

Leinen los!

Magazin des größten deutschen maritimen Interessenverbandes

Heft 1-2011
Januar/Februar
Einzelpreis: 3,75 €
ISSN: 1432-9069



Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser,

wer das Geschehen im und um den Deutschen Marinebund aufmerksam verfolgt, wird feststellen können, dass es gelungen ist, den Dachverband finanziell zu konsolidieren. Dies war ein erster wesentlicher Schritt auf dem Weg zu einer Rundum-Erneuerung des größten deutschen maritimen Interessenverbandes. Aber schiere Größe und ein solides finanzielles Fundament sind eben nicht alles. Alle Verantwortlichen haben intensiv daran gearbeitet, die Reputation des Vereins zu erhöhen. Der schlafende Riese DMB ist endlich aufgewacht und beschäftigt sich mit satzungsgemäßen Themen.

Der DMB hat sich auf die Fahnen geschrieben, weite Bevölkerungskreise auf Bedeutung und Notwendigkeit der Seefahrt für unser Land aufmerksam zu machen. Daher fand

das 3. Maritime Expertengespräch in Laboe unter dem Motto „Das 21. Jahrhundert ist ein maritimes“ statt. Das Podium in der Historischen Halle war hochrangig besetzt, die Presse in Schleswig-Holstein hat ausführlich berichtet. Ähnliche Veranstaltungen sind im kommenden Jahr im süddeutschen Raum geplant. Warum es den DMB in den Süden zieht und welche Bedeutung die maritime Wirtschaft in Deutschland hat, können Sie in der Sonderbeilage nachlesen. Als weiterer Schritt, öffentlich sichtbarer zu werden, wurde Ende 2010 die „Deutsche Maritime Akademie/DMA – Eine Stiftung des Deutschen Marinebundes“ gegründet. Ziel ist es, verstärkt marine- und sicherheitspolitische Bildungsarbeit zu leisten und deutschlandweit intensiver für den maritimen Gedanken zu werben.

Es gibt zahlreiche kleinere, oft durchaus effektive Vereinigungen, die ähnliche Ziele wie der DMB verfol-

gen. Es ist an der Zeit, diese Kräfte zum Wohle der Deutschen Marine und der maritimen Wirtschaft zu bündeln. Der DMB will mit der Gründung einer „Deutschen Maritimen Vereinigung/DMV“ dafür den Weg bereiten. Es sieht so aus, als wolle der Deutsche Seesportverband/DSSV als erster großer maritim geprägter Verein unter diesem Dach intensiv mit dem DMB zusammenarbeiten. Die anderen maritimen Vereinigungen in Deutschland sind herzlich eingeladen, diesen Weg mit uns zu gehen.

Ich wünsche Ihnen für das neue Jahr Gesundheit und Frieden!

Mit kameradschaftlichen Grüßen,

Werner Schiebert



Inhalt



6



16



20



32

Deutsche Marine

- Marineoperationsschule Bremerhaven.....6
- Start mit Hindernissen9
- Lindenau-Dock bestand Test9
- Auf Gefechtsstation!10
- 100 Jahre U-Bootausbildung in Deutschland
- Internationales Ausbildungszentrum U-Boote?14
- Premiere für die HAMBURG14

Navy News

- Kleine Crew mit großen Aufgaben16
- Die LCS-Klasse für den Litoraleinsatz

Maritimes

- Deutschland holt auf.....15
- Happy Birthday, WILHELM PIECK!.....20
- Boarding auf der Ostsee22
- Das schwimmende Klassenzimmer24
- Der Dreimast-Toppssegelschoner THOR HEYERDAHL
- Atlas-Unterwasserdrohnen auf Erfolgskurs26

Geschichte

- Katastrophe in der Ägäis30
- Der Untergang der Autofähre HERAKLION
- S.M.S. EMDEN – Eine Odyssee in zwei Teilen32
- Flucht um die halbe Welt.....34
- Torpedoboot SCHNEEWITTCHEN37
- Nachrichten aus der Seefahrt38

Deutscher Marinebund

- Interview mit DMB-Präsident Karl Heid4
- DMB-Nachrichten40
- DMB-Reise „Rostock & Robben hautnah“45
- Gedenkveranstaltung am Marine-Ehrenmal47
- Nachrichten aus den Örtlichen Gliederungen.....48

Service

- Schiff des Monats.....28
- Bücherschapp52
- Bordtreffen und Suchmeldungen53
- Silbenrätsel und Impressum.....54

Titelbild: Volle Konzentration beim Rudergehen. Die Teilnehmerin eines Segeltörns steuert die THOR HEYERDAHL; Foto: Fördergesellschaft THOR HEYERDAHL

Kurs halten!

Durch gute Arbeit gerüstet für die Zukunft

Ein Interview mit Präsident Karl Heid

LL: Sie wurden beim Abgeordnetentag am 11. Juni 2005 in Straubing zum Präsidenten des DMB gewählt. In LL konnte man damals lesen, dass es eine der wichtigsten Zukunftsaufgaben sei, die Erosion der Mitgliederzahlen zu stoppen. Ist dies in den vergangenen fünf Jahren gelungen?

Präsident Heid: Ja und nein. Aufgrund der damals beschlossenen Beitragserhöhung haben wir leider viele Mitglieder verloren. Wir steuern aber dagegen: So haben wir seit 2005 nahezu 800 Einzelfahrer für den DMB gewinnen können. Diese Einzelfahrer sind Mitglieder, die sich für den DMB bzw. das Marine-Ehrenmal engagieren, aber sich aus welchen Gründen auch immer nicht an eine Örtliche Gliederung anschließen können oder wollen. Aber auch unsere Kameradschaften vor Ort sind in der Mitgliederwerbung erfolgreich. Leider verlieren wir sehr viele Mitglieder durch altersbe-

dingte Auflösungen von MKen. Es gibt also auf dem Gebiet „Mitgliederwerbung“ noch eine Menge Arbeit für alle Verantwortlichen im DMB zu leisten. Für 2011 wurde eine angemessene Summe für diverse Aktionen zur Mitgliederwerbung und Öffentlichkeitsarbeit eingestellt. Unser Schatzmeister Bodo Menzner hat durch ein stimmiges Haushaltskonzept und vernünftige Finanzplanung einen Rahmen abgesteckt, mit dem man sehr gut arbeiten kann.

LL: Seit einigen Jahren gibt es einen Beisitzer für den Arbeitsbereich „Mitgliederwerbung“. Welche Erfolge sind hier vorzuweisen?

Präsident Heid: Mit unserem Beisitzer Michael Kaven ist es uns gelungen, einen engagierten Mitstreiter zu gewinnen, der ein schlüssiges Konzept entwickelt hat und für dessen Umsetzung verantwortlich ist. Dafür wurde ein Mercedes-Bus angeschafft, das sogenannte InfoMobil, das im ersten Jahr seines Einsatzes im ganzen Bundesgebiet Flagge für den DMB gezeigt hat. Hier sind erste Erfolge zu verzeichnen. Leider ist Michael Kaven ernsthaft erkrankt und fällt seit geraumer Zeit aus. Als Vertreter war Eugen Wyrwich mit dem InfoMobil in zahlreichen Städten zu Gast. Dir, lieber Michael, wünsche ich an dieser Stelle alles Gute und vor allem eine schnelle Gesundung!

LL: Ein weiteres Schwerpunktthema in Straubing war die Lösung dringend anstehender Infrastrukturmaßnahmen im MEM. Was ist seither geschehen?

Präsident Heid: Das alles aufzählen würde den verfügbaren Raum in dieser Ausgabe von „Leinen los!“ sprengen. Aber vielleicht zu den wichtigsten Maßnahmen: Das Dach der Historischen Halle wurde wie geplant erneuert. Hier sind wir zusammen mit den Denkmalschützern neue Wege gegangen und konnten so viel Geld

einsparen. Der Turm des MEM wurde von innen saniert und das Mauerwerk ausgetrocknet. Leider gibt es aufgrund der Schwankungen des Turms hier erneut Handlungsbedarf. Die Heizung im MEM wurde saniert, Rohrleitungen abgedichtet, der Vorraum des Kiosks im Eingangsbereich wurde überdacht, die Wege zum MEM wurden erneuert bzw. ausgebessert, die Mauern, die den Innenhof des MEM einsäumen, wurden ausgebessert, die Beete davor frisch bepflanzt. Es darf aber auch nicht unerwähnt bleiben, dass Anfang dieses Jahres eine aufwendige Innensanierung von U995 erfolgte.

LL: Schon 2005 wurde die Neugestaltung der Historischen Halle projektiert. Am 17. Juni dieses Jahres wurde das Vorhaben endlich abgeschlossen. Wie beurteilen sie das neue Konzept und den Umbau der Historischen Halle?

Präsident Heid: Unserem Historiker Dr. Jann M. Witt ist es – in enger Zusammenarbeit mit dem Historischen Beirat – gelungen, die Geschichte der deutschen Marinen überzeugend und übersichtlich zu präsentieren. Ein Rundgang durch die Ausstellung zeigt die Entwicklung der Marinen von 1848 (Paulskirche) bis hin zu unserer heutigen Marine. Das Konzept ist auf dem neuesten Stand der Wissenschaft, daran ändert auch die Kritik einiger Professoren nichts. Außerdem ist es gelungen, öffentliche Mittel zu erhalten, mit denen die Bausubstanz der Halle wieder auf den ursprünglichen Bauhausstil gebracht wurde. Selbstverständlich ist die Historische Halle jetzt auch energetisch saniert, neue Fenster, neue Heizkörper, neue Türen wurden eingebaut. Das Geld ist gut angelegt. Auch hier haben wir sparsam gewirtschaftet, die veranschlagten Gesamtkosten unterschritten und konnten sogar einen kleinen Teil der Fördermittel wieder zurückgeben.



U995 wurde 2010 aufwendig saniert

LL: Vor wenigen Jahren wurde die Maritime Service GmbH (MSG) als hundertprozentige Tochter des DMB gegründet. Hier wurden wirtschaftliche Tätigkeiten des DMB ausgelagert, u.a. der Kiosk, das Restaurant und Hotel Scheerhaus und der Shop mit allen Artikeln, die vorher der DMB angeboten hatte. Wie ist die Entwicklung der MSG?

Präsident Heid: Nach einem durchaus schwierigen Start mit Anfangsverlusten ist uns in diesem Jahr der Durchbruch gelungen. Der Hotel- und Gaststättenbereich unter Leitung des Gastronomen-Ehepaars Hüttig brachte erstmals einen nennenswerten Gewinn. Langfristig soll der Unternehmensgewinn helfen, die Beiträge für eine Mitgliedschaft im DMB stabil zu halten, ja vielleicht sogar zu senken.

LL: Wie ist die Entwicklung bei der Marinejugend im DMB?

Präsident Heid: Bei den Jugendlichen ist – nicht zuletzt aufgrund der Fördermittel durch den DMB – ein enormer Zuwachs zu verzeichnen. Erfolgreiche Jugendarbeit wird von Baden-Württemberg bis Schleswig-Holstein, von Nordrhein-Westfalen bis Sachsen praktiziert. Ein großer Erfolg war das erste Jugendzeltlager auf dem Gelände des MEM. Jugendliche aus ganz Deutschland haben hier im Mutterhaus des DMB unvergessliche Tage zusammen verbracht. Arbeitsgruppen Segelsport bis hin zu Medienarbeit und Foto-Workshop wurden geboten. Natürlich durfte auch ein Besuch im Marinestützpunkt Kiel und im Marinefliegergeschwader 5 nicht fehlen. Dieses Zeltlager werden wir wiederholen und zur Tradition werden lassen.

LL: Der DMB kooperiert seit längerem mit dem Deutschen Seesportverband e.V., der überwiegend in den östlichen Bundesländern präsent ist, sowie mit der Deutschen Marinejugend e.V., die vor allem in westlichen Bundesländern aktiv ist, über eine engere Zusammenarbeit. Wie ist hier der Stand der Dinge?

Präsident Heid: Motor dieser Kooperation ist unser Beisitzer für Jugendarbeit Jörg Jonscher, der in allen drei Verbänden hohes Ansehen genießt. Einige Punkte haben wir bereits fest verabredet: Wir werden gemeinsa-

me Wettkämpfe und Meisterschaften durchführen, eine gemeinsame Wettkampfordnung vorbereiten, gemeinsame Terminpläne veröffentlichen und uns gegenseitig zu Veranstaltungen und Versammlungen einladen. Der jeweils andere wird ein Rederecht erhalten. Das gemeinsame Dach soll, so zunächst ein Arbeitstitel, Deutsche Maritime Vereinigung (DMV) heißen und für weitere Mitglieder aus dem maritimen Umfeld offen sein. Die Internet-Domäne wurde bereits gesichert. Vizepräsident Ulrich Staiger arbeitet an der Satzung. Weitere Details folgen zu gegebener Zeit.

LL: Der DMB gründet zum Jahreswechsel ein Bildungswerk mit dem Namen „Deutsche Maritime Akademie (DMA) – Eine Stiftung des Deutschen Marinebundes e.V.“ Was soll die Aufgabe der DMA sein?

Präsident Heid: Um es kurz zu machen: Nach dem Beschluss der Delegierten des DMB beim Abgeordneten-tag in Flensburg bzw. Stuttgart, diesen Weg zu gehen, wurde zwischenzeitlich eine Satzung erstellt und das Stiftungskapital in Höhe von Euro 100.000,- bereitgestellt. Ziele dieser Stiftung sind u.a. die Durchführung von Bil-

dungsveranstaltungen für Jugendliche und Erwachsene zur Förderung des maritimen Gedankenguts, zur politischen Bildung sowie zur Förderung des demokratischen Gedankens, des freiheitlich-demokratischen Handelns und der internationalen Zusammenarbeit, um die wesentlichen Ziele zu nennen. Die vom DMB in den letzten Jahren erfolgreich gestartete Veranstaltungsreihe zu maritimen Themen, zum Beispiel zur Notwendigkeit einer Küstenwache oder auch zur Abhängigkeit Deutschlands von freien Meeren wird künftig von der Stiftung an der Küste und im Binnenland fortgesetzt werden. Eine Veranstaltung ist zum Beispiel am 10. Mai 2011 in enger Zusammenarbeit mit der Hanns-Seidel-Stiftung in München geplant. Ich bin davon überzeugt, dass die größte maritime Vereinigung Deutschlands gegenüber der Gesellschaft verpflichtet ist, bildungspolitisch zu arbeiten und dafür auch in die Verantwortung genommen werden muss.

Lassen Sie mich zum Ende dieses Interviews allen Leserinnen und Lesern von Leinen los! ein frohes neues Jahr wünschen, vor allem Gesundheit, Glück und Zufriedenheit.

