über den Verbleib der Schiffe und Boote siehe Abschnitt „Einheiten des Verbandes“.)

Unfälle und Vorkommnisse

In den ersten Stunden des 31. August 1968 kollidierte das TS-Boot 844 „Willi Bänsch“ bei dichtem Nebel mit der schwedischen Fähre „Drottningen“ und sank. Sieben Besatzungsmitglieder fanden den Seemannstod bei diesem schwersten Seeunfall der Volksmarine, der auf seemännisches Fehlverhalten des Bootskommandanten zurück geführt wurde. Vorausgegangen war im Januar 1968 die Verhaftung mehrerer Besatzungsmitglieder des Bootes wegen geplanter Fahnen- und Republikflucht. Danach wurde die Besatzung neu zusammengestellt, und das TS-Boot erhielt einen neuen Kommandanten.
Im Gedenken an die Toten wurde im Stützpunkt ein Gedenkstein aufgestellt. Heute befindet sich der Gedenkstein auf dem Friedhof von Dranske und eine Ehrentafel im Marineehrenmal Laboe.
Ende 1985 kam es nordöstlich vor Darßer Ort zwischen dem KTS-Boot 945, Ex 951 (Baunummer 131.421) und einem Raketenschnellboot vom Projekt 205 (RSB 734, Paul Eisenschneider) zu einer Kollision, wobei das RS-Boot das KTS-Boot an der Steuerbordseite zwischen Aufbauten und Geschütz rammte. Der Ari-Gast kam dabei ums Leben während sich die anderen Besatzungsmitglieder retten konnten. Das KTS-Boot wurde dabei so stark beschädigt, dass es sank. Nach der Bergung des KTS-Bootes, wurde es am 30. Juni 1986 außer Dienst gestellt. Offiziell wurde der Vorfall verschwiegen.

Raketenschiff der Tarantul 1- Klasse

Historie der Marinekameradschaft Dresden 1896 e.V.

Nach Beendigung ihrer Dienstzeit in der kaiserlichen Kriegsflotte schlossen sich besonders in den Großstädten viele ehemalige Marinekameraden zusammen. So geschah es auch noch vor der Jahrhundertwende in Dresden.
Dort wurde 1896 die Marinekameradschaft Dresden gegründet. Sie sollte Heimstatt und Ort der Traditionspflege der maritimen Solidarität aller interessierten ehemaligen Marinesoldaten aus dem Einzugsraum Dresden sein.

In der Zeit der Hitlerdiktatur, von 1933-1945, mißbrauchten die Nationalsozialisten das Gründungsziel der Marinekameradschaft und firmierten daraus die **Marine-SA Dresden.** Vor diesem Hintergrund war es selbstverständlich, dass nach Ende des Krieges diese Organisation verboten wurde. Die alte Marinekameradschaft 1896 konnte damit nicht weiter, auch in Richtung des Urgedankens ihrer Gründung, wirken. Der Name geriet zunächst bis zum Anschluss der DDR an die Bundesrepublik Deutschland in Vergessenheit, nicht jedoch die Traditionspflege.

Im Jahr **1953** wurde die GST-Grundorganisation „Planeta Radebeul“, eine Sektion Seesport gegründet. Mit dieser Gründung wurde der personelle Hintergrund der späteren Wiedergeburt der Marinekameradschaft geschaffen. **1972** wurde mit dem Bau des Seesportausbildungszentrums „Albin Köbis“ auf dem Gelände der heutigen Marinekameradschaft begonnen. Einer der ersten freiwilligen Helfer war der heutige Vorsitzende **Hans-Jürgen Reinhard.**

Auf dem Gelände der heutigen Marinekameradschaft begann **1976** die Laufbahnausbildung „Matrosenspezialist“. Die Volksmarine der DDR delegierte **1979** den heutigen Vorsitzenden Hans-Jürgen Reinhard zur GST. Dort wurde er als Leiter des Ausbildungszentrums „Albin Köbis“ in Coswig eingesetzt. Vier neue Schulschiffe MAB 14, bekannt auch als „Volks-Marine Projekt 407, Motorbarkasse 13“ wurden in Dienst gestellt u.a. die Boote „Elbe“ und „Weißeritz“ für den Dresdener Raum, die „Zschopau“ für das damalige Karl-Marxstadt und die „Recknitz“ für den Bereich Gera. Das war zugleich auch die Gründung der Schulschiffs-Abteilung, womit sichergestellt wurde, dass jährlich 250 künftige Matrosen und Offiziersbewerber der Volksmarine ausgebildet werden konnten. Jedes Jahr wurde auch eine Reihe von Ausbildungsfahrten, u.a. nach Berlin, Brandenburg und an die Ostsee durchgeführt.
Die Ausbildungsstätte „Albin Köbis“ zählte zu den führenden Einrichtungen ihrer Art in der DDR, Seesportler aller Altersklassen nahmen erfolgreich an vielen Wettkämpfen teil.

