Bordnachrichten der Marinekameradschaft "Babenberg-Traisental" Herzogenburg







3.Quartal 2011





















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 (Fahnenpatin)

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



Ein Blick in die Schiffs-und Boots-Modell-Werft von Kamerad Ernst Oppel

In der Vergangenheit haben wir schon mehrfach über die Schiffs-und Bootsmodelle berichtet, die unser Obmann-Stellvertreter, Kamerad Ernst Oppel in seinem großen Keller-Atelier baut. Durch die Berichte über die zahlreichen Veranstaltungen, Reisen und Urlaubsfahrten war es nicht immer möglich, über diese "Mini-Werft" in den Bordnachrichten zu berichten. Heute hat der "Werft-Besitzer " seine Tore wieder weit geöffnet um uns einen Blick auf seine Schiffe zu gestatten.

Tb "32" ex "Habicht" Torpedoboot, Schichautyp.

95to. Lg.40m, erbaut 1886, Schichauwerft Elbing,

eine dreifach Expansionsdampfmasch. 920 PS, ab 1911 Ölfeuerung. Geschw. 21,8 Kn.

Bewaffnung: 2x 3,7cm SFK, zwei Buglancierrohre 45cm.

Besatzung: 2 Offz. 16 Mann.

1886 Heimreise über Kopenhagen, Dartmouth, Lissabon, Gibraltar nach Pola.
1910 in Nr. 32 umbenannt 1914-18 Minensuchboot.
1920 an Italien, Zollwacheboot in Triest bis 1925, dann abgebrochen.



Tb "**34**" **ex** "**Condor**" Torpedoboot, Schichautyp. 84 to. Lg.40m, erbaut 1886, Seearsenal Pola,

eine dreifach Expansionsdampfmasch. 970 PS, ab 1910 Ölfeuerung. Geschw. 22 Kn.

Bewaffnung: 2x 3,7cm SFK, zwei Bugtorpedorohre 45cm.

Besatzung:2 Offz. 16 Mann.
1910 in Nr. 34 umbenannt
1914-18 Minensuchboot.
1920 an Italien, abgebrochen.



Eine Dreizylinder Expansionsdampfmaschine, 2400 PS, zwei White-Forster Wasserrohr9,2 atü, Ölfeuerung. Geschwindigkeit 27,5 Kn. Bewaffnung: 2x 47 mm Skoda SFK, 2 x 45cm Lancierrohre. Besatzung: 2 Offiziere, 18 Mann, Schwesterschiffe, Tb VII – XII, ähnlich Tb I – VI, jedoch bei STT Triest gebaut. 1910 Torpedoschule, 1912 Maschinenschule, ab Juli 1914 Stationierung in Sebenico. Oktober 1917 in der Nacht überwältigte die zum Grossteil tschechische Besatzung ihre Offiziere und desertierte mit dem Boot nach Italien. Als "Francesco Rismondi" von Italien in Dienst gestellt. 1925 ausgeschieden.



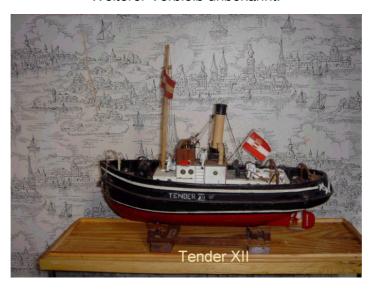


Taucherprahm "" D 7"

Die österr. Kriegsmarine verwendete Tauchgeräte System Rouquayrol- Denayrouze für Tauchtiefen bis 40 Meter, später wurden von Korvettenkapitän Müller-Thomamühl veränderte Tauchgeräte System Siebe- Gormann verwendet welche Tauchtiefen bis 64 Meter erlaubten.



"Tender XII" Bugsier und Hafenschlepper.
32 to. Lg. 38m, erbaut 1889, S.T.T.- San Rocco, Triest.
Eine dreifach Expans. Dampfmasch. 110 PS. Geschw. 8 Kn. Besatzung 11 Mann.
Hafen und Arsenalschlepper, Seearsenal Pola, 1918 an neuentstandene SHS Marine abgegeben.
Weiterer Verbleib unbekannt.