Fotos: ws, mb



Präsident Heid, seit fünf Jahren an der Spitze des DMB

Hauptide der MOS



Marineoperationsschule Bremerhaven

Die operative Ausbildungskompetenz der Deutschen Marine

Die Deutsche Marine hat ihre Ausbildung in die Hauptbereiche Vorgesetztenausbildung, Technik und Operation gegliedert. Von den ehemals 14 Schulen der Marine sind heute noch vier vorhanden. Zusammen mit der Vorgesetztenausbildung an der Marineschule Mürwik (MSM) in Flensburg und an der Marineunteroffizierschule (MUS) in Plön sowie der Ausbildung der Plattform-, Waffen- und Sensortechniker an der Marinetechnikschule (MTS) in Parow mit ihrem Einsatzbildungszentrum Schadensabwehr der Marine in Neustadt/Holstein gewährleistet die Marineoperationsschule (MOS) in Bremerhaven die bedarfsgerechte und einsatzorientierte Ausbildung in der Deutschen Marine.

Als Marineortungsschule im Jahr 1956 gegründet, war die Schule zunächst zuständig für die Ausbildung

in der sich damals rasant entwickelnden Radartechnik und der damit verbundenen Möglichkeit der Lagebild-erstellung sowie für die Navigationsausbildung. Später kamen als weitere Schwerpunktbereiche die Ausbildung in Elektronik und der Elektronischen Kampfführung hinzu.

Die politischen Umwälzungen im letzten Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts hatten zwangsläufig auch die Umgestaltung der Schullandschaft der Marine und damit auch der MOS zur Folge. „Die Entscheidung, zukünftig nur noch zwei Funktionsschulen zu betreiben und den Zuständigkeitsbereich zwischen operativen und technischen Anteilen klar zu trennen, führte im Zeitraum 1997 bis 2003 zur Aufnahme der entsprechenden Bereiche der Marinefernmeldeschool und der Marinewaffenschule sowie zur Ausgliederung der Elektronikausbildung

an die neue MTS. Als Nachfolger der Seetaktischen Lehrgruppe in Wilhelmshaven wurde das Taktikzentrum der Marine an der MOS als zentrale Einrichtung aufgestellt“, erläutert der Kommandeur der MOS, Kapitän zur See Gerd Kiehle. „Damit war die operative Ausbildungskompetenz der Deutschen Marine an einem Ort konzentriert. Die ebenfalls angestrebte klare Trennung zwischen Bedienerausbildung an der MOS und Instandhalterausbildung an der MTS wurde so erreicht“, führt Kapitän Kiehle weiter aus.

Aus der Marineortungsschule wurde die Marineoperationsschule. Ihre endgültige Zielstruktur hatte sie 2008 eingenommen. Etwa 450 Soldaten und Zivilbedienstete bereiten jährlich etwa 4.000 Soldaten in 70.000 Unterrichtsstunden auf ihre Verwendungen an Bord vor. Etwa 400 bis 500 Lehr-



Auditorium des Taktikzentrums



Rekruten der MOS bei der Grundausbildung

gangsteilnehmer lernen ständig an der Schule. Neben der Grundausbildung für Funker, Signaler, Navigatoren und Operateure wird in einem breiten Spektrum die bedarfsgerechte und einsatzorientierte Aus- und Weiterbildung aller Dienstgradgruppen in fast allen Belangen der Einsatzführung durchgeführt. Darüber hinaus finden im Taktikzentrum hochrangige Seminare statt. Teilnehmer sind Flag- und Staboffiziere aus dem Flottenkommando, den beiden Einsatzflottillen und aus dem Ausland.

„So wie die Bundesmarine sich von ihren Anfängen durch den Wandel in der Technik, in der Politik und in der Gesellschaft zur heutigen Deutschen Marine im Einsatz entwickelt hat, so hat die MOS diesen Entwicklungsprozess begleitet und sich stets den neuen Herausforderungen angepasst. Die MOS hat sich zu einem tragenden

Kompetenzzentrum in allen Fragen der operativen und taktischen See- und Seeluftkriegführung entwickelt. Die Schule steht hier in der Gesamtverantwortung für diesen Bereich der Marine und der maritimen Fähigkeiten der Bundeswehr“, erklärt der Kommandeur der MOS.

In letzter Instanz trägt dieser die Verantwortung für die Durchführung der Ausbildung und die truppendienstliche Führung. Neben seinem Schulstab wird er dabei durch die Kommandeure der drei Lehrgruppen und den Leiter des Taktikzentrums unterstützt.

Die Lehrgruppe Ausbildung ist das Kernelement der MOS und zuständig für die Planung, Organisation, Leitung und Kontrolle der gesamten lehrgangsgebundenen fachlichen Ausbildung. Ihr Kommandeur ist zugleich Leiter Lehre. In enger Zusammenar-

beit mit dem Taktikzentrum werden hier die Weiterentwicklung der Ausbildung für die Operationsführung, die Einsatzgrundsätze und die Verfahren gesichert. Die hier versammelte Expertise wird über Marine übergreifende Arbeitsgruppen in die nationale und internationale Weiterentwicklung eingebracht.

Die Lehrgruppe A führt in vier Inspektionen die militärfachliche Aus- und Weiterbildung für Soldaten aller Dienstgradgruppen durch. Daneben ist hier auch die Sprachausbildung angesiedelt. Im Rahmen mehrmonatiger Lehrgänge werden theoretisches Wissen und praktische Fertigkeiten für die zukünftigen Verwendungen an Bord und an Land intensiv und umfassend vermittelt.

In der Lehrgruppe B findet für Wehrpflichtige und Soldaten auf Zeit die dreimonatige Grundausbildung statt. Der Aspekt der praxisnahen und erlebnisorientierten Ausbildung steht dabei im Vordergrund. Zwei Monate sind für die allgemeinmilitärische Ausbildung (grüne Ausbildung) vorgesehen. In einem weiteren militärfachlichen Teil werden die Grundlagen auf den Gebieten der Navigation, des Operationsdienstes und der Elektronischen Kampfführung sowie des Fernmelde- und Signalbetriebes gelegt. Im Anschluss gehen die Soldaten gut vorbereitet auf ihre Kommandos an Bord oder Land bzw. in die weiterführende Ausbildung in der Lehrgruppe A.

Das Aufgabenspektrum der beiden Gruppen Taktik und Verfahrensausbildung des Taktikzentrums der Marine ist sehr weit gefächert. Es reicht von einfachen Plotübungen über das Verfahrenstraining in allen Bereichen des Einsatzes von Seestreitkräften bis hin zu komplexen Planübungen für maritime Hauptquartiere. Das Taktikzentrum ist zugleich Forum für den nationalen wie auch internationalen Informationsaustausch. Für die praktische Ausbildung stehen moderne Übungs- und Simulationsanlagen zur Verfügung wie zum Beispiel der Verfahrenstrainer MOS und der Taktik- und Verfahrenstrainer. Die Simulations- und Trainingssysteme ermöglichen eine höchst effiziente, realitätsnahe und breit gefächerte Ausbildung. Sie sind unabhängig von Wetterbedingungen jederzeit einsetzbar, schonen das Einsatzgerät und ermöglichen die

Darstellung von Extremsituationen, ohne dass für Menschen oder Material gefährliche Konstellationen oder Schäden zu befürchten sind. Theoretische Ausbildungsinhalte erfahren hier ihre praxisorientierte Umsetzung. Eine dritte Gruppe, die Gruppe Betrieb, stellt im Taktikzentrum die Verfügbarkeit, den Betrieb und die laufende Adaption der Anlagen sicher.

Neben den nationalen Aufgaben pflegt die MOS als Kompetenzzent-

rum der Deutschen Marine auch zahlreiche internationale Kontakte. So gibt es einen besonders engen Schulabschluss mit der belgisch-niederländischen OpSchool in Den Helder, die Ausbildung für PfP-Nationen (partnership for peace) oder die Ausbildungshilfe für ausländische Marinen. Marineverbände der Bündnispartner laufen zudem häufig Bremerhaven an und üben an den Ausbildungseinrichtungen der MOS.

An Stelle eines Resümees ein Zitat aus der Schulbroschüre: „Der Mensch ist Mittelpunkt unserer Ausbildung. Die technisch solide und professionelle Ausbildung sowie ein fachlich und methodisch umfangreicher Wissensschatz unserer Ausbilder sind die besonderen Qualitäten der Marineoperationsschule Bremerhaven.“

Text: bkr; Fotos: MOS

Die Ausbildung wird sich ändern

Interview mit dem Kommandeur der MOS

Leinen los!

Herr Kiehnle, auf die Bundeswehr und damit auch auf die Marine kommen in Kürze tief greifende Reformen und Umstrukturierungen zu. Ist die MOS zukunftssicher?

Kiehnle:

Bisher sind noch keine Entscheidungen gefallen. Wie diese Reformen im Detail auch aussehen mögen, es wird immer Boote und Schiffe geben, deren Besatzungen für ihre Aufgaben an Bord und für die Einsätze im nationalen und internationalen Umfeld

ausgebildet werden müssen. Die Ausbildungsinhalte müssen also bleiben, auch wenn die Marine kleiner wird. Hier an der MOS ist neben der fachlichen Kompetenz die entsprechende Infrastruktur vorhanden. Die räumliche Nähe zur Einsatzflottille 2 ist ein weiterer Pluspunkt, der für die MOS als Einrichtung und für Bremerhaven als Standort spricht. Deshalb: Ein klares „Ja“ als Antwort.

Leinen los!

Spurlos werden die Reformen jedoch nicht an der MOS vorbeigehen. Welche Änderungen sind zu erwarten?

Kiehnle:

Durch die sich abzeichnende Aussetzung der Wehrpflicht werden wir die Allgemeine (grüne) Grundausbildung an der MOS möglicherweise aufgeben müssen. Aber auch hier gilt es, die Grundsatzentscheidungen abzuwarten. Kompensiert würde dies in Teilen durch die geplante Übernahme des Überlebenstrainings See für fliegende Besatzungen. Diese Ausbildung der Marineflieger wird von Nordholz nach Bremerhaven verlagert.

Leinen los!

Die Deutsche Marine hat den Wandel von der Ausbildungsmarine und Escort Navy aus der Zeit des Kalten Krieges in eine Einsatzmarine und Expeditionary Navy in einem neuen, asymmetrischen Bedrohungsspek-

trum vollzogen bzw. ist noch in der Abwicklung dieses Prozesses. Welche Konsequenzen ergeben sich dadurch für die Ausbildung?

Kiehnle:

Die Aufgaben einer Einsatzmarine und das neue Aufgabenspektrum der Bundeswehr erfordern auch eine Veränderung der Ausbildung in Richtung Teilstreitkraft gemeinsamer und multinationaler Einsätze. Insbesondere die Offizierausbildung steht hier auf dem Prüfstand. Sie wird neu gestaltet und den aktuellen und künftigen Bedürfnissen unserer Marine angepasst. Eine Umstrukturierung der Offizierlehrgänge wird demnächst erfolgen.

Leinen los!

Gerät damit die Ausbildung in den klassischen Seekriegsszenarien wie Überwasserkriegführung, Flugabwehr, U-Jagd oder Minenabwehr aus dem Fokus der Betrachtung?

Kiehnle:

Nein. Sie sind weiterhin zentrale Ausbildungsthemen und bleiben auch für die Zukunft aktuell. Sie müssen im Bewusstsein gehalten werden und dürfen als Fähigkeit nicht verloren gehen. Sie leiden allerdings unter den aktuellen Einsätzen.

Leinen los!

Herr Kiehnle, vielen Dank für das Gespräch.



Foto: bkr

Kapitän zur See Kiehnle

Start mit Hindernissen

Das Schnellboot S 80 HYÄNE ist wieder einsatzbereit. Die Tamsen-Werft in Rostock-Gehlsdorf hat das Schnellboot innerhalb von zehn Tagen repariert. Am 27. November 2010 verließ die HYÄNE nach erfolgreicher Erprobung Rostock und nahm Kurs auf Kiel. Durch den Nord-Ostsee-Kanal führte die Reise in Richtung Nordsee und weiter ins Mittelmeer. Mitte Dezember nahm das Schnellboot seinen Platz im deutschen Unifil-Kontingent vor dem Libanon ein. Diesen Platz hat dort am 27. November nach fast neun Monaten der Kieler Minenjäger KULMBACH freigemacht. Die KULMBACH trat von Limassol aus die Heimreise an. Im Bereich Spanien traf die KULMBACH auf die entgegenkommende HYÄNE. Dieses Treffen sollte eigentlich am 24. November in Limassol erfolgen. Die HYÄNE war am 5. November in Warnemünde ausgelaufen, musste aber die Fahrt am 6.



HYÄNE am 27. November auf der Kieler Förde

November abbrechen, nachdem das Boot vor Den Helder eine Fahrwasser-tonne überlaufen hatte. Dabei waren Propeller und Welle des Bootes beschä-

digt worden. Zur Reparatur musste das Boot nach Rostock zurückkehren.

Text & Foto: fb

Lindenau-Dock bestand Test

Vier Jahre nach Baubeginn kam am 15. November 2010 der große Tag für den Kieler Betrieb des Marinearsenals. Das neue Schwimmdock „B“ bestand seine erste Dockung. Für die Premiere war das Flottendienstboot OKER aus Eckernförde nach Kiel gekommen. Die OKER gehört genauso wie die Fregatten zu den Fahrzeugen mit einem Sonardom unter dem Vorschiff. Für derartige Sonaranlagen besitzt das neue Dock eine spezielle Grube im Boden, in der sich diese sehr empfindlichen Anlagen zwischen den Pallen frei hängend einpassen können. Das rund 26 Millionen Euro teure Dock lief am 25. Oktober 2007 unter der Baunummer S 279 bei der Lindenau Werft vom Stapel und wurde im Frühjahr 2008 zum Marinearsenal überführt. Dort nahm es den Platz eines vorher nach Griechenland verkauften Flender-Docks ein, das nach über 60 Jahren Dienstzeit ausgemustert werden musste.

Für den 164 Meter langen und 33,4 Meter breiten Neubau war die alte Dockgrube im Hafen vergrößert worden. Das in Friedrichsort auf den

neuen Querhelgen der Werft gebaute Dock soll Schiffe mit einem Gewicht von 6.000 Tonnen heben. Damit können in dem Neubau alle Fregatten, Flottendienstboote und auch die neuen U-Boote trocken gestellt werden.