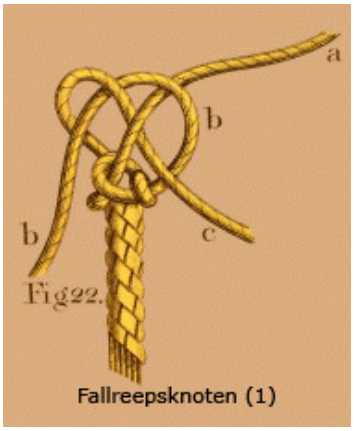
Die Auflösung der GST erfolgte **1989/1990.** Die bestehenden Seesportgruppen der maritimen Laufbahnausbildung sowie die entsprechenden Objekte mit der damals vorhandenen Technik konnten zu einem großen Teil in Vereine überführt werden – auch dank des außerordentlichen Engagements solcher ehemaliger Seesportler wie Hans-Jürgen Reinhard und vieler andere.
Es ist nicht hoch genug einzuschätzen, dass es gelang, einer privaten Verwertung, u.a. des heutigen Sitzes der Marinekameradschaft durch private Interessenten und sogenannten „Investoren“ zu verhindern und damit dieses Kleinod tatsächlich interessierten Freunden des maritimen Lebens im Raum Dresden zu erhalten. Das Objekt fiel an die Treuhand bzw. die Stadt Radebeul, womit im Weiteren gesichert werden konnte, dass ein auf 25 Jahre befristeter Nutzungsvertrag abgeschlossen vorliegt.
Am **10.Januar 1990** versammelten sich unter Führung des bereits mehrfach erwähnten Kameraden Hans-Jürgen Reinhard Acht ehemalige Marine-bzw.GST-Angehörige und gründeten, nach entsprechenden Verhandlungen mit der Stadtverwaltung Radebeul, zu der damals das Territorium gehörte sowie der Treuhand, die Marinekameradschaft Dresden 1896.
Die Gründungsmitglieder beschlossen gleichfalls, sich dem Deutschen Marinebund anzuschließen.
Am **16. Februar 1990** erfolgte die Eintragung des Vereins in das Vereinsregister sowie die Verabschiedung einer Satzung. Mit der Satzung wurde klar unterstrichen, dass die Marinekameradschaft Dresden 1896 ein maritimer Traditionsverein ist und bleibt, welcher Beziehung zur Marine und zur gesamten Schifffahrt, insbesondere aber auch zu allen Schiffen die den Namen „Dresden“ tragen, getragen zu haben und tragen werden, unterhält.

Gewaltige Aufgaben standen vor dem damaligen Vorstand. Mit dem Ankauf des von der GST übernommenen Fuhrpark und vieler Spender konnten die ersten Schritte zur Schaffung einer materiellen und finanziellen Basis der Vereinsarbeit gelegt werden. Nach komplizierten Verhandlungen mit der Treuhand konnte die MAB „Elbe“ gekauft werden, drei Kutter und zwei Jollen, als auch die Steganlagen.

Die Senioren-Crew wurde **1991** ins Leben gerufen und ebenso eine Jugendgruppe gegründet. In dieser Zeit stieg der Mitgliederstand auf über 50 Mitglieder. Die Marinekameradschaft nahm an vielen Veranstaltungen, wie der „Kieler Woche“, Regatta um das „Blaue Band vom Strelasund“, an Navigationslehrfahrten und auch, als besonderer Höhepunkt, an der Durchfahrt des 100 Jahre alt gewordenen Nord-Ostsee-Kanals teil.

Fallreepsknoten

Es ist schwer, sich auf eine Zahl von Knoten mit dem Prädikat „Seemannsknoten“ festzulegen.
Der internationale Charakter der Seefahrt führte dazu, daß bereits in der Segelschiffszeit, sich Schiffsmannschaften aus Seeleuten mehrerer Nationen zusammensetzten.
So zeigte der skandinavische Seemann dem deutschen Jungen einen Knoten, den dieser noch nicht kannte, und umgekehrt ebenso.
Es ergab sich ein reger Austausch unterschiedlicher Knotenkenntnisse auf internationaler Ebene, was dazu führte, daß es heute sicher mehr als einhundert Knoten gibt, die den Namen „Seemannsknoten“ führen.
Wie viele Knoten der Seemann in der Praxis wirklich benötigte, steht nirgends geschrieben.
Zählt man die reinen Gebrauchsknoten, so mögen es etwa fünfundzwanzig gewesen sein.
Die Arbeit an Deck und in der Takelage, das Segelsetzen- und bergen, wie auch die Lade- und Löscharbeiten in den Häfen setzten Kenntnis und sichere Anwendung einer Anzahl seemännischer Gebrauchsknoten unbedingt voraus.
Seemännische Gebrauchsknoten erfüllen folgende Bedingungen:
Bei richtiger Ausführung halten sie sicher und fest. Sie sind einfach und schnell zu schlagen und nach Belastung ebenso schnell wieder zu lösen. Dies gilt in trockenem Zustand wie auch in nassem.
Werden z.B. zwei Leinen oder Trossen miteinander verbunden, so wandte man einen “Verbindungsstek" (z.B. Schotstek, Trossenstek usw.) an.
Wollte man eine Festmacherleine auf einem Dalben oder Poller belegen, so schlug man einen "Festmacherstek" (Palstek, Roringstek, Webeleinstek usw.) in die Trosse.
"Einen Knoten machen", sich so auszudrücken, entsprach nicht der Seemannssprache.
Knoten wurden, wie auch das Tauwerk, "geschlagen". Um eine unter Zug stehende Leine abzustoppen oder zu belegen, bediente sich der Seemann z.B. eines "Halben Schlags" oder auch zwei halber Schläge. Sollte eine Leine um ein Rundholz gelegt werden, so führte man dies mit einem oder zwei "Rundtörns" aus. Sollte diese Leine festgesetzt werden, setzte man einfach "zwei Halbe Schläge" mit dem Ende, das sich in der Hand befand, auf, und hatte damit den "Rundtörn mit zwei Halben Schlägen" ausgeführt.