Fahnensegnung des Österreichischen Marineverbandes ÖMV

Am 30. April fand in der Stiftskirche in der Mariahilfer Strasse zu Wien die Segnung der neuen ÖMV- Fahne durch den Österreichischen Militärbischof Mag. Christian Werner statt. Dazu erschienen die Fahnenabordnungen fast aller österreichischen Marinekameradschaften und zahlreiche Kameraden der jeweiligen Marinekameradschaften. Wie fast bei allen Veranstaltungen des ÖMV war die MK Babenberg-Traisental aus Herzogenburg wiederum am stärksten vertreten. Die Fahnenträger hatten sich zu beiden Seiten des Hochaltars aufgestellt. In feierlicher Zeremonie segnete Der Militärbischof die neue Fahne, die die Marinekameradschaft "Vizeadmiral Erzherzog Ferdinand Max" gestiftet hat.

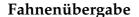
Erzherzogin Mag. Hildegard von Habsburg-Lothringen hat die Patenschaft für die Fahne gerne übernommen und legte bei der feierlichen Segnung die rechte Hand auf den Fahnenschaft während die Fahnenträger würdevoll die Fahnen senkten.





Nach dieser feierlichen Zeremonie traten die Fahnenträger nacheinander vor den Altar und senkten ihre Fahne damit die Fahnenpatin die vom ÖMV-Präsidenten Oberst dhmtD Prof. Baurat, Karl Skrivanek gestifteten Fahnenbänder an die Fahnen heften konnte und die Sängerin Veronika Grois das "Ave Maria" von Schubert sang. Nach der Hl. Kommunion und dem Schlussgebet zog die hohe Geistlichkeit sowie Präsidiumsmitglieder mit einem Kranz in Richtung Ausgang, und dort vor der Gedenktafel für die Gefallenen einen Kranz niederlegte während das Lied "Ich hatte einen Kameraden" intoniert wurde.







Auszug der Fahnenträger aus der Kirche

Fortsetzung – maritime Gedenktage

Im Jahre 1916 gingen zwei österr. U-Boote verloren. Die Kaiserliche Deutsche Marine verlor 1916 insgesamt 22 U-Boote.

Am 21. November stirbt in Wien Kaiser Franz Josef I. Als Nachfolger wiord sein Großneffe als Kaiser Karl I., in Ungarn als kaieser Karl IV. augerufen.

Am 31.Mai 1916 fand die größte Seeschlacht der Kriegsgeschichte zwischen der britischen und der deutschen Hochseeflotte am Skagerrak statt.

Die brit. Flotte verlor dabei 3 Schlachtkreuzer, 3 Panzerkreuzer und 8 Zerstörer

Deutschland verlor 1 Linienschiff, 1 Schlachtkreuzer, 4 leichte Kreuzer und 5 T-Boote.

Insgesamt starben an die 9.000 Seeleute in der Seeschlacht, darunter der Marinedichter, Johann Kienau, alias Gorch Fock auf dem Kreuzer "Wiesbaden".

Vor 90 Jahren - 1921. Das Ortskapitel des Militär Maria Theresien Ordens verleiht an Vize Admiral Horthy, den nachmaligen Ungar. Reichsverweser, für seine Kreuzer-Aktion im Februar 1917, in der Otranto-Strasse das Ritterkreuz des Maria Theresienb Ordens.

Am 26. Juni tritt der Friedensvertrag von Trianon mit Ungarn in Kraft. Ungarn verliert dadurch große Teile seines ehem. Reichsgebietes.

Am 24. August schließen die USA den Separatfrieden mit Österreich.

Am 1. Oktober nimmt die Nationalversammlung in Wien die Verfassung der Republik Österreich an. Nachdem der erste Restaurationsversuch von Ex Kaiser Karl in Ungarn im März gescheitert war, versuchte Karl Ende Oktober neuerlich die Monarchie in Ungarn zu retten. Karl wurde von englischen Truppen festgenommen und am 19. November ins Exil auf Madeira gebracht.

Vor 70 Jahren - 1941. Im Jänner versenkt sich der ital. Panzerkreuzer "San Giorgio" vor Tobruk nach einem britischen Flugzeugangriff selbst.