Die technische Ausstattung umfasst vier Ballastpumpen und zwei Liebherr-Kräne mit Hebelasten von je sieben Tonnen. Alle Rohrleitungen und Pumpen sind isoliert und können bei Bedarf im Winter auch beheizt wer-

den. Das Dock kann die Einheiten der Marine außerdem mit Strom, Druckluft und Telefon versorgen. Die Ablieferung war ursprünglich im Herbst 2008 geplant, war aber aufgrund von technischen Problemen sowie der folgenden Insolvenz der Lindenau Werft mehrfach verschoben worden. Mit der Dockung der OKER ist der erste Teil der Abnahmeprüfung bestanden. Jetzt müssen noch eine Fregatte und ein U-Boot gedockt werden. *Text & Foto: fb*



OKER im neuen Dock

Auf Gefechtsstation!

100 Jahre U-Bootausbildung in Deutschland



Die Besatzung von U31 befindet sich auf Gefechtsstation. Das OPZ-Team sitzt vor den Bildschirmen, deren verwirrende Symbole und Informationen an Science-Fiction-Filme erinnern. Auf den Gesichtern spiegelt sich der rötliche Widerschein der abgedunkelten Beleuchtung; konzentriert wird an den Befehlskonsolen gearbeitet. Der Kommandant steht am Sehrohr und gibt seinem Team Informationen über das Headset weiter. Das Boot befindet sich auf einem Embargoereinsatz und ist dabei, auf Sehrohrtiefe ein verdächtiges Handelsschiff abzufangen, um es zu identifizieren und weitere Informationen zu gewinnen. Dabei muss der Kommandant sehr vorsichtig vorgehen, es gibt Drohungen, NATO-Einheiten in diesem Seegebiet ohne Warnung anzugreifen.

Die Intervalle, in denen das Sehrohr lautlos aus- und wieder eingefahren wird, werden immer kürzer, das Schraubengeräusch des verdächtigen Schiffes ist nun auch ohne Kopfhörer deutlich auszumachen; der Abstand beträgt nur noch wenige hundert Meter. Ein letzter Blick durch das Peris-

kop: „Schnell auf 40 Meter gehen!“ vom Kommandanten. Doch nichts geschieht. Dafür ist in allen Kopfhörern eine Stimme: „Diese Übung ist beendet, Debriefing im Auditorium“.

Grelles Neonlicht wird eingeschaltet, das Besatzungsteam erhebt sich aus den Sitzen, man streckt sich kurz und macht sich auf den Weg in den Nebenraum. Eben noch gefühlt auf einer Aufklärungsoperation in einigen tausend Seemeilen entfernten Gewässern, finden sich die Soldaten im Ausbildungszentrum Uboote (AZU) in Eckernförde wieder. Die Simulatoranlage FÜWES 212A, in der sie zur Zeit einen Ausbildungsabschnitt durchlaufen, ist eine von mehreren Hightech-Übungsanlagen und Simulatoren des AZU.

Doch für diesen Tag ist das Training beendet, am AZU gibt es einen Grund zum Feiern: Am 10. Oktober 2010 jährte sich zum 100. Mal die Gründung der ersten U-Bootschule der Kaiserlichen Marine und damit der Beginn der U-Bootausbildung in Deutschland. Aus diesem Anlass wird am AZU ein Festakt mit zahlreichen Gästen aus Politik, Industrie und Marine vollzogen.

Der Kommandeur des AZU, Fregatkapitän Christian Faust, begrüßt dazu u.a. den Bürgermeister der Stadt Eckernförde, Jörg Sibbel sowie den Oberbürgermeister der Stadt Dillingen an der Donau, Frank Kunz. Seit 1998 besteht eine Patenschaft zwischen dem AZU und Dillingen. Am Festakt nehmen außerdem der Kommandeur der Einsatzflottille 1, Kapitän zur See Thomas Jugel und der Präsident des Verbandes Deutscher U-Bootfahrer (VDU), Kapitän zur See a.D. Rupert Bischoff, teil. Den Festvortrag zur Vorgeschichte der deutschen U-Bootausbildung hält Kapitän zur See a.D. Bernd Molter. Das Holzbläserquintett des Marinemusikkorps Ostsee aus Kiel sorgt für die musikalische Umrahmung des Festakts.

Die Anfänge

Zu Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts erweiterten etliche Marinen ihre Flotten um eine Unterwasserkomponente. Die Kaiserliche Marine hielt sich jedoch zurück, wartete die Entwicklung in anderen Ländern ab



Die Zukunft der U-Bootausbildung liegt in der internationalen Kooperation

und begann ab 1906 mit den Erprobungen eines eigenen Unterseebootes (S.M.S. U1). Obwohl in der Marineführung der Nutzen des U-Bootes als Seekriegsmittel immer noch kontrovers diskutiert wurde, setzten sich die fortschrittlich denkenden Köpfe durch, der Serienbau wurde begonnen. So konnte im Oktober 1910 die 1. Ubootflottille in Kiel mit acht Booten aufgestellt werden. Wenige Tage später, am 10. Oktober 1910, legte eine „Allerhöchste Kabinettsorder“ den Grundstein für die erste Ausbildungseinrichtung deutscher U-Bootfahrer. Die Notwendigkeit einer entsprechenden Ausbildung wurde früh erkannt; zu neu war das System U-Boot mit seiner vielfältigen technischen Ausstattung, zu komplex waren die Bedienerabläufe und Sicherheitsprozeduren. Die Schule wurde auf dem U-Boot-Hebeschiff VULCAN eingerichtet, das mit seiner auffälligen Doppelrumpfsilhouette den Hafen von Eckernförde prägte. Dessen Kommandant leitete zugleich die U-Bootschule.

Viel wichtiger für unsere heutige Marine war aber eigentlich der 1. August im Jahr 2009, denn an diesem

Tag konnte die Deutsche Marine das 50-jährige Jubiläum eines eigenen U-Bootausbildungszentrums begehen. Im Jahr 1959 wurde mit der Aufstellung der Ubootlehrgruppe (ULG) – wiederum in Eckernförde – die Tradition einer im In- und Ausland anerkannten und hoch geschätzten Ausbildungseinrichtung begründet. Bereits im Sommer 1960 wurde die ULG nach Neustadt in Holstein verlegt, dort sollte sie für 39 Jahre ihren Heimatstandort finden. Die ULG unterstand der Amphibischen Gruppe, bis sie 1961 zusammen mit dem in Kiel neu aufgestellten 1. Ubootgeschwader unter das Dach der Ubootflottille kam.

Nur 14 Jahre nach Ende des Krieges verfügten die Ausbilder an der ULG über einen gewaltigen Erfahrungsschatz, gehörten sie doch zu den wenigen deutschen U-Bootfahrern, die die Gefechte auf den Weltmeeren überlebt hatten. Die grundsätzliche Art der U-Bootkriegführung hatte sich mittlerweile erheblich gewandelt. Nun, im Kalten Krieg, galt es, aufzuklären, sich gegenseitig zu belauern und dabei trotz ständiger Präsenz unentdeckt zu bleiben. Die U-Boote der Bundesmarine hatten aber in der NATO die spezielle Aufgabe, Landungsverbände des Warschauer Paktes frühzeitig in der Ostsee anzugreifen und nach Möglichkeit den Vormarsch auf die westdeutschen und dänischen Küsten aufzuhalten. So zielte auch die Ausbildung primär auf das Torpedogefecht, die Hohe Schule der Ausbildung war der Schuss eines Übungstorpedos.

Von Beginn der Sechziger- bis Mitte der Siebzigerjahre verfügte die ULG über eigene Schulunterseeboote und Unterstützungsfahrzeuge. Die ersten Boote der ULG waren die ehemaligen Wehrmachtsunterseeboote U-HAI und U-HECHT. Neustadt erhielt für die damalige Zeit hochmoderne Ausbildungsanlagen, darunter detaillierte, aus Holz gefertigte, 1:1-Modelle von großen Anlageteilen der U-Boote, so z.B. dem Torpedorohrsatz. Der Schwerpunkt der Ausbildung lag wie bereits in der Kaiserlichen U-Bootschule in der Handhabung der speziellen U-Boottechnik.

Der Vorfall, der die junge Bundesmarine erschütterte, ereignete sich am frühen Abend des 14. September 1966. Ein Verband der Ubootlehrgruppe, bestehend aus den U-Booten

U3, U-HAI und U-HECHT zusammen mit den Unterstützungseinheiten Lech und PASSAT, befand sich auf einer Ausbildungsfahrt in der Nordsee mit Ziel Aberdeen. Das Wetter war stürmisch, die Boote befanden sich ca. 140 Seemeilen nord-westlich Helgoland. U-HECHT meldete Probleme mit seinem Propeller, worauf der Tender LECH zur Hilfe eilte und eine Schleppverbindung herstellte. In der Zwischenzeit kam U-HAI an der Spitze des Verbands aufgetaucht laufend außer Sicht. Nach kurzer Zeit brach die Funkverbindung ab, was aber damals bei dem herrschenden Wetter nicht ungewöhnlich war. Als nach einigen Stunden weder über Funk noch auf der zu fahrenden Route Kontakt mit dem U-Boot hergestellt werden konnte, wurde eine Suchaktion eingeleitet. U-HAI war aber bereits gesunken. Erst im Morgengrauen wurde der einzige Überlebende der an Bord befindlichen 20 Mann aus den kalten Fluten gerettet. Das Unglück wurde intensiv untersucht. Es stellte sich heraus, dass die Ursache für den Untergang keine Kollision oder ein plötzliches Leck war. Vielmehr wurde der Bootsverlust durch Wassereintrich im Boot und Fehlentscheidungen ausgelöst, die sich in der Summe fatal ausgewirkt hatten. Ursächlich dabei waren die Unerfahrenheit des Kommandanten sowie bauliche Besonderheiten des Bootstyps in Verbindung mit einer für Grenzsituationen unzureichenden tauchtechnischen Ausbildung der Besatzung.

Die Marine hatte daraufhin Lehren gezogen und ein ganzes Bündel an Maßnahmen veranlasst (die vielfach auch heute noch Gültigkeit haben), primär hinsichtlich der personellen Auswahl und der Ausbildung der Besatzungen. So kam es in der Folge trotz so mancher kritischen Situation nicht wieder zu einem Bootsverlust.

Obwohl die tauchtechnische Ausbildung an der ULG auch weiterhin im Vordergrund stand, gab es nun ein Umdenken, die Sicherheit erhielt oberste Priorität. So wurde auch die Rettungsausbildung intensiviert. Philosophie für die deutschen Ein-Abteilungsboote war es, ein havariertes U-Boot entweder an der Wasseroberfläche oder auf Grund liegend, kontrolliert zu evakuieren. Zum Üben dieser Fertigkeiten erhielt die ULG einen

weltweit einmaligen Tieftauchtropf mit einer Wassertiefe von 33 Metern, der 1977 erstmalig genutzt werden konnte. Die Ausbildung an diesem Tieftauchtropf war für den angehenden U-Bootfahrer obligatorisch, wer sie (oder das regelmäßige Wiederholungstraining) nicht erfolgreich absolvieren konnte, musste seine Träume vom U-Bootfahren schnell begraben. Doch vor Beginn der eigentlichen Ausbildung wurde mittels eines peniblen, regelmäßig zu wiederholenden Gesundheitschecks die sogenannte U-Boot-Tauglichkeit überprüft. Dabei wurden so Manchem die Grenzen seiner körperlichen Leistungsfähigkeit aufgezeigt.

Für die Taktikausbildung nutzen die Besatzungen unterschiedliche Ausbildungsgeräte und Simulatoren an der Waffenschule der Marine in Eckernförde. Eine besondere Rolle spielte der Teamtrainer AWU206, der 1977 errichtet wurde. Das AWU206 wurde konstruiert für die besonderen Anforderungen des neuen Bootstyps U206, ausgerüstet mit dem in Deutschland entwickelten „intelligenten“ Torpedo DM2. Hier ließen sich taktische Situationen bis hin zum gleichzeitigen Einsatz mehrerer drahtgelenkter Torpedos üben. Die Simulationen waren derart realitätsnah, dass vielen im Eifer des Gefechts gar nicht mehr bewusst war, dass sie sich in einer virtuellen Umgebung befanden. Das Bootsverhalten wurde anschließend in Nachbesprechungen durch das Ausbildungspersonal, selbst erfahrene U-Bootfahrer, detailliert analysiert. Diese Debriefings waren bei den Besatzungen in den Anfangsjahren aufgrund der häufig überaus „offenen“ Kritik allerdings sehr unbeliebt.

Zwischen 1973 und 1975 wurden 18 Boote der Klasse 206 in Dienst gestellt, aber auch die OPZ-Teams der sechs Boote der älteren Klasse 205 profitierten von der Simulatorenausbildung im AWU, sodass die Übungen sogar über viele Jahre hinweg Tag und Nacht im Schichtbetrieb stattfinden mussten. Mit der Umrüstung von 12 Booten zur Klasse 206A wurde 1989 zusätzlich eine entsprechende Ausbildungsanlage AWU206A beschafft.

Am 31. August 1989 wurde die Ubootlehrgruppe in das Ausbildungszentrum Uboote (AZU) umgewandelt und mitsamt den Ausbildungsanla-



Ausbildung an der Torpedobeladeeinrichtung

gen nach Eckernförde verlegt, nur der Tauchtropf verblieb in Neustadt. Auch die bislang im Schulsystem des Marineamtes verankerte taktische Simulatorenausbildung wurde in das der Ubootflottille unterstellte AZU integriert. Dort sind seitdem alle Ausbildungsgänge für U-Bootfahrer zusammengefasst und bieten mit hochmodernen Simulatoren und Ausbildungsanlagen, die ständig den technischen Entwicklungen der U-Boote angepasst werden, eine der weltweit leistungsfähigsten Ausbildungseinrichtungen für konventionelle U-Boote. Das AZU verfügt über keine eigenen Schulboote, dies wäre bei der derzeitigen geringen Stückzahl an U-Booten nicht realisierbar. Seit 2001 sind das Hydroakustische Analysezentrum der Marine (HAM) und die Marine-

unterwasserortungsstelle (MUWOSt) auf Fehmarn dem AZU angegliedert. Nach Wegfall der Typflottillen im Jahr 2006 ist das AZU der Einsatzflottille 1 in Kiel unterstellt.

Ihren ersten Kontakt mit dem AZU erhalten angehende U-Bootfahrer, wenn sie ihre Systemausbildung durchlaufen. Hier wird der Soldat, der meist schon über eine fachspezifische Ausbildung verfügt, zum U-Bootfahrer gemacht. Dafür steht eine breite Palette an Ausbildungsmitteln und -geräten zur Verfügung, von Computer unterstützten CUA-Hörsälen bis hin zu einer Ausbildungshalle, in der praktisch die gesamte Schiffstechnik eines U-Bootes begehbar montiert ist. Die Besonderheit: Alle Komponenten dieser Anlage funktionieren und sind untereinander vernetzt. Stabsbootsmann Britzmann, der für die Ausbildungsanlage verantwortlich ist, erklärt dem Interessierten, „man könnte damit sofort zur See fahren, wenn sie nicht ortsfest installiert wäre“.