Fallreepsknoten (1)

Fallreepsknoten, Schritt 2

Fallreepsknoten (3)

Der Österreichische Marineverband (ÖMV)
„Wir stellen uns vor“

Der ÖMV ist in seiner heutigen Form im Jahre 1070 als Dachverband aller ehemaligen Österr. Marineangehörigen und deren Förderer gegründet worden und besteht derzeit aus 15 regionalen Marinekameradschaften. Derzeit hat der Verband ca. 900 Mitglieder.
Der historische Vorgänger des ÖMV war der Österreichische Flottenverein, der im November 1904 gegründet wurde, um unter den Völkern der Donaumonarchie das Verständnis für die eigene Seemacht zu verbreiten und zu vertiefen.
Wie die meisten maritimen Bemühungen der Monarchie hatte auch der Flottenverein vorerst nur einen langsamen Start. Aber als 1910 der Thronfolger Franz Ferdinand das Protektorat über die Vereinigung übernahm und den energischen Prinzen Alfred von und zu Liechtenstein zum Präsidenten des Vereins ernannte, begann der Flottenverein rasch zu wachsen.
1914 erreichte er einen Mitgliederstand von 4000, in dem alle Schichten der österreichischen Bevölkerung vertreten waren.
Zu den größten Förderern des Vereins zählten die Auslandsöstereicher, die ja aus eigener Anschauung die Wichtigkeit einer eigenen Seemacht erkannt hatten.
Bei Ausbruch des Ersten Weltkrieges zählte der Flottenverein – welcher der drittälteste Marineverein der Welt war – bereits über 42.000 Mitglieder mit über 200 Ortsgruppen in aller Welt, bis 1918 erhöhte ich die Zahl der Mitglieder auf 80.000. sein ideelles Ziel war die Wahrung der Tradition der Marine, welche die 8.größte Kriegsflotte der Welt besaß. Leider wurde sie nach der Niederholung der rot-weiß-roten Flagge auf allen Schiffen am 30.10. 1918 und den Verlust der Küstenländer der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, aufgelöst.
Nach dem Zusammenbruch der Donaumonarchie zerfiel auch der Flottenverein. Heute führt der 1970 gegründete Öster-reichische Marineverband die Tradition des Österreichischen Flottenvereins weiter im neuen Verbandsitz an der Donau fort.

Verbandssitz des Österr. Marineverbandes in Wien bei der Reichsbrücke an der Donau

Mit dem Verbandssitz im Schifffahrtszentrum an der Reichsbrücke in Wien (der ehemaligen DDSG Direktion) hat der ÖMV eine traditionsreiche Heimstatt.
In der Heeresversorgungsschule (HVS) in der Vega-Payer-Weyprecht-Kaserne wurde vom ÖMV in Zusammenarbeit mit dem Medienreferat der HVS eine Marinebibliothek eingerichtet, die am 04.11. 2008 feierlich eröffnet wurde und bereits ca. 300 interessante Bücher aufweist.
Diese Bibliothek steht allen Marinekameraden des ÖMV und den Kameraden des Österreichischen Bundesheer zur Verfügung.
Die traditionsreiche, vierteljährlich erscheinende und an alle Mitglieder versandte Verbandszeitschrift „Die Flagge“ informiert über historische Zusammenhänge, Aktivitäten des ÖMV und seiner Marinekameradschaften, Neuerscheinungen auf dem maritimen Büchermarkt und aktuelle maritime Entwicklungen.

Die ehem. Patrouillenboote des Österreichischen Bundesheeres NIEDERÖSTERREICH und OBERST BRECHT liegen nun bei der Reichsbrücke in Wien.

Seit 16.November 2006 betreut nun die Marinekameradschaft „Admiral Erzherzog Franz Ferdinand“ – Wien im ÖMV die ehemaligen Patrouillenboote des Österreichischen Bundesheeres NIEDERÖSTERREICH und OBERST BRECHT
Beim Schifffahrtszentrum, wo der ÖMV seinen Verbandssitz hat und können dort bei Voranmeldung besichtigt werden.
Anläßlich der Übergabe der Boote an das Heeresgeschichtliche Museum und in die Pflege des ÖMV /MK FF verfasste unser Mitglied, Dr. Wladimir Aichelburg die umfassende Dokumentation – Patrouillenboote des Österreichischen Bundesheeres.
Der Autor behandelt hier in bewährter Weise die Geschichte der Donau-Flottille von den Anfängen bis zur Übergabe der beiden Boote im November 2006. Zahlreiches, bisher unveröffentlichtes Fotomaterial sowie teilweise streng geheim gehaltene Daten über die beiden Patrouillenboote vervollständigt diese Dokumentation. Neben den ausführlichen Lebensläufen der NIEDERÖSTERREICH und OBERST BRECHT; wie der Besuch der sowjetischen Schwarzmeerflottille oder der einzige Auslandsbesuch nach Bratislava , beinhaltet dieses Nachschlagewerk den General- und zahlreiche Detailpläne der NIEDERÖSTERREICH. Eine Fundgrube nicht nur für den Marinebegeisterten sondern auch für die große Anzahl der Modellbauer. Es ist ein „Muss“ für jede Marinebibliothek:
Diese Publikation ist im Museums-Shop des Heeresgeschichtlichen Museums in Wien – und heute hier in der Marineausstellung des ÖMV im HGM zum Preis von € 15.- erhältlich.
Ausführliche Informationen über die vielen Aktivitäten des Verbandes finden wir in der homepage des ÖMV www.marineverband.at . Wir laden Sie herzliche ein, uns dort zu besuchen.