Brit. Schlachtschiffe versenken vor Kap Matapan im Februar die ital. schweren Kreuzer "Pola" und "Fiume", im März den ital. schweren Kreuzer "Zara".

Im April versenken deutsche Flugzeuge in Salamis die griechischen Linienschiffe "Kikis" und "Lemnon"

Am 27. Mai geht die "Bismark" in der Dänemarkstraße verloren nachdem sie am 24.Mai den britischen Schlachtkreuzer "Hood" versenkt hatte.

Am 22. Juni beginnt Unternehmen "Barbarossa"- der deutsche Einmarsch in Russland.

Im September versenken deutsche Flugzeuge das russ. Schlachtschiff "Marat" in Kronstadt .

Im November versenkt das deutsche "U 331" das brit. Schlachtschiff "Barham" vor Tobruk.

"U 81" versenkt am 13. November den brit. Flugzeugträger "Ark Royal" bei Gibraltar.

Am 22. November versenkt sich der deutsche Hilfskreuzer Schiff 16 "Atlantis" im Südatlantik, nachdem er vom brit. Schweren Kreuzer "Devonshire" gestellt wurde.

Im Dezember werden die brit. Schlachtschiffe "Prince of Wales" und "Repulse" vor Malaya von japan. Flugzeugen versenkt. Ebenfals im Dezember beschädigen ital. Froschmänner mit Haftladungen die brit. Schlachtschiffe "Vaillant" und "Queen Elisabet" in Alexandria schwer.

Am 7.Dezember greifen trägergestützte japan Flugzeuge die US Flottenbasis Pearl Harbour an und versenken die Schlachtschiffe "Arizona", "Oklahoma", West-Virginia", "California", "Utah" und "Nevada". Daraufhin erklären die USA Japan den Krieg, am 12. Dezember folgen Bulgarien, Kroatien, Slowenien und Ungarn.

Im Jahre 1941 verlor die deutsche Kriegsmarine insgesamt 36 U-Boote durch Feindeinwirkung.

Vor 55 Jahren - 1956. Der 26. Oktober wird als österr. Nationalfeiertag eingeführt, nachdem der 26. Oktober 1955 erstmals als Tag der Flagge gefeiert wurde.

Die Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals

Unsere MK-Reise in diesem Jahr führt uns auch an den Nord-Ostsee-Kanal. Unter Seeleuten wird diese Wasserstrasse "Kiel-Kanal" genannt. Es ist die meistbefahrene Wasserstrasse der Welt und verläuft von Brunsbüttel an der Nordsee nach Kiel. Dieser Wasserweg hat eine sehr interessante und bewegte Geschichte.

Es war eine lange und flammende Rede, die Helmuth Graf von Moltke 1873 vor dem Deutschen Reichstag in Berlin hielt. Das Thema: Der Bau des Nord-Ostsee-Kanals. Generalfeldmarschall Moltke war ein erbitterter Gegner dieses Vorhabens. Und er konnte den Reichstag zunächst überzeugen, den Antrag, eine künstliche Wasserstraße quer durch Schleswig-Holstein zu bauen, abzulehnen. Aber das war trotzdem nicht das Ende unseres Kanals.

Denn eigentlich gab es schon lange einen Kanal durch Schleswig-Holstein, der die Nord- und Ostsee miteinander verband: den Eiderkanal, der als erster wirklicher Vorgänger des Nord-Ostsee-Kanals gilt. Er führte von Kiel-Holtenau nach Rendsburg. Der Anstoß kam aus Kopenhagen vom dänischen König Christian VII. Er hatte die Planung eines Kanals unter Ausnutzung verschiedener Seen 1773 bei Generalmajor Wegener in Auftrag gegeben.

Bislang mussten die Schiffe immer um den Skagen, der nördlichsten Spitze Dänemarks, fahren. Doch der Weg die Küste entlang ist etwa 250 Seemeilen (eine Seemeile entspricht 1852 Meter) länger und häufig recht stürmisch. Viele Schiffe gingen dort verloren. Eine zwischen 1858 und 1887 entstandene Karte kennzeichnet jeweils mit einem Punkt alle untergegangenen Schiffe. Die über 2000 Punkte gaben ihr den Namen Kaviarkarte. Außerdem dauerte die Fahrt erheblich länger und damals war man nicht in der Lage, verderbliche Ware über einen längeren Zeitraum zu konservieren.