Im Verlauf seines beruflichen Werdegangs nimmt der U-Bootfahrer immer wieder an Lehrgängen und Ausbildungsabschnitten am AZU teil, bis hin zum mehrwöchigen Kommandantenlehrgang, der mit einer anschließenden längeren Prüfungsfahrt in See den angehenden U-Boot-Kommandanten hinsichtlich seines Könnens und seiner Belastbarkeit an seine Grenzen führt.

Ein weiterer Eckpunkt der U-Bootausbildung am AZU ist die Teamaus-



Taktisches Ausbildungsgerät FÜWES 212A am AZU



Ein Check-Team des AZU steigt in See über

bildung. Ob Tiefensteuern oder OPZ-Dienst, hier wird der bislang individuell ausgebildete U-Bootfahrer in sein zukünftiges Team integriert. Als Ausbildungsmittel dienen dabei primär das eingangs erwähnte FÜWES 212A für die taktische Arbeit sowie der dreidimensional bewegliche Tiefensteuersimulator.

Darauf aufbauend werden nun die zusammengeschweißten Teams und Teilteams zu einsatzbereiten Besatzungen geformt. Dazu geht es auf See, diese Ausbildungsabschnitte finden direkt auf den U-Booten statt. Beginnend mit Tagesfahrten und ersten vorsichtigen Tauchgängen, dann die Anforderungen schrittweise steigernd, wird aus den Individuen an Bord eine funktionierende Besatzung geschmiedet.

Die bestandene „See- und Tauchklarbesichtigung“ durch den Kom-

mandeur des AZU oder Geschwaders ist das Ticket, um am Seeverkehr teilnehmen zu dürfen. Ein weiterer Schritt hin zur Einsatzreife ist die Tauchtechnische Gefechtsausbildung (TTG). Dort verlangen die Ausbilder und Prüfer des AZU den Technikern an Bord während einer zweiwöchigen Seefahrt das gesamte Können ab. Sie müssen beweisen, dass sie ihr Boot in allen erdenklichen Szenarien im Griff haben.

Einzelne Ausbildungs- und Prüfab-schnitte sind zu wiederholen, wenn Schlüsselpersonal wechselt oder das U-Boot einen längeren Werftaufenthalt absolviert hat. Nur so ist sicherzustellen, dass das Ausbildungsniveau jederzeit auf der Höhe bleibt.

Schon immer wurde bei deutschen U-Bootfahrern auf besonderen kameradschaftlichen Zusammenhalt Wert gelegt, an Bord muss sich schließlich jeder blind auf seinen Nachbarn verlassen können. So waren (und sind auch noch immer) die Feiern in der sogenannten „Untertriebszelle“ legendär, einem mit zahlreichen ausgemusterten Ausbildungsstücken dekorierten „Sozialraum“ an der damaligen ULG, nun am AZU.

Ausblick

Der Einsatz von konventionellen U-Booten war bislang eine wesentliche Kernkompetenz der Deutschen Marine, die über viele Jahrzehnte internationale Beachtung fand. Dafür war und ist maßgeblich die stringente Ausbildungssystematik ursächlich. Die Hauptmerkmale sind:

Die Verflechtung der Ausbildungseinrichtungen und deren Personal mit der Flotte, der dadurch ermöglichte ständige Austausch und die Rotation von U-Bootfahrern zwischen Bordkommandos und Ausbildungsverwendungen. Diese stellen sicher, dass einerseits keine praxisfremden Theoretiker den Nachwuchs unterrichten und andererseits die Bordbesatzungen von den neuesten Entwicklungen in der Lehre profitieren können. Hier stellt sich die Frage, ob sich das bewährte System in Zukunft bei der geringen Stückzahl an U-Booten aufrecht halten lässt und ob überhaupt genügend Ausbildungspersonal aus den Reihen der U-Bootfahrer rekrutiert werden kann.

Die ausgezeichnete materielle Ausstattung der Ausbildungseinrichtungen: Es galt über einen langen Zeitraum die Philosophie, dass eine umfassende hoch qualifizierte Ausbildung die beste „Lebensversicherung“ für den U-Bootfahrer ist. Auch hier ist es fraglich, ob der hohe Stand weiter gehalten werden kann, wenn die U-Bootwaffe in der Deutschen Marine mehr und mehr an Stellenwert verliert.

Diese Probleme beschäftigen aber auch die meisten der anderen U-Boot fahrenden Marinen in der NATO. Die ideale Lösung wäre das Konzentrieren der Ausbildung für konventionelle U-Boote an einem internationalen Ausbildungszentrum. Und hier bietet sich das Haus mit bester internationaler Reputation und anerkannt hohen Standards an: das AZU. Schließlich verfügt das Ausbildungszentrum Uboote bereits über langjährige gute Erfahrungen mit der Ausbildungsunterstützung befreundeter Marinen, sei es, dass ausländische U-Bootfahrer an deutschen Lehrgängen teilgenommen hatten oder dass komplette Lehrgänge für andere Marinen am AZU durchgeführt wurden. In der Struktur des AZU ist eine Gruppe „Internationale Ausbildung“ vorgesehen, deren Dienstposten jedoch derzeit nicht besetzt sind. Hier zu investieren ist die große Zukunftschance der U-Bootausbildung in Eckernförde.

Text & Fotos: Matthias Faermann/AZU

„Leinen los!“ schreibt U-Boot nach Duden, die amtlichen Bezeichnungen der Marine wie z.B. Ubootflottille bleiben natürlich unverändert.



Vor 25 Jahren prägte noch analoge Technik die Ausbildung

Internationales Ausbildungszentrum U-Boote?

Leinen Los! führte ein Gespräch mit dem Stellvertreter des Kommandeurs und Chef des Stabes der Einsatzflottille 1, Kapitän zur See Jan Kaack:

Leinen Los! Die Anzahl der U-Boote der Deutschen Marine wird langfristig nicht mehr als sechs U212 umfassen. Kann damit in Zukunft genügend Ausbildungspersonal für das AZU regeneriert werden?

Kaack: In Zukunft wird für die Regenerationsfähigkeit des AZU nicht die Anzahl der Boote entscheidend sein, sondern die Anzahl der Besatzungen. Da wir im Bereich des Geschwaders mit dem Mehrbesatzungsmodell auf acht Besatzungen plus einer Werftgruppe gehen werden, steht hier der früheren Zahl von zehn Besatzungen ein Äquivalent von ca. 8,5 Besatzungen gegenüber. Trotz dann fehlender Redundanzen sollte sich aus diesem Personenkreis eine ausreichende Zahl von Ausbildern rekrutieren lassen. Allerdings nur, wenn Personalführung und Geschwader/AZU noch intensiver und – besonders wichtig – rechtzeitig gemeinsam an der Personalplanung arbeiten. Dadurch kann verhindert werden, dass laufbahnrechtlich notwendige Verwendungen außerhalb des U-Boot-

bereiches zu Fehlstellen führen.

Leinen Los! Das AZU ist international führend hinsichtlich der Ausbildungsphilosophie und -gestaltung für konventionelle U-Boote. Ist es beabsichtigt, vor diesem Hintergrund und dem Zwang zum „burden sharing“ in der NATO die Rolle der Internationalen Ausbildung weiter auszubauen, so z.B. die Ausbildung für die Ostseeanrainer oder sogar den europäischen Raum in Eckernförde zu zentralisieren?

Kaack: Natürlich ist es vorstellbar, besonders vor dem Hintergrund der Haushaltskonsolidierung in allen europäischen Nationen, militärische Fähigkeiten zusammenzulegen. Bislang ist es jedoch weder geplant, noch von anderen Nationen nachgefragt, eine internationale Ausbildungskomponente auf Dauer am AZU anzulegen. Im Bereich der EF1 sind Vorstellungen entwickelt worden, wie im Falle einer solchen Entscheidung durch die Leitung des BMVg eine Ausbildungskomponente aussehen könnte; gleichwohl liegt eine derartige Entscheidung derzeit nicht vor. Es gibt jedoch verschiedene Nationen, die bereits heute ihr Personal am AZU ausbilden lassen oder



angekündigt haben dieses zu tun. Hierbei wird das gesamte Spektrum von lehrgangsgebundener Individualausbildung in laufenden deutschen Lehrgängen bis hin zu speziell gestalteter Teamausbildung in englischer Sprache abgebildet. Dies sind jedoch immer Einzelentscheidungen und stellen derzeit zumindest noch keinen Wechsel hin in Richtung Internationales Ausbildungszentrum dar. Sollte in naher Zukunft die Entwicklung in diese Richtung gehen, sind das AZU und auch das Ubootgeschwader gut aufgestellt, um auch diese Herausforderung aufzunehmen.

Foto: PIZ Marine

Premiere für die HAMBURG

Am 19. Oktober hieß es für die Fregatte HAMBURG „Leinen los und ein!“. Sie machte sich als erste Fregatte der SACHSEN-Klasse (Typ 124) auf den Weg ans Horn von Afrika, um an der EU-geführten Anti-Piraterie-Mission Atalanta teilzunehmen. Während des Transits hielt die Fregatte vor Kreta, um gemeinsam mit der Luftwaffe an



der Übung Rapid Arrow 2010 teilnehmen. Bis die Patriot-Einheiten der Luftwaffe aufgestellt und einsatzbereit waren, schützte die Fregatte die Einheiten gegen alle eingespielten Angriffe aus der Luft. Anschließend übernahmen diese die Luftverteidigung des angenommenen Schutzobjektes und die HAMBURG ergänzte nunmehr mit ihren eigenen, weitreichenden Radaranlagen das Luftlagebild. Unter der Aufsicht der Prüfer der NATO diente die Übung dem Ziel, auch fernab der Heimat streitkräftegemeinsam die Abwehr einer Bedrohung aus der Luft zertifiziert zu bekommen. Das Ergebnis der Zusammenarbeit war erfolgreich und die Fregatte HAMBURG setzte ihre Reise fort.

Text & Foto: PIZ Marine, Ricky Vogler

Unsere Marine im Einsatz

Operation Atalanta
Fregatte HAMBURG mit 2 Sea Lynx

Einsatzverband Unifil
Tender DONAU
Schnellboot HYÄNE

Standing NATO MCM Group
Minenjagdboot HERTEN

Standing NATO Maritime Group
Fregatte LÜBECK



Der Umschlag in den deutschen Seehäfen hat 2010 schneller als erwartet wieder angezogen, darauf konnte Detthold Aden, Präsident des Zentralverbandes der Deutschen Seehafenbetriebe (ZDS), gegen Ende vergangenen Jahres verweisen. Insgesamt ging der ZDS zu diesem Zeitpunkt von einer Zunahme des deutschen Seegüterumschlags um neun Prozent auf 284 Mio. Tonnen aus. Damit würden rund 40 Prozent des Umschlageinbruchs von 2009 wieder aufgeholt, hieß es. Im laufenden Jahr werde mit einem weiteren Plus von vier Prozent gerechnet. „Aber der Weg aus der Krise ist nicht einfach und dauert eben noch etwas“, hielt Aden fest.

Dass es den Seehäfen dennoch an Optimismus nicht fehlt, wird schon allein dadurch deutlich, dass wieder zusätzliches Personal gebraucht wird. Zwar habe sich die Zahl der in den Häfen Beschäftigten während der Krise 2009 um 3,6 Prozent auf 10.816 verringert, aber bereits 2011 könnten bis zu 800 neue Kräfte eingestellt werden. Im Übrigen wurde darauf hingewiesen, dass die Hafenvirtschaft auch davon profitiere, dass sie während der Krise die Stammebelegschaften durch verschiedene Qualifizierungs- und andere Maßnahmen gehalten habe, und nun, darauf gestützt, den Aufschwung gleich voll nutzen könne. Im Rekordjahr 2008 habe es sich gezeigt, dass das Wachstum des deutschen Seegüterumschlags im Zu- und Ablaufverkehr an seine Grenzen gestoßen sei, gab Aden zu bedenken, und forderte deshalb nicht zuletzt vor dem Hintergrund der wieder steigenden Mengen, dass auch die auslaufende Atempause weiterhin genutzt werden müsse, vor allem die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen zügig auszubauen. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes hat der Güterumschlag

in den deutschen Seehäfen im ersten Halbjahr 2010 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum mit einem Volumen von 138,1 Mio. Tonnen um 8,1 Prozent zugenommen.

Die deutschen Reedereien, die noch im Vorjahr davon ausgegangen waren, dass erst etwa ab 2012 wieder mit einer allmählichen Erholung zu rechnen sei, zeigen zwar verhalten, wie es in der Branche üblich ist, Optimismus. „Für sie hat der Aufschwung doch überraschend früher als erwartet begonnen und es zeichnet sich eine Rückkehr zu normalen Verhältnissen ab.“ So fasste Michael Behrendt, Präsident des Verbandes Deutscher Reeder (VDR), die Lage der deutschen Schifffahrt bei der Vorlage des VDR-Jahresberichtes 2010 zusammen. Er versäumte es allerdings nicht, darauf hinzuweisen, dass die Entwicklung in den einzelnen Beschäftigungsbereichen sehr unterschiedlich verlaufen sei und deshalb der positive Trend noch längst nicht alle Reedereien erfasst habe. Dennoch sei die Grundstimmung positiv, zumal im vergangenen Jahr der Welthandel um 11,4 Prozent gestiegen sei und für das laufende Jahr mit einem Wachstum von sieben Prozent gerechnet werde.

Dass die deutsche Schifffahrt die schwere Krise so relativ gut überstanden habe, wurde ihrer gesunden Gesamtstruktur zugeschrieben, die weit überwiegend von mittelständischen Betrieben geprägt werde. In der Krise habe sich gezeigt, dass diese besonders flexibel auf die sich ändernden Märkte reagieren konnten. Sie hätten erfolgreich um den Erhalt ihrer Existenz gekämpft. Diese mittelständische Struktur müsse erhalten bleiben und ihr Wert in Politik und Öffentlichkeit noch mehr verdeutlicht werden.

„Gerade familiengeprägte Unternehmen sorgen über Generationen

für eine große Wertschöpfung und Arbeitsplätze“, so Behrendt. Selbst in der schlimmsten Zeit der Krise hätten die Reedereien praktisch keine Arbeitsplätze abgebaut. Er appellierte bei dieser Gelegenheit wiederholt an die Banken, diese mittelständischen Unternehmen auch künftig nicht im Stich zu lassen.