Der ÖMV im internationalen Umfeld

Im Auftrag der IMC hat der ÖMV den Auftrag von diesem internationalen Verband in dem der ÖMV Gründungsmitglied ist, übernommen, die Aufnahme Kroatiens vorzubereiten. Als Vorstufe dazu schlossen der ÖMV und der kroatische Marineverband „Hrvatska Pomorska Straza“ am 20. Juli 2003, dem Gedenktag an die Seeschlacht bei Lissa auf der Insel Vis eine Partnerschaft zum Aufbau der Zusammenarbeit auf der Basis der alten gemeinsamen maritimen Tradition beider Länder.
Am Nationalfeiertag 2004 wurde dieser Bund in der Wiener Hofburg ratifiziert.
Die aus diesem Anlass vom ÖMV herausgegebenen Festschrift ist bereits heute ein beliebter Almanach geworden.
Der Geist der Vereinbarung spiegelt sich in den einführenden Worten dieses Dokuments wieder, die da lauten :
„Das Meer und die Marine verbanden unsere Völker in der gemeinsamen Vergangenheit, die Liebe zum- und die Sorge um das Meer sollen uns aber auch in der gemeinsamen europäischen Zukunft verbinden. Denn das Meer wurde vom Herrn den Menschen als allgemeines und gemeinsames Gut gegeben, damit wir es nützen und schützen“.

Schiffbau

Viele deutsche Werften stehen vor dem Kollaps

Jahrelang galt der deutsche Schiffbau als wetterfest, weil er auf Nischengeschäfte zusammengeschrumpft ist. Nun aber bricht der weltweite Transport über See ein – und das mit der Geschwindigkeit eines Orkans. Vier deutsche Werften sind schon insolvent. Die Nerven liegen blank.

Die schlechte Nachricht kam aus Kasachstan. Eine namentlich nicht genannte, aber sehr reiche Familiengesellschaft überdenkt die Bestellung von sechs Luxusyachten bei der Kieler Werft HDW. Die Wirtschaftskrise macht Milliardäre zu Millionären, da kann das Geld für derart teure Schiffe knapp werden. Schließlich kostet jeder laufende Meter einer Megayacht rund eine Mio. Euro. Ab 80 Meter Länge sind es sogar zwei Mio. Euro, weil das Schiff dann viel breiter gebaut werden muss.

Am Mittwochmorgen hatten Betriebsrat und IG Metall die Horrornachricht in Kiel noch bestätigt, am Mittag folgte ein vorsichtiges Dementi einer Werftsprecherin. Die Sorge aber bleibt. HDW-Arbeitnehmervertreter haben Angst davor, dass ihr Mutterkonzern Thyssen-Krupp die Werften in Kiel, Hamburg und Emden verkleinern und erneut umstrukturieren könnte. Denn sollte der russische Familienclan seine Bestellung tatsächlich stornieren, wären auf einen Schlag mehrere hundert Mio. Euro Auftragsbestand für HDW weg. Und im Handelsschiffbau der Kieler droht ebenfalls ein Auftrag wegzubrechen. Das dürfte mitten in der schwersten Werftenkrise seit zehn Jahren kaum ohne Folgen bleiben.

So unterschiedlich die Beschäftigungslage bei den deutschen Werften derzeit auch ist: Die Nerven liegen vielerorts blank an der Küste. Jahrelang galt der deutsche Schiffbau als wetterfest, weil er in den vergangenen Jahren auf nur noch 23.000 Beschäftigte und vor allem auf Nischengeschäfte zusammengeschrumpft ist.

Hinzu kommen rund 75.000 Mitarbeiter in der direkten Zulieferindustrie. Schiffsneubau aus Deutschland hat einen Weltmarktanteil von gut drei Prozent. Dafür sind die Megayachten, Flüssiggastanker, Versorgungsboote oder Containerschiffe technische Meisterleistungen. Nun aber bricht der weltweite Transport über See ein – und das mit der Geschwindigkeit eines Orkans. Rund um den Globus liegen derzeit fast 500 Containerschiffe ohne Ladung und Aufträge vor Anker, das sind zehn Prozent der Kapazitäten. Auf den Routen von Fernost nach Europa etwa ist der Preis pro Containertransport binnen eines Jahres von 2500 Dollar auf jetzt gerade noch 250 Dollar gesunken.

„Es gibt derzeit keinen großen Reeder, der auf den Strecken kostendeckend unterwegs ist“, sagt ein Betroffener, der ungenannt bleiben möchte. Und die Lage wird noch problematischer: Weltweit stehen 1400 Containerschiffe in den Auftragsbüchern der Werften. Die heutige Schiffsflotte würde sich dadurch um 60 Prozent vergrößern. Nachfrage nach Schiffstransporten aber ist dafür nirgends in Sicht.

Wenige Kilometer weiter ist die Lage anders. Direkt am Nord-Ostsee-Kanal in Schacht-Audorf steht bei der Krögerwerft eine nagelneue 40 Meter hohe Halle auf dem Wasser. Anfang Februar hat der auf Luxusyachten spezialisierte Betrieb – Kenner sprechen vom „Bugatti der Meere“ – das neue Schwimmdock an der Pier verankert.
In dem 150 Meter langen und überdachten Dock wird nun die erste Megayacht ausgerüstet.
Die Krögerwerft ist Teil der Bremer Lürssen-Gruppe und investiert gerade 20 Mio. EURO.
Gut ein Dutzend solcher Schiffe steht in den Auftragsbüchern. Mit Stornierungen rechnet das Unternehmen nicht.