1777 begannen die durchaus schwierigen Arbeiten für den Eiderkanal, der damals noch Schleswig-Holstein-Kanal genannt wurde. Erst 1853, nach dem Sturz der Schleswig-Holsteinischen Erhebung durch das dänische Militär, ordnete die dänische Regierung an, den Kanal in Eiderkanal umzubenennen. Die bis dahin größte zivile Baustelle des europäischen Kontinents verschlang 2,5 Millionen Reichstaler. Über 3000 Arbeiter schufteten nur mit Hacke, Spaten, Schaufel, Schubkarren und Pferdegespann, um das Kanalbett auszuheben. Es grassierte das Sumpffieber, das mehr als die Hälfte der Arbeiter nicht überlebten. Sechs Schleusen (Holtenau, Knoop, Rathmannsdorf, Königsförde, Kluvensiek und Rendsburg) mussten gebaut werden, denn nur so konnte auf der Länge von 43 Kilometern ein Höhenunterschied von sieben Metern ausgeglichen werden. Die alten Schleusen, natürlich nicht mehr im Betrieb, stehen zum Teil heute noch. Ab der Rendsburger Schleuse, die einen Höhenunterschied von 1,4 Meter bei Flut und 2,1 Meter bei Ebbe ausgleichen musste, führte der Eiderkanal weiter über den natürlichen Flusslauf der Eider nach Tönning und dann in die Nordsee.



Am 18. Oktober 1784 war die Einweihung. Fast 976 Jahre nachdem die Wikinger nach Haithabu (eine der größten und blühende Handelsstadt) bei Schleswig an die Schlei gekommen waren und ihre Schiffe mit Hilfe von Baumstämmen etwa 16 Kilometer weit zur Treene über das Land zogen, wurde der große Traum Wirklichkeit: Der erste Wasserweg von der Ostsee zur Nordsee war gebaut. 180,6 Kilometer war der Eiderkanal lang (von Kiel nach Tönning). Zunächst wurde der Kanal nur für nationale Schiffe freigegeben, ein Jahr später auch für internationale.

Die Schiffe wurden durch ziehende Pferde fortbewegt, die auf den so genannten Treidelpfaden auf beiden Seiten entlang des Kanals langsam trabten.

Die Schifffahrt war aber trotzdem noch nicht zufrieden. Denn die Passage quer durch Schleswig-Holstein dauerte drei oder vier Tage. Später brauchten Dampfschiffe etwa 15 Stunden. Und dann kam das unberechenbare Wattenmeer der Nordsee. Trotzdem befuhren 1802 fast 3700 Schiffe den Eiderkanal. Bis heute gut erhalten ist noch der etwa sechs Kilometer lange alte Eiderkanalabschnitt bei der Schleusenanlage in Kluvensiek mit seinen Portalen der ehemaligen Zugbrücke des Schleusenwärterhäuschens, die ehemalige Auswechselstelle und die Pferdewechselstelle. Hier wurde auch eine alte Schleuse restauriert. Zur damaligen Zeit galten die Schleusen als die besten und als bedeutendste Ingenieurleistung. Nach holländischem Vorbild wurden sie von den Zimmerleuten Johann und Hartwig Holler aus Wilster gebaut. Schon damals zeichnete sich ab, dass der Kanal nie ein gutes Geschäft für den Staat werden würde. Die jährlichen Einnahmen (Nutzungsgebühren) von damals 36 000 bis 40 000 Mark deckten nie die Ausgaben von 90 000 Mark. Das ist übrigens auch heute noch so. Die Einnahmen aus den Nutzungsgebühren für den Nord-Ostsee-Kanal decken bei weitem nicht die Ausgaben. Der Unterhalt des Kanals kostet den Bund rund 80 Millionen Euro jährlich. Dem stehen etwa 24 Millionen Euro Einnahmen gegenüber. Zurück in die Geschichte: Der Ruf nach einem größeren Kanal wurde immer lauter. Die Schiffe wurden größer und hatten zunehmend Schwierigkeiten, den Eiderkanal zu passieren.