An die Politik gerichtet hieß es: Die deutschen Reedereien stünden zu ihren Versprechen im Maritimen Bündnis, aber die kürzlich angekündigte Halbierung der Beihilfen treffe besonders die Reedereien, die die deutsche Flagge führen und an Bord ausbilden. Das stelle, so der VDR, die Zuverlässigkeit der Zusagen der Bundesregierung in Frage. Insgesamt werde die nächste Nationale Maritime Konferenz im Mai in Wilhelmshaven als Schlüsselergebnis gewertet, bei dem sich zeigen werde, ob das Bündnis auch künftig noch Bestand habe.

Neben Fragen des Umweltschutzes war natürlich die Piraterie ein betont wichtiges Thema. Dabei begrüßte der VDR die Verlängerung und geografische Ausweitung des Atalanta-Mandates. Aber dies reiche nicht aus, die Sicherheit der Handelsschifffahrt in den gefährdeten Gebieten zu gewährleisten. Über die bisherigen militärischen Maßnahmen hinaus würden dort bewaffnete hoheitliche Kräfte noch besseren Schutz bieten. Die Frage, ob sich die Reedereien an den entstehenden Kosten beteiligen würden, wurde mit einem klaren „selbstverständlich“ beantwortet. Die deutsche Handelsflotte bestand als drittgrößte in der Welt zum Ende des 3. Quartals 2010 aus 3.673 Schiffen mit 81,5 Mio. GT. Der Auftragsbestand belief sich auf noch weitere 734 Schiffe mit 1.117.000 GT. An Bord waren 68.000 Menschen beschäftigt, an Land 22.500. *Text: hjw; Foto: Hafen Hamburg*

Boarding auf der Ostsee



Gemeinsame Übung von Bundespolizei und dänischer Polizei

Morten Brandborg legt größten Wert darauf und betont, „Bornholm ist die Insel mit dem meisten Sonnenschein in Dänemark“. Die Sonneninsel ist deshalb nicht nur bei Touristen bekannt, sondern auch jedem Seemann ein Begriff. Die Insel liegt mitten in der Ostsee, umgeben von viel befahrenen Seewegen und Fahrrouten. Mehr als hundert Schiffe – vom 150.000-Tonnen-Tanker bis zum Fischtrawler – passieren täglich die Insel. Aus diesem Grund wurde die Polizei dort mit einer Sonderrolle betraut.

„Wir sind für die Kriminalitätsbekämpfung auf Schiffen und für die internationale Zusammenarbeit im Ostseeraum zuständig“, sagt Brandborg. Er ist Vize-Polizeichef auf der Urlaubsinsel und leitet die Maritime-Eingreif-Gruppe der Polizei Bornholms. Ein Polizeidistrikt mit gerade 62 Beamten für 42.000 Insulaner.

Gefahr droht seinem Revier überwiegend von See. Deshalb bekamen die Dänen im September Besuch aus Schleswig-Holstein. Beamte der Bundespolizei aus Bad Bramstedt und Neustadt i. H. probten eine Woche lang bei der Übung Marex 2010 mit den Bornholmer Polizisten die Bewältigung verschiedener maritimer Ein-

satzlagen. Die Palette der Fälle reichte in der ersten Phase von der Verfolgung von Straftätern in Ufernähe bis zum Durchsuchen von Schiffscontainern. Höhepunkt war in der Übung jedoch der Zugriff auf See.

„Wir hatten hier schon eine ganze Reihe schwerer Havarien. Am spektakulärsten war der Untergang des großen Frachters FU SHAN HAI unweit der Küste“, erzählt Polizeichef Peter Möller-Nielsen, der gleichzeitig Staatsanwalt auf der Insel ist.

Der von Räubern vor Gotland gekaperte Frachter ARCTIC SEA passierte vor rund einem Jahr auch Bornholm. Und wenn ein Frachter mit einem betrunkenen Kapitän vom Kurs abkommt oder es an Bord einer Fähre zu Ausschreitungen kommt, muss die Polizei notfalls auch an Bord fahrender Schiffe gelangen. „Ich kann mich noch daran erinnern, als eines Morgens das Revier anrief und mir einen Frachter meldete, der auf den Strand gefahren war“, berichtet Möller-Nielsen weiter. Die Polizisten fanden auf der Brücke den vollkommen betrunkenen Kapitän. Er war eingeschlafen und hatte auf keinen Funkspruch reagieren können.

Um im Notfall auf See agieren zu können, haben deshalb acht der 62

Bornholmer Polizisten neben der normalen Polizei- auch eine maritime Sonderausbildung. Sie sind im Klettern trainiert und kennen sich auf Schiffen aus.

Die Ausstattung der Beamten beschränkt sich aber auf die persönliche Ausrüstung mit Schwimmwesten, Schutzanzügen und Helm. Es gibt auf Bornholm weder ein Polizeiboot noch einen Polizeihubschrauber. „Wenn es erforderlich ist, setzen wir auf die Boote der Marine oder der Marineheimwehr. Ein Anruf genügt!“, so Brandborg. Große Polizeischiffe, wie sie die deutsche Bundespolizei mit der BAD DÜBEN hat, gibt es in ganz Dänemark nicht. Polizeiaufgaben übernimmt dort die Marine. So kreuzt bei der Polizeiübung auch das neue Patrouillenboot ROTA der Königlich Dänischen Marine zusammen mit dem Heimwehrkutter HJORTÖ auf. „Es sind immer zwei Einheiten der Dänischen Marine rund um die Uhr in See“, betont Brandborg, der im Nebenamt Kommandant der HJORTÖ ist und früher auf einer Fregatte diente.

Im Ernstfall sei man aber auch auf Hilfe aus Deutschland angewiesen. Die kommt dann mit der BAD DÜBEN der Bundespolizei und Maritimen Einsatzgruppen (MEG). Die MEG-



Mitglieder gehören zu den normalen Besatzungen der Bundespolizeischiffe. Bei der Übung Marex 2010 wurden die deutschen MEG erstmals mit dem Polizeischiff BAD DÜBEN nach Bornholm geschickt.

„Es ist auch das erste Mal, dass wir bei einer Übung mit gemischten Teams aus beiden Ländern üben“, sagt Polizeidirektor Thomas Przybyla von der Bundespolizeidirektion in Bad Bramstedt. Für die einwöchige Übung wurden vier MEG-Teams gebildet. Jedes Team bestand aus zwei dänischen und zwei deutschen Polizisten. Kommandosprache bei dem von der dänischen Polizei ausgearbeiteten Szenario war durchweg Englisch. Höhepunkt der Übung war ein Boarding auf der Ostsee. An Bord der Fähre POVL ANKER wurden verdächtige Gegenstände und Personen vermutet, so die Ausgangslage. Bedingung: Die Fähre darf während der Übung nicht auf ihrer regulären Reise nach Sassnitz gestoppt werden. Sie verringert für das Boarding nur mal eben die Geschwindigkeit von 20 auf 10 Knoten.

„So etwas macht man nicht jeden Tag“, berichtet Brandborg, der selbst mit auf die Fähre geht. Die vier Einsatzgruppen setzen sich neben die Fähre. Mit Vollgas drücken die

Bootsführer ihre Schlauchboote an die Bordwand, und die Männer hangeln sich an der Lotsenleiter hoch. Die Passagiere, Lastwagen und Besatzung werden überprüft – nach einer Stunde ist der Einsatz beendet.

Auf der BAD DÜBEN gibt es danach eine kurze Verschnaufpause. Dann zieht der dänische Einsatzleiter die nächste „Lage“ aus der Tasche. Ein unbekanntes Schiff (das dänische Fischereischutzschiff VESTKYSTEN) fährt vor der Hafentmole von Rønne umher und gefährdet den Verkehr. Diesmal gibt es keine Strickleiter. „Seht mal schön zu, wie ihr da rauf kommt“, ruft ein dänischer Ausbilder den in die Boote kletternden Polizisten nach. Die widerspenstige Besatzung des Fischereischiffs hat alle Türen blockiert. Auf dem Signaldeck haben zwei Mann die beiden Feuerlöschmonitore besetzt und halten mit dem Wasserstrahl genau in die anlaufenden Polizeischlauchboote. Gleichzeitig fliegen Farbbeutel und Holzstücke. Die vier Boote schwärmen aus und gehen schließlich auf Zeichen gleichzeitig an die Bordwand.

Die Scheuerleiste der VESTKYSTEN wird zur Kletterhilfe. Innerhalb weniger Augenblicke sind die 16 Beamten an Bord. Sie arbeiten sich vom Heck

zum Bug vor und überwältigen Mann für Mann. Nach 15 Minuten ist die Kontrolle über das Schiff hergestellt. Den Abtransport der Besatzung übernimmt der Super Puma-Hubschrauber der Fliegerstaffel Nord aus Fuhlendorf. Die Polizisten überführen das Schiff in den Hafen.

„Wir haben in Dänemark keine Polizeihubschrauber, da ist das Training mit dem deutschen Hubschrauber besonders gut“, sagt Morten Brandborg. Wie bei den Booten darf der Polizei-Offizier in Dänemark im Notfall auf die Dänische Luftwaffe oder Marine zurückgreifen. Deren Hubschrauber kommen bei Bedarf von Karup in Jütland. Die Bundespolizei hat in der Fliegerstaffel Nord vier Super Puma bei Bad Bramstedt stehen. Im Notfall wären sie in 90 Minuten auf Bornholm. *Text & Fotos: fb*



Das schwimmende Klassenzimmer

Der Dreimast-Toppschoner THOR HEYERDAHL

Von Hans Karr

„Die THOR HEYERDAHL geht mit Schülern auf große Fahrt“, war Mitte Oktober in den Kieler Nachrichten zu lesen. „Als schwimmendes Klassenzimmer brach der Kieler Traditionssegler am 16. Oktober 2010 zu einer großen Amerikafahrt auf. Mit 32 Schülern an Bord führt die Reise über Teneriffa und die Kleinen Antillen nach Panama, Kuba und über die Bahamas und Azoren zurück nach Deutschland“, so das Blatt weiter

über die halbjährige Reise, die, wenn Wind, Wetter und die Meerestheiten mitspielen, am Ostersonnabend in Kiel wieder enden wird.

Der Dreimast-Toppschoner THOR HEYERDAHL ist neben der GORCH FOCK der zweite in Kiel beheimatete Großsegler. Ein besonderes Schiff, das nun schon fast dreißig Jahre als schwimmendes Klassenzimmer unterwegs ist. „Unsere Segelreviere sind im Sommer die Ost- und Nord-

see“, erklärt Kapitän Detlef Soitzek. „Seit 1996 führen wir mit der THOR HEYERDAHL auch sechs- bis siebenmonatige Winterreisen mit Schülern der gymnasialen Oberstufe zu den Kanarischen Inseln, in die Karibik sowie Süd-, Mittel- und Nordamerika durch. Während der Reise gibt es durch eingeschiffte Lehrer Schulunterricht. Exkursionen und Aufenthalte in den verschiedenen Ländern bringen Abwechslung in den Schul- und Bordalltag“, ergänzt Soitzek.

Betrieben wird das Segelschiff von einer gemeinnützigen GmbH. Zweck der Gesellschaft ist die Förderung von Wissenschaft und Forschung, Volksbildung und Jugendpflege sowie Kooperationen mit dem Verein Segelschiff THOR HEYERDAHL. Der Verein hat etwa 900 Mitglieder aus dem gesamten Bundesgebiet, von denen sich gut 200 ehrenamtlich nach dem Motto „Hand gegen Kojen“ als Stammbesatzungsmitglieder engagieren. Zweck des Vereins ist es gemäß Satzung unter anderem, „Segeln als pädagogische Möglichkeit zu nutzen zur Förderung des Sports, der Erziehung, der Denkmalpflege betreffs der Erhaltung und Wiederherstellung historisch bedeutender Segelschiffe, der Heimatpflege und -kunde, des Umweltschutzes und der Völkerverständigung.“

„Wir sind immer an fachkundigen Mitseglern interessiert. Bedarf besteht für gelernte Seeleute, Nautiker und Maschinisten einerseits zum sichereren Betrieb des Schiffes und andererseits auch zum Anleiten der eingeschifften Jugendlichen in ihrem seemännischen Bordalltag. Die beruflichen Erfahrungen und die fachlichen Qualifikationen dieses Personenkreises sind für uns wertvoll. Nicht zu vergessen: Ein guter Smutje ist ebenso willkommen“, so das Vorstandsmitglied Dieter Lentfer. Je nach persönlicher Verfügbarkeit und beruflicher Abkömmlichkeit erfolgt während einer langen Reise





Transport und Verkehrswirtschaft, früher See-Berufsgenossenschaft, und des Germanischen Lloyds durchgeführt.

Die erlebnispädagogische Jugendarbeit auf der THOR HEYERDAHL hat das Ziel „die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in ihrer Selbstständigkeitsentwicklung zu fördern, ihnen Mut zu machen, selbst etwas anzupacken, um dabei zu entdecken, dass mehr in ihnen steckt, als sie vielleicht glauben. Gegenseitige Hilfe und Kooperation sind die Eckpfeiler des Programms. Nur, wenn alle mitmachen, können die Segel gesetzt und das Schiff auf Kurs gehalten werden, um den Zielhafen zu erreichen.“ Praktische Seemannschaft, Segelsetzen und -bergen, Segelmanöver, Steuern des Schiffes und terrestrische Navigation gehören zum Ausbildungsumfang an Bord. Gefordert werden Einsatzbereitschaft, Umsicht und Ausdauer zur Lösung der gestellten Aufgaben.

Seefahrt unter Segeln verlangt Sorgsamkeit und Konzentration. Jeder muss Verantwortung für andere, sich selbst und das Schiff übernehmen und sich aktiv am Schiffsbetrieb beteiligen. „Erziehung durch die See, nicht für die See“ lautet das Motto. Absoluter Verzicht auf Alkohol und Tabak, eingeschränkter Handy-Gebrauch, diszipliniertes Verhalten, Übernahme von Verpflichtungen wie Kombüseendienst, Backschaft oder Reinschiff und gegenseitiges Unterstützen sind pädagogische Grundpfeiler und Leitlinien. Das Zusammenleben auf engstem Raum fordert gegenseitige Rücksichtnahme, die es zu erlernen und zu praktizieren gilt.