Dramatische Folgen für die Werften

Das alles hat dramatische Folgen für die Werften. „Was nicht unbedingt noch gebaut werden muss, das wird jetzt auch nicht mehr gebaut“, sagt Kai Petersen von der IG Metall Küste. Reeder versuchen, so viele Aufträge wie möglich zu stoppen oder zeitlich zu strecken. Vier deutsche Werften sind schon in die Insolvenz abgerutscht: Cassens in Emden, Lindenau in Kiel, SMG in Rostock und SSW in Bremerhaven.
Sie leben vor allem vom Bau kleinerer Containerschiffe. Zwar haben diese Betriebe noch Aufträge.
Sie können die Schiffe aber nicht bauen: Denn die deutschen Werften haben ein gewaltiges Finanzierungsproblem. Banken sichern den Bau zum Beispiel von Handelsschiffen nicht mehr in der gleichen Weise ab wie bisher. Die Anzahlung beträgt oftmals lediglich zehn bis 20 Prozent, den Großteil des Baupreises muss die Werft vorschießen. Erst bei der Ablieferung bezahlt der Reeder das Schiff. Und die Zwischenfinanzierung klappt jetzt nicht mehr.

Bund ist alarmiert

Das hat auch die Bundesregierung erkannt. Mittlerweile gibt es die Möglichkeit, 90 Prozent des finanziellen Risikos bei der Schiffbaufinanzierung auf den Bund zu übertragen. Doch selbst für die verbleibenden zehn Prozent sei es mitunter schwierig, eine finanzierende Bank zu finden, heißt es beim Verband für Schiffbau und Meerestechnik in Hamburg. Zuletzt rettete die staatliche Bankengruppe KfW den Neubau zweier Containerschiffe auf der Peene-Werft in Wolgast für einen Kunden aus der Türkei. Mit einem Kredit über knapp 53 Mio. Euro finanziert sie das Geschäft. Ganz ähnlich gingen die KfW und die Deutsche Bank bei jüngsten Problemen der Wadan Yards in Wismar und Warnemünde vor.
Sie gehören einem russisch-koreanischen Konsortium. Damit hat der Bund für die Werften – im Unterschied zur Bankenbranche fast unbemerkt – einen Rettungsschirm aufgespannt. „Wir haben im Konjunkturpaket explizit die Werften genannt. Einige kritisieren das und sagen, dies wäre ein Präzedenzfall gewesen. Aber die Absicherung der Kredite im deutschen Schiffbau ist uns wichtig“, sagt Dagmar Wöhrl, Staatssekretärin und Maritime Koordinatorin im Wirtschaftsministerium, WELT ONLINE.
Sie hält die Werften in Deutschland für eine hoch innovative Zukunftsbranche. „Ich will nicht, dass das alles wieder kaputt gemacht wird, was wir in den vergangenen Jahren im Schiffbau und im Berufsnachwuchs aufgebaut haben“, sagt Wöhrl. Die CSU-Politikerin erwartet daher nicht mehr, dass weitere Betriebe in die Insolvenz gehen werden. Dennoch gibt sie die Dramatik der Lage zu: Die Werften seien in unerwarteter Härte und Geschwindigkeit von der Finanz- und Konjunkturkrise getroffen worden. Wenn es nicht gelinge, die Liquiditätsengpässe der Schiffbauer zu überbrücken,wäre das ein „irreparabler Schaden“. Der Bund könnte den Unternehmen aber auch noch ganz anders helfen.
„Wir prüfen derzeit, ob öffentliche Aufträge vorgezogen werden können. Das betrifft den Bau von Marineschiffen ebenso wie von Forschungsschiffen“, kündigt Wöhrl an. Rund ein Viertel des deutschen Schiffbaus hängt von der Marine ab.

Die Schiffbaubetriebe haben nur eine Chance, wenn sie wieder Neubauaufträge bekommen. Denn die momentane Bilanz ist erschreckend: Standen Ende 2007 noch 239 Aufträge in ihren Büchern, waren es im Dezember 2008 nur 172 Einheiten. Erstmals seit sieben Jahren war der Auftragsbestand zum Jahresende rückläufig. Und für 29 Schiffe davon gibt es keine gesicherte Finanzierung. Allein im Handelsschiffbau rechnet der Verband Schiffbau und Meerestechnik vor, dass 1,1 Mrd. Euro Auftragswert erst noch finanziert werden müssen.
Weltweit sieht es nicht besser aus. Die Großwerften in Asien, die durch staatliches Geld am Leben gehalten werden, ringen ebenso um bestehende Aufträge und kämpfen mit Absagen. Experten schätzen, dass in den nächsten Jahren 40 Prozent der Werftkapazitäten verschwinden werden.

Alternativen gibt es für die Werften kaum. Betriebe wie Nobiskrug in Rendsburg oder die Husumer Werft haben schon einmal Röntgenkabinen, Klimaschränke für Wein oder sogar Rotorblätter für Windkraftanlagen gebaut. Die Gewerkschaft fordert ein breiteres Angebot der Schiffbauer, um besser durch Krisen zu kommen. Aber in guten Zeiten ist dieses Denken schnell vergessen: Da asiatische Werften in den vergangenen Jahren gar nicht alle Aufträge für Containerschiffe ausführen konnten, haben sie Aufträge nach Deutschland abgegeben. „Das war ein Rückfall in alte Zeiten. Der Schiffbauboom der vergangenen Jahre hat die Diversifikation wieder gestoppt“, sagt IG-Metall-Experte Petersen.