An seinem 100. Geburtstag hatten ihn insgesamt etwa 280 000 Schiffe befahren. Aber als der Geburtstag gefeiert wurde – Schleswig-Holstein war seit 1867 preußisch –, lagen die Pläne für einen neuen Kanal schon bereit. Denn bereits 1848 beschäftigte sich der "Kieler Ausschuss zur Begründung einer deutschen Flotte" mit dem Bau einer künstlichen Wasserstraße von Holtenau bis zur Unterelbe. Allerdings waren das damals keine ruhigen Zeiten für eine gesicherte Planung. Die Schleswig-Holsteiner wollten sich nämlich von der Herrschaft der Dänen loseisen und lieferten sich mit ihnen erbitterte Kämpfe. Und so war dann auch die Planung eines neuen Kanals mit dem Niederschlagen des Aufstands 1851 erst mal am Ende. Trotzdem blieb die schnelle Querung Schleswig-Holsteins immer in den Köpfen. 1864 begann der Krieg von Preußen zusammen mit Österreich gegen Dänemark. Jetzt sah Otto von Bismarck, der 1871 zum Reichskanzler ernannt wurde, die Notwendigkeit eines Kanals, den "alle Kriegs-, Handels-, und Dampfschiffe gut passieren können". Wenn auch seine Gründe in erster Linie militärische waren. Die deutsche Flotte sollte die Möglichkeit haben, jederzeit von der Ost- in die Nordsee zu gelangen, ohne "unter dänischen Kanonen passieren zu müssen". Bismarck beauftragte einen hohen Ministerialbeamten, den Geheimen Oberbaurat Carl Wilhelm Gottfried Lentze, mit der Vorplanung. Das Land Preußen entsandte Lentze übrigens danach nach Paris, wo er Mitglied der internationalen Commission zum Bau des Suez-Kanals war. Lentze schlug einen "Durchstichkanal" von Eckernförde nach St. Margarethen vor - allerdings mit einem kleinen Abstecher zum Kieler Flottenstützpunkt. Die Kosten wurden damals auf 50 Millionen Taler geschätzt.

Aber hier wurde die Rechnung ohne die Militärs gemacht. Generalfeldmarschall Helmuth Graf von Moltke und General Albrecht von Roon wollten keine zivilen Schiffe in die Nähe des Kriegshafens Eckernförde kommen lassen und konnten den Reichstag davon überzeugen, den Kanalbau abzulehnen. Moltke hielt seine flammende Rede gegen den Kanalbau 1873 vor dem Reichstag in Berlin und verfasste sogar eine Schrift mit dem Titel "Rede gegen den Kanalbau". Die Kosten für einen Kanalbau wollte er lieber in eine weitere Flotte investieren, so dass Schiffe sowohl in der Nord- als auch in der Ostsee stationiert werden konnten. Wer war der Mann, der so erbittert gegen den Nord-Ostsee-Kanal kämpfte? Helmuth Graf von Moltke wurde am 26. Oktober 1800 in Parchim geboren. Er wuchs aber im dänischen Holstein auf. Nach der Ausbildung an der Kadettenakademie in Kopenhagen wurde er 1818 Page am Königshof. Von 1819 bis 1822 diente er als Leutnant in der dänischen Armee. Allerdings verließ er diese wegen der geringen Aufstiegschancen und trat 1823 in die preußische Armee ein. 1832 wurde er in den Großen Generalstab versetzt, dessen Chef er von 1858 bis 1888 war. Seinen Strategien verdankte Preußen die Siege 1864 gegen Dänemark und 1870/71 in Frankreich. Dieses brachte Moltke die Ernennung zum Generalfeldmarschall ein. Bis zu seinem Tod am 24. April 1891 in Berlin war Moltke auch Reichstagsabgeordneter. Gemeinsam mit Otto von Bismarck und Albrecht von Roon gilt er als einer der Reichsgründer.