Ziel der Reise ist gegen Ende die Übergabe des Schiffes an die Jugendlichen. Ein „neuer“ Kapitän und „neue“ Funktionsträger werden gewählt und übernehmen die Schiffsführung. Während dieser Zeit halten sich Stammbesatzung und der richtige Kapitän, der selbstverständlich weiterhin die volle Verantwortung für Schiff und Besatzung trägt, im Hintergrund. Die Jugendlichen machen so ihre ersten Erfahrungen als Verantwortliche und als Gruppenmitglieder. Bei Fehlern stürzen sie nicht in ein Chaos ab, denn die immer wachsamsten Augen der Stammbesatzung achten stets auf ihr Handeln.

Die Sommer-Reisen in Nord- und

innerhalb der Stammbesatzung ein Austausch.

Die THOR HEYERDAHL hat eine bewegte Geschichte. Vor 80 Jahren in Westerbroek/Holland bei Smit & Zoon gebaut und vom Stapel gelassen, führten Reisen als Frachtmotorsegler bis Südafrika und in die Karibik. In den Jahren 1979 bis 1983 wurde das 50 m lange Schiff, mittlerweile in einem erbärmlichen und wrackähnlichen Zustand, von dem Nautiker Detlef Soitzek und dem Ingenieur Günther Hoffmann ersteigert, in Kiel restauriert, renoviert und stielecht zu einem Dreimast-Toppssegelschoner umgebaut. Der norwegische Forscher Thor Heyerdahl übernahm aufgrund der persönlichen Verbindung zu Detlef Soitzek, der in den Jahren 1977 bis 1978 an seiner Expedition auf dem Schilfboot TIGRIS teilgenommen

hatte, die Patenschaft für den Segler. Er taufte ihn am 13. November 1981 persönlich auf seinen Namen. Seit dem Frühjahr 1983 ist die THOR HEYERDAHL als Jugendsegler in Fahrt und hat seither mehr als 25.000 Jugendliche auf ihren Planken über die Meere gefahren. „Damit junge Menschen lernen, im Team zu arbeiten, zusammen in Harmonie zu leben, unabhängig von sozialen oder nationalen Unterschieden“, wie Thor Heyerdahl in seiner Taufrede seinerzeit ausführte.

Nach einer umfassenden Sanierung von Oktober 2007 bis Mai 2009 bei den Kieler Howaldtswerken, die quasi einem Neubau des Rumpfes gleichkam, erhielt die THOR HEYERDAHL im Juni 2009 erneut die Fahrterlaubnis für die weltweite Fahrt. Die Sanierungsarbeiten wurden unter Einbeziehung der Berufsgenossenschaft für

Ostsee verfolgen das gleiche pädagogische Konzept, sind aber mit zwei bis drei Wochen Seefahrt erheblich kürzer. So zum Beispiel die Aktion „Summerschool unter Segeln“, die sich als Beitrag zur ganzheitlichen Erziehung und Bildung von Jugendlichen versteht. Auch Kurzreisen für Erwachsene sind im Angebot. Mit den Schönheiten der Inselwelt in der „dänischen Südsee“ sowie den norwegischen und schwedischen Fjordlandschaften vermitteln auch diese Reisen unvergessliche Eindrücke von Natur, Wind, Meer und dem Zusammenleben an Bord eines Segelschiffes. Des Weiteren

helfen zahlreiche Tagesfahrten zu den unterschiedlichsten Anlässen und mit zahlenden Gästen an Bord die Betriebs- und Unterhaltungskosten einzufahren.

Die THOR HEYERDAHL ist bei vielen seglerischen Ereignissen ein immer wieder gern gesehener Gast. Von Anfang an ist sie Mitglied in der großen internationalen Familie der Sail-Training-Schiffe und nimmt regelmäßig an deren organisierten Regatten und Hafenveranstaltungen teil. Unter der Segel-Nummer TSG 342 ist sie eingetragenes Schiff der Sail Training Association Germany (S.T.A.G.). Bei so

mancher Windjammer-Parade segelte die THOR mit und erhielt auch manche Trophäe. Ist die GORCH FOCK zur Kieler Woche mal „dienstlich außer Haus“, so übernimmt die THOR HEYERDAHL bei der traditionellen Seglerparade die Funktion des Führungsschiffes.

*Segelschiff THOR HEYERDAHL gemeinnützige Fördergesellschaft mbH
Wischhofstraße 1-3
24148 Kiel
Tel: (0431) 67 77 57
Fax: (0431) 67 83 67
www.thor-beyerdahl.de*

Atlas-Unterwasserdrohnen auf Erfolgskurs

Im letzten Quartal meldete Atlas Elektronik Erfolge mit seinen Unterwasserdrohnen SeaOtter Mk II und SeaWolf. Das Unternehmen stellte damit erneut seine Führungsrolle in der maritimen Hochtechnologie unter Beweis und überzeugte mit Flexibilität und Know-how.

Im Hafen von Portland gab es im September erfolgreiche Testläufe des 3,5 m langen und 1 Tonne schweren SeaOtter Mk II. Ausgestattet mit dem Vision600 Synthetic Aperture Sonar (SAS) führte das autonome Unterwasserfahrzeug über zehn Stunden lang diverse Missionen aus. Die Drohne zeichnete Daten von einer Minenfeld-Attrappe auf, führte diverse Erkundungsmissionen durch und sammelte Informationen von Schiffswracks im Portland Harbour. Das Besondere an den Sonarbildern des SAS-Systems ist die hohe Auflösung, mit der die Aufnahmen am Grund des Portland Harbour gemacht werden konnten. Vision600 SAS ist modular aufgebaut und kann so in verschiedenen Konfigurationen genutzt werden. Zudem zeichnet es sich durch einen geringen Stromverbrauch aus und lässt sich mit anderen Sensoren verbinden. Neben den internationalen militärischen Kunden interessieren sich auch Offshore-Unternehmen für diese Unterwassererkundungen.

Im Rahmen eines Projektes zur Verbesserung der Sicherheit im Fährverkehr untersuchte Atlas Ende Oktober den Seeboden im Rostocker Hafenbe-



SeaOtter Mk II (oben) und SeaWolf (l.)



SAS-Sonaraufnahme eines Wracks in Portland Harbour

cken. Hierbei wurden die Sonardaten des autonomen Unterwasserfahrzeugs SeaWolf aufgezeichnet. Die 2 m lange und nur 110 kg schwere Drohne inspizierte vollautomatisch das Gebiet in der Nähe des Piers an der Wendepalte der Fähren. Bei der Auswertung der aufgezeichneten Sonardaten gab es anschließend eine Überraschung. Neben kleinen Artefakten wurde auch ein Objekt mit einer Kantenlänge von

drei Metern geortet, das den Hafenbehörden bisher unbekannt war. In einer folgenden Mission konnten Videobilder betrachtet werden, die per Lichtwellenkabel vom Unterwasserfahrzeug zur Bedienkonsole übermittelt wurden. Das Objekt wurde als Betonblock identifiziert, der nun schnellstmöglich entfernt werden soll.

Text: hkr; Fotos: Atlas Elektronik (2), hkr

Torpedoboot SCHNEEWITTCHEN

Ein märchenhafter Name für ein kleines Boot der Marine

Als ich zum ersten Mal ein Mützenband der Kaiserlichen Marine mit der Aufschrift S.M.S. SCHNEEWITTCHEN in der Hand hielt, war ich zunächst über diesen außergewöhnlichen Namen ziemlich erstaunt. Eine Märchenfigur als Namensgeber eines Kriegsschiffes? Schon etwas ungewöhnlich oder? Bei den Schiffen der Kaiserlichen Marine denkt man eigentlich an schwer armierte Linien- und Panzerschiffe mit Riesengeschützen oder Große und Kleine Kreuzer, da passt doch so ein Name auf gar keinen Fall. Es fallen einem so stolze Namen wie HINDENBURG, KAISER, DRESDEN, CÖLN, EMDEN, BADEN, SEEDLER, oder ILTIS ein. Zum Teil finden wir diese Namen auch heute in unse-

nen seien. Märchenfiguren fanden da keinen Platz, sondern Feldherren, Admirale, Staatsmänner, weibliche Mitglieder Deutscher Fürstenhäuser, Reptilien usw. Die Namensgebung für seine Dampfjachten allerdings behielt der Kaiser sich selbst vor.

Warum nun aber ausgerechnet Schneewittchen? Gebaut wurde sie als Torpedoboot A auf der Kaiserlichen Werft in Danzig. Mit knapp 35 Metern Länge und einer Verdrängung von gerade mal 88 t ein wohl eher kleiner Vertreter der Kaiserlichen Marine. Der Stapellauf erfolgte am 20. Dezember 1888 und 1889 wurde das Boot als Torpedo-Schulboot eingesetzt. Bereits im Jahr 1899 baute man es zur Stationsjacht um und taufte es am 30. Januar 1899 auf den Namen SCHNEEWITTCHEN. Sein Einsatz erfolgte nun als Stationsjacht und Wachtschiff in Kiel. Dieser Dienst wurde auch während des Ersten Weltkriegs fortgesetzt. Die Streichung als Kriegsschiff erfolgte am 21. September 1920 und bereits ein Jahr später begann man mit der Verschrottung.

Alle Versuche, den Ur-

sprung der Namensgebung in Erfahrung zu bringen, schlugen fehl. Die Literatur widmet S.M.S. SCHNEEWITTCHEN nur wenig Raum und der Grund der Namensgebung ist nicht zu ermitteln.

Dennoch, ein nicht uninteressantes und ein wenig geheimnisvolles Boot der Kaiserlichen Marine. Ich hoffe, dass das Dunkel für diese Namensgebung durch diesen Artikel vielleicht ein wenig erhellt wird und S.M.S. SCHNEEWITTCHEN nicht ganz in Vergessenheit gerät.

Wenn einer der Leser dieses Magazin helfen und die Frage beantworten könnte, Redaktion und der Verfasser wären dankbar.

Text & Fotos: Claus Patzelt



Mützenbänder der SCHNEEWITTCHEN

rer Marine wieder, so wie: KÖLN, EMDEN oder KARLSRUHE. Kaum jemand würde also auf die Idee kommen, dass eines der Boote Kaiser Wilhelms II. auf den schönen Namen SCHNEEWITTCHEN getauft worden ist. In der Regel wurden Kriegsschiffe mit den Namen von ehemaligen See- oder Kriegshelden, Figuren aus der Mythologie, nach bekannten Fürstenhäusern oder Städten getauft. Aber in diesem Fall gab es eine Namensgebung, die völlig aus dem Rahmen fiel. Mit Allerhöchster Kabinettsorder vom 17. August 1875 wurden Richtlinien erlassen, nach welchen Gesichtspunkten die unterschiedlichen Schiffsklassen zu benen-

Mützenbänder

Während der Zeit der Kaiserlichen Marine wurden Mützenbänder in den Farben Gold, Silber und Rot getragen. Die Bänder mit goldfarbener Beschriftung wurden vom seemännischen, die mit der silberfarbenen vom technischen Personal getragen. Bänder mit roter Beschriftung trugen die Schiffsjungen.

S.M.S. SCHNEEWITTCHEN im Kaiser-Wilhelm-Kanal



Disneys Traumschiff

Am 9. Dezember 2010 hat die Meyer Werft mit der DISNEY DREAM das erste von zwei Kreuzfahrtschiffen an die Disney Cruise Line, Orlando/USA übergeben. Dieser mit 128.000 GT vermessene 340 Meter lange und 37 Meter breite Neubau ist das größte bisher in Deutschland gebaute Passagierschiff. Mit seinen 340 Metern Länge zählt es sogar zu den drei längsten in der Welt. Leistungsstarke Motoren erlauben eine Geschwindigkeit von 23,5 Knoten. 4.000 Passagiere finden auf dem mit vielen technischen Feinheiten ausgestatteten Schiff Platz. Dazu gehört eine Wildwasserbahn von 245 Metern Länge, die erste auf See überhaupt. Nach dem Ausdocken in Papenburg erfolgte die Überführung in das niederländische Eemshaven zur Erledigung der üblichen Restarbeiten und Durchführung der Probefahrten. Die Abschlussdockung wurde bei Blohm + Voss Repair in Hamburg erledigt. Für den 26. Januar ist die Jungferntour der DISNEY DREAM von ihrem Heimathafen Port Canaveral in Florida aus zu den Bahamas geplant. *bjw*



Ausdocken der DISNEY DREAM in Papenburg

Aufträge für Meyer Werft

Die Papenburger Meyer Werft, die zu den wenigen Werften in der Welt zählt, die große Passagierschiffe in Perfektion bauen können, hat in der gegenwärtig schwierigen Zeit einen neuen wichtigen Akquisitionserfolg erzielen können: Die Norwegian Cruise Line (NCL), ein alter Kunde des Unternehmens, hat zwei weitere Neubauten bestellt. Sie werden mit ihrer Größe von 143.500 GT jeweils über 4.000 Passagieren Platz bieten und sollen 2013 bzw. 2014 abgeliefert werden. Der Gesamtauftragswert wird mit 1,2 Mrd. Euro angegeben. *bjw*



Computergrafik der Neubauten

Die Lloyd Werft kann das!

Für die Bremerhavener Lloyd Werft sind Schiffsverlängerungen und äußerst spektakuläre Umbauten großer Passagier- und Fährschiffe seit über zwanzig Jahre Routine. Mit einem neuen Auftrag geht es aber nun um etwas anderes: Für die schwedische Reederei Stena Line, einem alten Kunden der Werft, sollen die beiden erst 2006/2008 gebauten Ro/Ro-Fähren STENA TRADER und STENA TRAVELLER um jeweils 12 Meter auf dann 200 Meter verkürzt werden. Notwendig sind diese Operationen, damit die Schiffe ab 2011 in den engen Häfen der kanadischen Ostküste einsetzbar sind.