Das größte Hafenfest der Welt von 7.- 9. Mai 2010 brachte Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft aufs Wasser

Der Redakteur dieser Bordnachrichten weilte zum 821. Hafengeburtstag in der Hansestadt Hamburg und ließ die einmalige Stimmung das Hafens auf sich einwirken. Hier sein Bericht :
Wasser ist Leben, Wasser verbindet – das war in der Vergangenheit so und wird auch in der Zukunft so bleiben.
Der **821. Hafengeburtstag Hamburg** bot seinen Besuchern daher von Freitag, 7. Mai bis Sonntag, 9. Mai faszinierende Einblicke in Tradition und Moderne der Schifffahrt und des Lebens auf hoher See. Insgesamt beteiligten sich mehr als 300 Wasserfahrzeuge am größten Hafenfest der Welt. Neben zahlreichen Traditionsseglern und Museumsschiffen waren fünf Kreuzfahrtschiffe, Einsatzfahrzeuge verschiedener Institutionen, Sportboote und das vielleicht modernste Schiff der Welt – ein Solar-Katamaran voller Hightech – auf der Elbe zu sehen.
Damit bot sich den mehr als einer Million Besuchern aus dem In-und Ausland ein maritimes Volksfest der Superlative vor der einzigartigen Kulisse des laufenden Hafenbetriebs.

Hightech unter der Sonne. Als Weltpremiere war der Solar-Katamaran „PlanetSolar“ der sich während des größten Hafenfestes der Welt erstmals einem großen Publikum präsentierte. Das mit 31 Metern Länge weltweit bisher größte Solarboot wurde in Kiel gebaut und stellt sowohl technisch als auch in Sachen Design eine Revolution dar.
So wurde der Hightech- Katamaran zum futuristischen Hingucker der großen Einlaufparade am Freitag, 7. Mai.
Das Deck der „PlanetSolar“ ist auf einer Fläche von 500 qm mit Photovoltaik-Modulen bestückt, die den Antrieb mit Energie versorgen. Während des **821. Hafengeburtstag Hamburg** machte die „PlanetSolar“ im Traditionsschiffhafen in der Hafen-City fest. Die „PlanetSolar“ wurde in Kiel getauft und das erste Mal zu Wasser gelassen.

Ein Gigant namens „Thor“
Wie der Solar-Katamaran gehörte auch die Hubinsel „Thor“zum Modernsten, das der Schiffbau derzeit zu bieten hat: der nach dem nordischen Donnergott benannte Gigant wurde am 6.Mai in Hamburg getauft und war anschließend einer der auffälligsten schwimmenden Gäste des 821. Hafengeburtstag Hamburg. Dies gewährleisteten allein schon seine beeindruckenden Abmessungen von 70 x 40 Metern und die 85 Meter langen „Beine“. In Zukunft soll die Hubinsel unter anderem beim Bau von Windparks auf See in Bereichen mit bis zu 50 Meter Wassertiefe zum Einsatz kommen.
Kreuzfahrtriesen hautnah
Der Anblick luxuriöser Kreuzfahrtschiffe begeisterte Menschen immer wieder und weckte in ihnen das Fernweh: Während des größten Hafenfestes der Welt liefen gleich fünf davon am Cruise Terminal in der Hafen City ein.
Die „Queen Mary 2“ gratulierte zur 821. Geburtsstunde des Hafens und „Mein Schiff“ von TUI Cruises kehrte am Samstagabend von der ersten „Rock-Liner“-Kreuzfahrt mit Udo Lindenberg, Nina Hagen und Jan Delay an Bord zurück. Zudem machten die „Alexander von Humboldt“, die „AIDAluna“ und die „Delphin“ zum Hafengeburtstag in der Hansestadt fest.
Aus Tradition schön
Die traditionelle Seefahrt ist ein wichtiger Erfolgsbaustein in der Entwicklung des Hamburger Hafens und somit auch unverzichtbarer Bestandteil des Hafengeburtstages. In diesem Jahr wurden rund 40 Traditionssegler erwartet – darunter Schiffe wie die „Antigua“, die „Artemis“, die „J.R.Tolkien“ und die 50 Meter lange „Mercedes“ mit ihren 900 Quardatmetern Segelfläche. Ein echtes Highlight war auch die russische Fregatte „Shtandart“ – ein orgininalgetreuer Nachbau des Flaggschiffes von Zar Peter dem Großen aus dem Jahr 1703. Ebenfalls beeindruckend:
Der 1910 für die niederländische Königin gebaute Salondampfer „Hydrograph“, das historische Küstenmotorschiff „Unterelbe“ und zahlreiche weitere historische Wasserfahrzeuge, die sich vor den Landungsbrücken, im Traditionsschiffhafen in der Hafen City und im Museumshafen Oevelgönne präsentierten.
Faszination Marine
Die Open-Ship-Angebote auf den Marineschiffen gehören jedes Jahr zu den Besuchermagneten. Neben der Bundeswehr schickten 2010 Belgien, Dänemark, Frankreich, Dänemark und Portugal Marineeinheiten, um ihr Land zu repräsentieren und die Besucher zu einem Blick hinter die Kulissen an Bord einzuladen.
So führte die deutsche Fregatte „Hamburg“ die Auslaufparade am Sonntag, 9. Mai um 17.00 Uhr an und der 182 m lange Hubschrauberträger „Jeanne d`Arc“, ein Ausbildungsschiff für Offiziersanwärter der französischen Marine, besuchte den Hafengeburtstag Hamburgs als Stopp auf seiner letzten Ausbildungsreise vor Außerdienststellung.
Modernste Technik im Einsatz
Traditionell beteiligten sich auch Behörden und Institutionen wie Zoll, Bundespolizei, Wasserschutzpolizei, Berufsfeuerwehr, Fischereischutz und das Technische Hilfswerk (THW) mit Einsatzfahrzeugen. Neben Informationen über die jeweiligen Arbeiten an Bord und die Aufgaben auf See konnten die Besucher in diesem Jahr hochmoderne Technik aus nächster Nähe erleben : Das neue Fischereischutzboot „Meerkatze“ lud am Samstag und Sonntag zum „Open Ship“ ein. Zudem präsentierten sich mit dem Zollboot „Helgoland“ sowie dem Lotsen-Stationsschiff „Elbe“ gleich zwei Doppelrumpfboote vom Typ SWATH (Small Waterplane Area Twin Hull), die aufgrund ihrer geringen Wasserberührungsfläche besonders unempfindlich gegen Seegang sind und damit höchsten technischen Standard bieten.