Wir verlegen an die Ostsee



Laboe

Nach längeren Planungen und Vorbereitungen hat unsere MK mit der "AAG 2011" (Ausbilldungsreise in außerheimische Gewässer) ihre Verlegung nach Laboe begonnen. Egon Haug als altgedienter Seebär hat mit seinem Planungsstab auch das Einlaufen im Marinestützpunkt Kiel vorbereitet und die logistischen Voraussetzungen geschaffen.

Unser Schiff "MK 1989" wird am 17. August den Hafen an der Traisen verlassen und läuft zunächst nach Fulda, wo bei Bedarf Treibstoff gebunkert wird. Nach einer Stadtführung in der Domstadt Fulda und einer Nächtigung im Parkhotel Fulda werden wir am nächsten Morgen die nächste Etmal bis Laboe/Ostsee bewältigen, wo wir die Unterkünfte im Scheerhaus beziehen werden. Hier werden die Kameraden K.-H-Lohf und Egon Haug an Bord gehen um im Bus ihren Platz einzunehmen.

Bereits am nächsten Vormittag werden wir in den Stützpunkt Kiel einlaufen, wo wir beim Flottenkommando gemeldet sind. Anzugsordnung für "Stammpersonal": Dienstanzug! Anschließend bringt uns "unser Reini" nach Rendsburg am Nord-Ostsee-Kanal, wo wir die Schiffsbegrüßungs-Anlage und die Schwebefähre besichtigen.

Ende der "Übung": 18.00 Uhr

An dieser Stelle möchte ich noch mal daran erinnern, dass alle Teilnehmer Ihren Pass-bzw. Personalausweis mitführen. Dies ist aus sicherheitsrelevanten Gründen unerlässlich!

Laut Dienstplan werden wir am Samstag, den 20.August 09.00 Uhr in Uniform das Marine-Ehrenmal in Laboe besuchen und dort in der Weihehalle der toten Marinekameraden und Opfer der Seefahrt gedenken und dort einen Kranz niederlegen.

Anschließend werden wir den Turm des Ehrenmals besteigen und dort einen herrlichen Ausblick auf die Kieler Förde genießen.

Das technische Museum im "U-995", das am Strand vor dem Ehrenmal liegt, läßt die Herzen höher schlagen oder bringt dem Einen oder Anderen einen kalten Schauer auf den Rücken in Anbetracht der Enge, in der im Zweiten Weltkrieg unsere Kameraden ihren harten Dienst versahen. Hier möchte ich besonders betonen, dass damals sehr viele österreichische Kameraden auf U-Booten Dienst taten.

Der Nachmittag ist nach einem gemeinsamen Mittagessen im Gasthaus "Seeterrasse" für eine Schiffsrundfahrt auf der Kieler Förde vorgesehen. Die Vorhaben für die weiteren Tage ist dem Programm zu entnehmen.

Eröffnung des Traditionsraumes in der Hesserkaserne

Am 13. Mai fand im Mil. Kommando Niederösterreich, in der Hesser-Kaserne St.Pölten die Eröffnung eines Traditionsraumes durch den Militärkommandanten von Niederösterreich. General Culik statt. Als Gäste waren das Offizierskorps des Infanterieregiments 49, der Hesserbund, die Hesser-Garde und diverse Traditionsvereine – darunter auch der ÖMV. Präsident Skrivanek und Kam. Ernst Oppel von der MK Babenberg-Traisental vertraten den ÖMV bei diesem Festakt.

Der Ausstellungsraum soll an die Tradition des 1715 errichteten IR 49, welches 1844 als Regimentsinhaber Feldmarschallleutnant, Freiherr von Hess erhielt und seither seinen Namen IR 49 Hess führt, erinnern. Der Ergänzungsbezirk des Regiments war St. Pölten, Teile von NÖ und Wien In der nach dem Regiment benannten Hessserkaserne in St.Pölten war das Ersatz-und Ausbildungsbataillon stationiert. Im Ersten Weltkrieg bewährte sich das Regiment auf dem Balkan, in Russland und an der italienischen Front. Ehemalige Regimentsangehörige aus dem Bezirk St.Pölten gründeten nach dem 1.WK den Traditionsverein Hesserbund, welcher bis heute besteht. Im Ausstellungsraum fand auch die vom ÖMV in der letzten Präsidiumssitzung beschlossene Ehrung des 90jährigen Marinekameraden Karl Schmid mit der Verleihung des Verbandsabzeichens durch Präsident Skrivanek und Kamerad Ernst Oppel statt. Der Ausgezeichnete diente im 2 WK bei der 3.S-Bootflottille, war nach dem Krieg Gründungsmitglied der MK Villach und lebt heute in einem Altersheim in Horn. Trotz seines hohen Alters ist er geistig sehr rege – leider jedoch an den Rollstuhl gebunden.