Der Auftrag ist jedoch nicht allein auf die Verkürzung der beiden Schwesterschiffe durch Heraustrennen eines Mittelteils beschränkt, sondern umfasst auch die erhebliche Ausweitung der Passagierkapazität von derzeit 300 auf 1.000, was deutlich vergrößerte Aufbauten erfordert. Darüber hinaus wird eine zweite Heckrampe installiert und die bestehende modifiziert. Zusätzlich erhalten beide Schiffe eine Bugpforte, die es ermöglicht, dass Fahrzeuge direkt durch die Schiffe ein- und ausrollen können. Der Einbau von fünf Hängedecks bietet Platz für die Aufnahme weiterer Pkw. Ein drittes Bugstrahlruder wird die Manövrierfähigkeit im künftigen Fahrtgebiet der kanadischen Inseln noch verbessern. Für die Umbauzeit, also die Realisierung eines völlig veränderten Konzepts, war pro Schiff 55 Tage angesetzt. *bjw*



Arbeiten unter Hochdruck

Neue Windparks

Anfang 2012 wird nördlich von Rügen ein weiterer Windpark entstehen. Die geplante Anlage Baltic II soll mit 80 Windturbinen je 3,6 Megawatt eine Gesamtleistung von 288 Megawatt erzeugen und könnte nach Angaben des Wirtschaftsministeriums Mecklenburg-Vorpommern mit 1.200 Gigawattstunden jährlich Strom für rund 340.000 Haushalte liefern. Investor ist das Unternehmen EnBW, das 16 Kilometer vor der Halbinsel Darß-Zingst den Windpark Baltic I mit 21 Windrädern errichtet hat. Die Investitionen für Baltic II werden mit rund einer Milliarde Euro angegeben. Vor Rügen ist außerdem noch ein weiteres Windpark-Projekt in der Planung. Nördlich der Insel, in etwa 18 Kilometern Entfernung, soll der Windpark Arcadis Ost 1 mit 70 Turbinen entstehen. Der Baubeginn ist für 2014 vorgesehen. *bjw*

Neue Tiefseebohrungen möglich

Nachdem die USA bereits sechs Monate nach der Katastrophe mit der Bohrinsel DEEP WATER HORIZON im Golf von Mexiko vorzeitig von einem Verbot von Tiefseebohrungen für die Suche und Förderung von Öl und Gas vor ihren Küsten abgerückt sind, ist nun auch die Europäische Union gefolgt. EU-Energiekommissar Günther Oettinger hat zwar in Brüssel Pläne für schärfere Sicherheitsauflagen für Bohrplattformen vorgelegt, von dem ursprünglich geforderten europaweit geforderten Stopp für Tiefseebohrungen in der Nordsee ist in dem Papier jedoch nichts mehr zu finden. Wie es hieß, habe sich vor allem das Ölförderland Großbritannien strikt dagegen ausgesprochen. Ansonsten bleibe die Entscheidung über Offshorebohrungen Sache der 27 EU-Staaten. Jedoch ist geplant, einen EU-einheitlichen neuen Rechtsrahmen zu schaffen, um bestehende Gesetzeslücken zu schließen und die zum Teil sehr uneinheitlichen Vorgaben in den Ländern anzugleichen. Ein formaler Vorschlag soll im nächsten Frühjahr vorgelegt werden. *bjw*

Klassisches Design

Nach den eher futuristisch anmutenden Mega-Yachten der jüngsten Zeit glänzt Blohm + Voss jetzt mit einem neu entwickelten Yacht-Typ, der mit seinen formschönen Linien und zwei Schornsteinen Erinnerungen an die dreißiger Jahre weckt. B+V 111 MY VINTAGE lautet die offizielle Bezeichnung. Bei einer Länge von 111 Metern, einer Breite von 15,6 Metern und 5,30 Meter Tiefgang besteht der Antrieb aus zwei jeweils 2.560 kW leistenden Dieselmotoren für eine Höchstgeschwindigkeit von 17 Knoten. Zur Ausstattung gehören jeweils zwei zehn Meter und 8,5 Meter lange Begleitboote, die für Ausflüge genutzt werden können, sowie ein Hubschrauberlandedeck. Außer den Eignerräumlichkeiten bietet die Yacht Platz für bis zu 14 Passagiere und 25 Besatzungsmitglieder. Als besonderes Detail nennt Blohm + Voss eine Aussichtsplattform unterhalb des hinteren Mastes, von der aus die Passagiere einen sehr guten Überblick über die Yacht selbst und die sie umgebende See haben. Damit das alles ganz bequem bleibt, ist die Plattform mit einem Fahrstuhl zu erreichen. *bjw*



Zeichnung: Friedrich Möllers



So schön kann Seefahrt sein

Und noch ein Rekord

Es ist schon eigenartig, was sich Leute so einfallen lassen, um beispielsweise im Guinnessbuch der Rekorde einen Platz beanspruchen zu können. Einen der jüngsten Fälle, die in diese Kategorie gehören, leistete sich die AIDA-Reederei mit ihrer AIDABELLA, das nun für sich reklamieren darf, das größte Kreuzfahrtschiff zu sein, das jemals einen Wasserskiläufer auf dem Haken hatte. Vor der spanischen Küste in der Bucht von Alicante zog das Schiff einen Reporter der TV-Sendung „Galileo“ bei einer Geschwindigkeit von 14 Knoten genau sechs Minuten und 25 Sekunden am Seil durch das ruhige Meer. Selbstverständlich dokumentarisch nicht nur für den begehrten Bucheintrag, sondern auch gleich für das Fernsehen festgehalten. *bjw*



Volle Kraft voraus!

Rostock & Robben hautnah

Am 10. Januar 2011 eröffnet der Deutsche Marinebund zusammen mit dem Partner KG Travel Overland Flugreisen GmbH & Co. das neue Reiseportal „Maritime Reisen“ unter www.reisen-maritim.de.

Wir können auf mehr als 30 Jahre Touristik-Erfahrung zurückblicken. Unsere Reisespezialisten arbeiten für Sie täglich am schönsten Thema überhaupt: Urlaub!

Mitglieder erhalten 3% Rabatt!

Speziell für Sie haben wir uns ein paar Besonderheiten ausgedacht: Gruppenreisen, bei denen maritime Traditionen, die Marine und Kameradschaft im Vordergrund stehen. Einige diese Reisen werden durch den Marinehistoriker Dr. Jann Markus Witt begleitet.

Als Eröffnungsangebot laden wir Sie in die Welt des einstigen Fischerdorfes Warnemünde und der Hansestadt Rostock ein. Das Highlight dieser Kurzreise ist der Besuch des Marine Science Center mit seinen maritimen Bewohnern. Das hautnahe Treffen mit den Robben wird ein besonderes Erlebnis!

Freitag, 15.04.2011

Individuelle Anreise nach Rostock. Sie wohnen im First Class Trihotel. Entspannen Sie in der hoteleigenen 1.800 m² großen Bade- und Wellness-

landschaft „Aqua“. Am Abend lernen Sie die anderen Reisetilnehmer kennen.

Samstag, 16.04.2011

Morgens starten Sie zu einer Hafenumrundfahrt von Rostock nach Warnemünde mit anschließender Stadtführung. Nachmittags besichtigen Sie das Marine Science Center. Im Rahmen des Angebots „Seehunde hautnah erleben“ können Sie einen der Wissenschaftler auf die Arbeitsplattform im Tierbereich begleiten. Anschließend Rückfahrt in Eigenregie. Am Abend genießen Sie ein viergängiges Captain's Dinner.

Sonntag, 17.04.2011

Ihr Reiseleiter begleitet Sie zunächst auf einer Stadtführung in Rostock. Anschließend gehen Sie an Bord des Eisbrechers STEPHAN JANTZEN. Es folgt die Rückfahrt zum Hotel, danach individuelle Abreise.

Inklusivleistungen:

- 2 Übernachtungen im Doppelzimmer mit Frühstück
- 1 x 3-Gang Abendessen am Freitag
- 1 x 4-Gang Captain's Dinner
- Transfer Hotel – Rostock Stadthafen mit öffentlichen Verkehrsmitteln inkl. Reiseleitung
- Hafenumrundfahrt Rostock-Warnemünde inkl. Reiseleitung

- Stadtführung Warnemünde inkl. Reiseleitung
- Transfer Warnemünde - Hotel mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- Fährüberfahrt (Hin- & Rück) zur Hohen Düne in Warnemünde
- Führung im Marine Science Center „Robben hautnah“
- Transfer Hotel – Rostock-Steintor mit öffentlichen Verkehrsmitteln inkl. Reiseleitung
- Stadtführung in Rostock inkl. Reiseleitung (Dauer ca. 1,5 Stunden)
- Besichtigung des Eisbrechers STEPHAN JANTZEN inkl. kurzer Führung (Dauer ca. 30 Minuten)
- Transfer Rostock - Hotel mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- Nutzung der exklusiven Bade- und Wellnesslandschaft „Aqua“

Hinweise:

Mindestteilnehmerzahl: 14 Personen
Begleitung durch den Bundesgeschäftsführer des DMB, Adalbert Rohde.
Bei einer Anreise mit der Bahn sind wir Ihnen gerne behilflich.
Bei Nichterreichen der Teilnehmerzahl kann die Reise vom Veranstalter ohne Ersatz abgesagt werden.

Buchung unter:

(040) 27 84 24 50

bis zum 1. Februar 2011



pro Person nur
€ 239,-

MdB Gädechens im Scheerhaus

Ingo Gädechens (50), Mitglied des Deutschen Bundestages und des Verteidigungsausschusses, besuchte das Präsidium des DMB im Scheerhaus in Laboe. Gädechens, seit 1988 Mitglied der CDU, errang 2009 das Direktmandat im Wahlkreis 9 Ostholstein/Nordstormarn. Gädechens begann seine seemännische Ausbildung bei der Handelsmarine, wechselte als Soldat auf Zeit zur Bundesmarine und wurde 1984 Berufssoldat. Seit vielen



Ehrung auf Fehmarn: v.l.: Hans-Peter Kirscht, Johannes Norenz, 1. Vorsitzender des MV Fehmarn, Otto Lange, 2. Vorsitzender, Ingo Gädechens

Jahren hat der Abgeordnete seinen Lebensmittelpunkt auf der Insel Fehmarn. Er bekleidet diverse Ämter auf Orts-, Kreis und Landesebene der CDU in Schleswig-Holstein. Seit 27 Jahren ist Ingo Gädechens Mitglied des Deutschen Marinebundes und des Marinevereins der Insel Fehmarn und wurde dafür auch mit der Treuenadel in Gold ausgezeichnet.

In einem konstruktiven und offenen Gespräch über den Deutschen Marinebund, die Bundeswehr und die Deutsche Marine wurden vor allem die Aussetzung der Wehrpflicht, die außergewöhnlich hohe Belastung der Besatzungen, die materielle Ausstattung der Teilstreitkraft und die Zukunft der Marine diskutiert.

Ein weiterer Themenschwerpunkt war die Zukunft des DMB als größtem maritimen Interessenverband Deutschlands, die Neugestaltung der Historischen Halle und die Baumaßnahmen auf dem Gelände des Marinebundes in Laboe, die zurzeit in einem Masterplan zusammengefasst werden.

Für die weitere Zukunft wurde eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit vereinbart. Unter anderem wurde angedacht, dass der Abgeordnete am 22. Oktober in Freiburg vor dem Blauen Parlament des Deutschen Marinebundes in Freiburg zu den Delegierten sprechen könnte.

Text: ws; Foto: MV Fehmarn/ws



Vertrauensvolles Gespräch in der Kojie des Scheerhauses: Ingo Gädechens und der Präsident des DMB, Karl Heid

Projekt Einsatzarmee Bundeswehr

Das 20. Jahrhundert endete aus Sicht der Geschichtsschreibung mit dem Umbruch von 1989/90. Die Geschichte der Bundeswehr nach der Deutschen Einheit wird zukünftig in der Forschungsarbeit des Militärgeschichtlichen Forschungsamtes (MGFA) einen Schwerpunkt bilden. Dabei ist der Beitrag der Streitkräfte zur deutschen Einheit ebenso zu untersuchen wie die innen- und bündnispolitische, soziale, wirtschaftliche und operative Dimension der Auslandseinsätze. Ort dieser Forschungen ist das im Juli 2010 begonnene Projekt „Einsatzarmee Bundeswehr“. Inhaltlich steht die Anpassung der Bundeswehr an ihre neuen Aufgaben („Transformation“) im Mittelpunkt. Die wissenschaftliche Auseinandersetzung mit den deutschen Streitkräften im Wandel beinhaltet nicht nur die nationale Ebene, sondern auch globale Entwicklungen

und Veränderungen der Bündnisse.

Insbesondere für die Erforschung deutscher Auslandsmissionen sollen dabei auch persönliche Erinnerungen und Kenntnisse von Soldaten, die an den Operationen teilgenommen haben einbezogen werden. In Ergänzung der offiziellen Dokumente (z.B. Einsatztagebücher) sind diese oft sehr persönlichen Quellen geeignet, ein möglichst realitätsnahes Bild der Einsätze zu zeichnen.

Deshalb sucht das Team des Projektes „Einsatzarmee Bundeswehr“ laufend einschlägiges Material aus privaten Händen (z.B. Tagebücher, Fotos, Filme, Kontingent-CD's etc.). Darüber hinaus werden aus dem Kreis der Soldaten, die im Auslandseinsatz gestanden haben, Gesprächspartner gesucht, die bereit sind, ihre Erlebnisse der Forschung zur Verfügung zu stellen. Alle Aufzeichnungen und Aussagen werden vertraulich behandelt.



Ansprechpartner für Aufzeichnungen und Erinnerungen:

*Korvettenkapitän Dr. Rüdiger Schiel
Tel.: +49-(0)331/9714-417
Militärgeschichtliches Forschungsamt,
Abteilung Forschung FB III, Projekt
„Einsatzarmee Bundeswehr“,
Zeppelinstraße 127/128
14471 Potsdam
MGFAEinsatzarmee@bundeswehr.org
www.mgfa.de/html/einsatzarmee/
MGFA/hfm*

Gedenkveranstaltung im Marine-Ehrenmal

Am 12. November 2010 fand im Marine-Ehrenmal in Laboe die gemeinsame Kranzniederlegung des Deutschen Marinebundes und der Deutschen Marine anlässlich des Volkstrauertages statt.

In der feierlichen Atmosphäre der Gedenkhalle gedachte der Präsident des Deutschen Marinebundes, Karl Heid, gemeinsam mit dem Befehlshaber der Flotte, Vizeadmiral Manfred Nielson, und den Vertretern zahlreicher maritimer Organisationen und Verbände sowie der Politik den auf See Gebliebenen aller Nationen. Tragische Aktualität hatte der jüngste Unfall auf der GORCH FOCK, bei dem eine junge Offizieranwärterin ums Leben gekommen ist. Ihr und den im Rahmen von Auslandseinsätzen gefallenen Bundeswehrangehörigen wurde ein besonderes Gedenken zuteil.