Einlaufparade mit neuen Teilnehmern

Den maritimen Auftakt bildete traditionell die große Einlaufparade am Freitagnachmittag, 7.Mai um 15.00 Uhr.
In diesem Jahr nahmen zahlreiche neue und ungewöhnlich Wasserfahrzeuge am Schaulaufen der schwimmenden Gäste teil – unter anderem der Solar-Katamaran „PlanetSolar“ und die Hubinsel „Thor“. Angeführt wurde die Parade von einem echten Wahrzeichen der Hansestadt: Das größte fahrtüchtige, zivile Museumsschiff der Welt, die „Cap San Diego“, verließ zu diesem besonderen Anlass für einige Stunden ihren bekannten Liegeplatz an den Landungsbrücken.
Auch die große Auslaufparade am Sonntagnachmittag (. Mai um 17.00 Uhr) lockte zigtausende Besucher an die Landungsbrücken, die auf der wahrscheinlich „größten Bühne der Welt“ – auf der Bundeswasserstrasse Elbe –
Ein einmaliges Schauspiel aus nächster Nähe erleben wollten.

Schunkeln im Takt

Als weiterer traditioneller Höhepunkt des Wsserprogramms fand das weltweit einmalige Schlepperballett am Samstag statt. Die tanzenden Hafenschlepper gehörten zu den beliebtesten Attraktionen des Hafengeburtstages.
Ganz Wagemutige stellten sich auch in diesem Jahr direkt an die Hafenkante um Gefahr zu laufen, nass gespritzt zu werden. Doch sie verpassten keine Pirourette, als die bis zu 5000 PS-starken und äußerst wendigen Schlepper bis auf wenige Zentimeter an das Ufer heranschunkelnten.

Bin längsseits !

Ich habe mich als Frau eines Marineoffiziers längs daran gewöhnt, dass mein Mann den Fußboden „ Deck“,
eine Tür „ Schott“ und die Essecke „ Pantry“ nennt.

Ich war auch nicht überrascht, dass er nach der Geburt unserer Kinder jedes Mal „ Gut gemacht !“ telegrafierte.

Ein bißchen viel aber wurde es mir, als er mich am ersten Abend nach langer Trennung im Bett ansah und sagte :
„ Fein, Dich längsseits zu haben !“
+++

<u>Gefährliche Seereise</u>

Rosemarie ist ein hübsches Mädchen, man kann sogar sagen, ein sehr schönes Mädchen.
Ihr lang gehegter Traum, eine Seereise, ging in diesem Urlaub in Erfüllung.
Ein herrliches Schiff, Meer, Wind, Sonne und ein schmucker
Erster Offizier.

Rosemarie kam aufs Schiff, sah den Ersten Offizier und siegte - in dem sich eben jener „ Erste“ bis über beide Ohren in sie verliebte.
Die weiteren Ereignisse sind der Nachwelt nicht verloren. Rosemarie führte nämlich ein Tagebuch:

<u>22.August :</u> der Erste Offizier hat mächtig verliebte Augen gemacht und ein Gespräch mit mir angefangen. Ich war aber sehr kühl und zurückhaltend.

<u>23. August :</u> Hein Mertens (der schlaue Leser errät sofort:
das ist der „ Erste“) hat sich unsterblich in mich verliebt, so sagte er. Ich blieb aber eisern.

<u>24. A ugust :</u> Hein hat mir geschworen, wenn ich ihn nicht erhöre, sprengt er aus Verzweiflung das ganze Schiff mitsamt den 800 Passagieren in die Luft.

<u>25. August :</u> Ich habe 800 Menschen das Leben gerettet !

Oberst Karl Skrivanek (l.) dokumentiert die Geschichte der österreichischen Kriegsmarine. Foto: Obrecht

Tradition im 2ten verpflichtet

Österreich hat zwar keinen Zugang zum Meer– dennoch zählt der heimische Marineverband in unserem Bezirk zu den aktivsten Europas

Seit zehn Jahren hat Oberst Karl Skrivanek das Steuer des Marineverbands fest in der Hand. Die BEZIRKSZEITUNG traf ihn zum Jubiläum am Handelskai in der Marina Wien.