Es war schön und rührend,die Freude des alten Herrn zu sehen, der es sich nicht nehmen ließ, aus dem Rollstuhl aufzustehen um zu salutieren. Den gratulierenden Damen des Offizierskorps dankte der alte Charmeur mit Handkuss. Danach traten die Verbände vor dem Kommandogebäude an. Es wurde Salut geschossen und der Militärkommandant, General Culik hielt eine Ansprache, in der er auch den vielen Gefallenen des Regiments aus dem Raume St.Pölten gedachte. Die Militärmusik NÖ untermalte den gelungenen Festakt. Präsident Skrivanek überreichte an den Traditions-Offizier des Mil Kdo Oberst Sues eine k.u.k.-Kriegsflagge.















Wichtige Termine

Unser Bordabend findet wie bisher jeden ersten Donnerstag des Monats in unserem Bordlokal in der Ossarner Hauptstrasse 66 statt. Wir bitten um zahlreiche Teilnahme! Weiterhin findet unser sonntäglicher Frühschoppen mit einem "Rees an Backbord" ab 10.00 Uhr statt.

Allen Kameradinnen und Marinekameraden, die inzwischen ihren verdienten Erholungsurlaub antreten, wünschen wir viel Freude und Entspannung sowie eine schrott- und knitterfreie Heimkehr.

13.- 22. Juli Internationales Jugendsegel Camp in Gmunden am Traunsee

08.08. Friedensmesse in St. Andrä

17. – 24. August: Jahrestörn unserer Marinekameradschaft

17.08. 06.00 h Abfahrt in Herzogenburg

16.00 h Stadtführung ab Bonifaciusplatz Fulda

18.00 h Abendessen im Parkhotel Fulda

18.08. 08.00 h Abfahrt nach Laboe

ca.17.00 h Ankunft und Zimmerbezug im Scheerhaus

19.08. 08.30 h Abfahrt in Uniform zum U-Boot-Ehrenmal in Heikendorf

10.00 h Ankunft im Hafen Kiel Wiek

12.30 h Mittagessen in der Kaserne

14.00 h Fahrt nach Rendsburg (Nord-Ostseekanal)

??? Rückfahrt nach Laboe

Abendessen im Restaurant Seeterrasse Laboe

20.08. 09.30 h Kranzniederlegung im Marine-Ehrenmal

anschl. Turmbesteigung und U-995

Mittagessen im Scheerhaus

Anschl. Fahrt auf die Kieler Förde

Ruhetag für Busfahrer

21.08. 07.30 h Abfahrt nach Dresden-Radebeul

Besuch Schloß Moritzburg

ca. 18.00 h Ankunft Hotel Alexander in Radebeul

Meissener Strasse 205

22.08. 08.30 h Abfahrt nach Königstein(Sächs. Schweiz)

09.30 h Besichtigung Festung Königstein

13.00 h Mittagessen in Königstein

15.30 h Schifffahrt auf der Elbe nach Dresden

18.30 h Ankunft in Dresden.

20.00 h Abendessen im Hotel Alexander

23.08. 08.45 h Abfahrt zum Theaterplatz Dresden

09.30 h Stadtführung in Dresden

12.00 h Mittagessen in Dresden

13.00 h Abfahrt zur Porzellanmanufaktur Meissen

14.00 h Besichtigung der

16.30 h Abfahrt nach Coswig Elbstrasse 11 (MK Dresden)

18.00 h Kameradschaftsabend mit MK Dresden

24.08. 08.00 h Rückfahrt über Prag – Brünn- Wien



Der Kieler Hafen



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