(so). 950 Mitglieder zählt der österreichische Marineverband mit Sitz im Gebäude der Marina Wien am Handelskai 265. Damit müssen die Österreicher den Vergleich mit Ländern, die direkt an der Küste liegen, nicht scheuen: Die Niederlande zählt knapp 1000 Mitglieder, in Belgien zählt die Mitgliederkartei nicht mehr als 350 Personen.

Unermüdlich für den Verband

Verantwortlich für den Erfolg des Marineverbands zeichnet Oberst Karl Skrivanek. Der 71-jährige Präsident ist seit zehn Jahren unermüdlich für den Verband unterwegs: Nationale und internationale Treffen organisieren, regelmäßige Verbandssitzungen, Gestaltung der Zeitschrift „Die Flagge", um nur einige Punkte zu nennen, die den Arbeitstag des „Kapitäns" ausfüllen.

Unter Skrivaneks Führung wurde der österreichische Marineverband zu den angesehendsten Europas. „Die Marine hat in Österreich Tradition, weshalb unser Verband international sehr gut angesehen ist. 1914 hatte die k. u. k Monarchie ja die siebtgrößte Flotte der Welt", erzählt der Oberst nicht ohne Stolz.

An der Reichsbrücke verankert

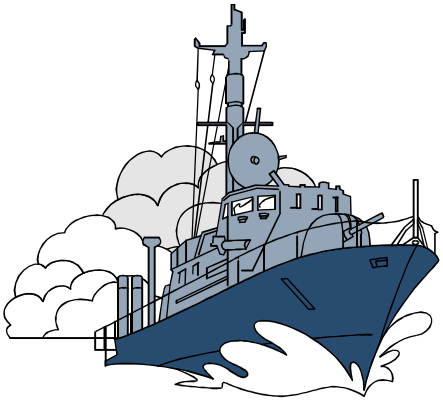
Heute kümmert sich der Marineverband um zwei Schiffe, die noch erhalten und fahrtauglich sind: Die ehemaligen Patrouillenboote des Österreichischen Bundesheeres „Niederösterreich" und „Oberst Brecht" liegen an der Donau bei der Reichsbrücke vor Anker. Sie gehören zwar dem Heeresgeschichtlichen Museum, um die Instandhaltung und den Betrieb kümmert sich aber der Marineverband.

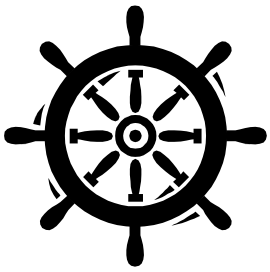
Das Patrouillenboot Niederösterreich liegt an der Reichsbrücke vor Anker. Foto: Marineverband

Unterstützung erhält der österreichische Marineverband nicht nur von privaten Unternehmen wie die Motorenwerke in Steyr, sondern auch vom österreichischen Bundesheer. Georg Manlik, Fachoffizier in der Heereslogistikschule in Penzing: „Traditionspflege ist dem Bundesheer sehr wichtig. Wir sind sehr froh, dass sich Karl Skrivanek so liebevoll um die Geschichte und die Tradition der Marine kümmert."

Eine Kaserne als „Heimathafen"

Deshalb wird die Vega-Payer-Weyprecht-Kaserne an der Breitenseer Straße 61 in Penzing auch als „Heimathafen" des Marineverbandes bezeichnet: In einem Trakt der Kaserne hat Karl Skrivanek eine für alle Interessierten zugängliche Bibliothek eingerichtet und viele Erinnerungsstücke zusammengetragen, die an die Geschichte der österreichischen Wasser-Streitkräfte erinnern. Und auch in den nächsten Jahren werden noch Erinnerungsstücke hinzu kommen. Ans Aufhören denkt Oberst Karl Skrivanek nämlich noch lange nicht.





Wichtige Termine

Unser Bordabend findet wie bisher an jedem ersten Donnerstag statt.
Jeden Sonntagvormittag ist unser Bordlokal in Ossarn geöffnet.
Hierzu bitten wir um rege Beteiligung.
Freunde und maritim Interessierte sind uns stets willkommen !

... Rees an Backbord

Wichtig ! **An dieser Stelle möchte ich an die Lissafeier erinnern,** **Wichtig !**
die heuer am 20.Juli in Wien stattfindet. Bei dieser Gelegenheit
wird am Handelskai nahe der Reichsbrücke in Wien ein Denkmal
„Freundschaft zur See“ enthüllt und geweiht.
Dazu bitten wir um möglichst starke Präsenz durch unsere MK.
Am 12. August starten wir unseren Jahres-Törn an die Deutsche Nordseeküste.
Bitte schnellstmöglich anmelden !
Das entsprechende Reiseprogramm kann beim Schriftführer, Kamerad E.Track
eingesehen werden. Erforderlich ist die genaue Angabe des Namens bzw. Vorname
sowie die Nummer des Personalausweises.

Impressum:
Für den Inhalt verantwortlich:
Egon Haug, Am Waldeck 1
D-63571 Gelnhausen
Tel.: 0049 6051/4663
Mobil: 0049 177821 56 74
E-Mail: mk.red@t-online.de
Interne Mitgliederzeitung der
Marinekameradschaft Babenberg-Traisental
ZVR.: 767 727 483

Freund- und Patenschaften

kennen keine Grenzen