Vizeadmiral Nielson wies auf den besonderen Charakter dieses Ortes hin: „Das Marine-Ehrenmal steht, seit der Übernahme durch den Deutschen Marinebund 1954, als Gedenkstätte für die auf See gebliebenen Seeleute aller Nationen.“ Er erinnerte an die Opfer von Krieg und Gewalt und insbesondere an die Gefallenen der Bundeswehr und betonte die Bedeutung des Gedenkens: „Der Volkstrauertag ist ein Denkmal für den Frieden von heute und zugleich Leuchtturm für

den Weg zum Frieden von Morgen.“

Im Anschluss an die Kranzniederlegungen enthüllte Präsident Heid in der Eingangshalle des Turmes des Marine-Ehrenmals eine vom Deutschen Marinebund gestiftete Gedenktafel zum ehrenden Gedenken an die in den Auslandseinsätzen gefallenen Soldaten der Bundeswehr. In einer kurzen Rede betonte er, wie wichtig es ist, angesichts dieser Auslandseinsätze und der damit verbundenen Gefahren für die Soldaten der Bundeswehr eine neue, angemessene Form des militärischen Gedenkens zu finden: „Es ist ein Nachdenken erforderlich, wie wir Deutschen mit unseren Toten, mit unseren Gefallenen umgehen wollen.“



Ein besonderes Gedenken galt an diesem Tage auch den Gefallenen zweier Schiffe, die im Zweiten Weltkrieg untergingen. Am 14. November 1941 trafen der deutsche Hilfskreuzer KORMORAN und der australische Kreuzer SYDNEY vor der Küste von

Westaustralien aufeinander. Nach einem kurzen, aber heftigen Gefecht sanken beide Schiffe. Von den 397 Seeleuten der KORMORAN kamen 80 ums Leben. Auf der SYDNEY gab es keine Überlebende, 645 Mann fanden den Tod.

Für die australische Marine war es der größte einzelne Verlust in ihrer Geschichte. Es ranken sich zwischenzeitlich viele Rätsel und Legenden um diesen Vorfall. Die Erinnerung an die SYDNEY ist in Australien seither lebendig geblieben. Erst im März 2008 konnten die Wracks beider Schiffe in 2.500 Meter Tiefe gefunden werden.

Ehregast der Gedenkstunde in der Historischen Halle war der australische Botschafter Peter Tesch, der in Begleitung des australischen Verteidigungsattachés, Captain Gavin Irwin, einen Gedenkstein zur Erinnerung an die Gefallenen enthüllte.

In seiner Ansprache machte Botschafter Tesch deutlich, wie wichtig die Erinnerung an dieses Ereignis für viele Menschen in Australien bis heute ist. Zugleich betonte er, wie sehr man in Australien, aber vor allem auch in Deutschland aus der Geschichte gelernt habe: „An diesem Tag also, da wir der Opfer so vieler Männer und Frauen gedenken, schaue ich gern der weiteren Zusammenarbeit unserer beiden Länder entgegen, in der zum Ausdruck kommt, dass diese Opfer nicht umsonst waren.“

Präsident Heid machte in seiner Rede deutlich, dass es für den Deutschen Marinebund eine große Ehre ist, die Gedenktafeln für die Toten der SYDNEY und der KORMORAN im Marine-Ehrenmal aufzustellen: „Sie sind der sichtbare Beweis für die Bedeutung dieses Ortes als internationale Gedenkstätte für den Frieden und Versöhnung. Es ist unser Bestreben, die Erinnerung an die Männer zu erhalten, die in zwei verheerenden Weltkriegen ihr Leben verloren. Ihr Tod ist uns stete Mahnung, den Frieden unter den Völkern zu erhalten.“

Text & Foto: mfa

Mehr über das Gefecht zwischen dem Hilfskreuzer KORMORAN und dem Leichten Kreuzer HMAS SYDNEY lesen Sie in „Leinen los!“ 2/2011.



28. Shanties Live

Aus Anlass seines 30-jährigen Jubiläums war der Dortmunder Shanty-Chor vor wenigen Wochen zum dritten Mal Ausrichter dieses großen Chorfestivals. Beteiligt waren die Shanty-Chöre aus Paderborn, Hamm, Linden-Dahlhausen, Bünde, Hagen und Dortmund. Nach dem Eröffnungslied des Shanty-Chors Dortmund begrüßte der 1. Vorsitzende Manfred Rottke die zahlreichen Gäste in der ausgebuchten Halle. Wolfgang Bercio, Chorleiter des Shanty-Chors Dortmund hatte ein buntes Programm für das Festkonzert zusammengestellt. Jörg Szperna führte als Moderator mit flotten Sprüchen durchs Programm. Zum Finale traten alle 200 Sänger unter der Leitung von Peter Bercio noch einmal gemeinsam vor das begeisterte Publikum.

Text & Foto: Shanty-Chor Dortmund
www.shanty-chor-dortmund.de



Fahrt nach Kiel

Bei herrlichem Sommerwetter unternahmen die Mitglieder der MK Rheda-Wiedenbrück eine viertägige Fahrt nach Kiel und nach Laboe. Von Laboe aus, alle Teilnehmer kamen geschlossen im Scheer-Haus unter, unternahmen die Kameraden Besuche und Ausflüge. Hierzu zählte die Seerohrwerkstatt und das U-Boot-Druckdock des Marinearsenals in Kiel. Obligatorisch war auch eine Kranzniederlegung in der Gedenkhalle des Marine-Ehrenmals. Die Feierlichkeit dieser Zeremonie war für die Mitglieder der MK sehr ergreifend. Mit auf dem Ausflugsprogramm stand eine Fahrt auf dem Nord-Ostsee-Kanal von Kiel nach Rendsburg und zurück. Auf der Heimreise erfolgte noch ein Halt in Hamburg mit einem Besuch des Fischmarktes, der Speicherstadt und der Landungsbrücken. *Albert Bükler/ud*

10 Jahre MJ Forchheim

Im Festzelt trafen sich die Forchheimer Marinejugend, dazu der Shanty-Chor „Die Regnitzmöven“, weitere Mitglieder der Marinefamilie sowie eine Abordnung der neuen Bamberger Marinejugendgruppe. Die „Regnitzmöven“ eröffneten den Festakt. Es folgte die Begrüßung durch den Vorsitzenden Hans Gerhard Braun. Nach einem Rückblick auf die vergangenen zehn Jahre rief Pfarrer Klaus Weigand zur Fahnenweihe des neuen Jugendwimpels, gestiftet von Dieter Pöhlmann. Er schenkte den Jugendlichen auch eine Grundausrüstung an Polo-shirts und Baseballcaps mit dem Logo der MJ Forchheim. *Text & Foto: hgb*



1.000 Euro gespendet

Zehn Mitglieder der MK „Eisbrecher Stettin“ Bonn besuchten vor kurzem das Jugendschiff LIKEDEELER. Diesmal wurden eine Bernsteinmanufaktur in Ribnitz-Damgarten, das Marinemuseum auf dem Dänholm und das Ozeaneum in Stralsund besichtigt. Auf einer kleinen Feier an Bord, die anlässlich des 20-jährigen Bestehens der Partnerschaft beider Vereine ausgerichtet wurde, hoben die Vereinsvorsitzenden Berthold Heupel und Wolfdietrich Barmwoldt ihre freundschaftliche Zusammenarbeit hervor. Als Gastgeschenk überreichte die MK einen Scheck in Höhe von Euro 1.000 an die LIKEDEELER. *Text: R. Stenzel; Foto: C. Szymanski*



Spendenübergabe

Ehrung in Bergkamen

Roland Schäfer, Bürgermeister der Stadt Bergkamen, ehrte Anfang November aktive Vereinsmitglieder der MK Kamen/Bergkamen, die sich als Ehrenamtliche besonders für das Gemeinwesen einsetzen. Besonders hervorgehoben wurde Rolf Pause, der die MK seit 1993 als 1. Vorsitzender führt. Er organisiert und moderiert seit 2003 jährlich das Shanty-Chor-Festival beim Hafenfest in der Marina Bergkamen-Rünthe. Besondere Unterstützung erhielt Pause in diesen Jahren vom 2. Vorsitzenden der MK, Helmut Zahn, dem 1. Kassierer, Horst Pojda und dem musikalischen Leiter des Shanty-Chors, Rolf Krämer.

Text & Foto: Dieter Nagel



Helmut Zahn, Horst Pojda, Roland Schäfer und Rolf Pause (v.l.)

Törn an die Ostsee

Die MK Minden fuhr zum Auslaufen des Segelschulschiffes GORCH FOCK zu seiner 156. Ausbildungsreise an die Ostsee. Unter den Klängen des Marinemusikkorps Nordsee verabschiedeten viele Angehörige und Schaulustige den Großsegler, der auch Kap Hoorn umrunden wird. Beim anschließenden Besuch des MEM trafen die Westfalen auch den ehemaligen Kommandanten des Minenjagdbootes MINDEN, Fregattenkapitän Rainer Schrammen. Dieser übergab dem Vorsitzenden der MK den letzten Heckflaggenstock als Dauerleihgabe. *Text: K. Leeseemann/ud; Foto: privat*



Übergabe des Flaggenstocks

Treue Mitglieder

Für 50-jährige Treue zum Deutschen Marinebund bedankte sich Helmut Herzig, Vorsitzender des Landesverbands Südwest, im Namen des Bundesvorstandes bei der Lorsch MK. Die feierte ihr 50-jähriges Jubiläum mit einem Abendessen, musikalisch untermalt von Helmut Horn mit seiner steirischen Harmonika. Seit 1982 ist die Gaststätte „Jäger aus Kurpfalz“ Mittelpunkt des Kameradschaftslebens. Volker Ahlers erinnerte an Aktivitäten wie die monatlichen Kameradschaftsabende, Grillfeste, Weihnachtsfeiern und mehrtägige Ausflüge. Seit 26 Jahren veranstaltet die MK eine jährliche Fischfete. Die nächste soll am 21. Mai 2011 stattfinden.

Text: Petra Heisler; Foto: MK Lorsch
www.mk-lorsch.de.vu



Dieter Stötzel, Helmut Herzig, Volker Ahlers, Hildegard Silber (v.l.)

Kurs Tossens

Vor Kurzem unternahm die MK Aldenhoven eine Fahrt nach Tossens auf der Halbinsel Butjadingen. In Wilhelmshaven besichtigten die Kameraden das Deutsche Marinemuseum und fuhren mit einer Barkasse durch die Hafenanlage. Vom Bontekai aus beobachteten die Kameraden die Einlaufparade des Jade Weser Port-Cups 2010 unter der Kaiser-Wilhelm-Brücke. Der Törn endete in der örtlichen Disco. Dort wurde das Tanzbein geschwungen, bis der Hängemattswalzer gespielt wurde.

Text & Foto: Günter Moritz



Shanty-Abend

Shanty und Labskaus? In Amberg fast unbekannte Begriffe; dazu kaum Geld in der Kasse der erst zwei Jahre alten MK „Windrose“. Aber die Crew um den Vorsitzenden Ingo Baas ging die Sache beherzt mit Zeitungskampagnen und Plakat-Aktionen an. Bis auf den letzten Platz besetzt war das maritim dekorierte Sudhaus im Vereinsheim der MK. Der Marinechor aus Kelheim brannte ein buntes Feuerwerk von Seemannsliedern ab. Mit vielen Zugaben und dem Versprechen, im kommenden Jahr wieder einen Shanty-Abend auszurichten endete ein unterhaltsamer Abend. Text & Foto: MK Amberg



Unter Freunden

Zum diesjährigen „Schießen mit Freunden“ trafen sich Teilnehmer von verschiedenen Vereinen aus Verden/Aller. Die MK Verden richtete das Schießen auf Initiative ihres Vorsitzenden Hans-Joachim Ehrhardt und der Schießwartin Birgit Gutzeit aus. Dr. Joachim Bopp, LVL Nordsee, hatte den Wanderpokal gestiftet, um die Jugendarbeit der teilnehmenden Verbände zu fördern. Der spannende Wettkampf wurde vom Schützenverein Dörverden gewonnen. Dr. Bopp überreichte den Wanderpokal und den Reinerlös der Veranstaltung von 102,40 Euro an den Jugendleiter Harald Ahlers. Text & Foto: MK Verden



Überreichung des Pokals

PLUTO wurde 50

Die MK Hameln feierte mit vielen Freunden sowie Gästen aus Marine und Politik den 50. Geburtstag ihres Heimschiffes PLUTO. Die Hamelner Oberbürgermeisterin Susanne Lippmann empfing im Rathaus ehemalige Kommandanten der PLUTO, unter ihnen Kapitän zur See Thomas Jugel, heute Kommandeur der Einsatzflottille 1 Kiel. Vier ehemalige Kommandanten und der Kommandant des Patentbootes HAMELN, Kapitänleutnant Jochen Beyer, trugen sich in das Goldene Buch der Stadt ein. Beim offiziellen Empfang am Schiffsanleger überreichte Jugel den alten Originalstempel der PLUTO aus der Marinedienstzeit als Geschenk an Hans-Hermann Weper, den 1. Vorsitzenden der MK Hameln.

Foto & Text: Stefanie Kiene



H.-H. Weper, G. Lösekrug-Möller, J. Beyer, O. Deppmeyer, S. Lippmann und T. Jugel (v.l.)

85 Jahre jung

Die MK Fröndenberg feierte ihren 85. Gründungstag unter großer Anteilnahme der benachbarten Örtlichen Gliederungen des Sauerlandes. Die musikalische Unterstützung erfolgte durch den Shanty-Chor Lendringsen. Die Gründung der MK erfolgte 1925 durch 12 ehemalige Teilnehmer am Boxer-Aufstand in China, die nach ihrer Internierung in Japan in die Heimat zurückkehrten. Noch heute sind die Andenken aus dieser Zeit im Marineheim in Fröndenberg zu sehen.

Text: Berthold Degenhardt/lud; Foto: privat



An der Waterkant

Unter dem Motto „Von Frechen an die Waterkant“ gab der Shanty-Chor der MK Frechen zum vierten Mal in der Audomar-Kirche ein Benefiz-Konzert zugunsten der neuen Klaes-Orgel. Beate Schwer, Seelsorgebereichs-Musikerin in Frechen, lockerte das Konzert durch Orgelvorträge auf. Im Anschluss übergab der Shanty-Chor dem Orgelbauverein die stolze Summe von 822 Euro. Die MK erhöhte den Erlös um 178 Euro auf 1.000 Euro. Insgesamt spendete die MK in vier Jahren mehr als 4.000 Euro für die neue Orgel. Übrigens: Die MK Frechen sucht für ihren Shanty-Chor noch sangesfreudige Mitglieder. Probe ist montags von 18:00 bis 20:00 Uhr in der Mauritiuschule in Frechen-Bachem.

Kontakt: volkermueller@t-online.de

Text & Foto: Josef Nathan



Friesland-Törn

Der MV Lippstadt führte mit 18 Frauen und Männern auf den Kanälen und Meeren im niederländischen Friesland einen Bootstörn durch. Mit drei Motorjachten legten sie in Langelille ab. Am späten Nachmittag machte die „Flotte“ in Akkrum fest. In den folgenden Tagen besuchten die Crewmitglieder mit ihren Booten die Orte Langweer, Stavoren, Lemmer, Blokzijl und Echtenerbrug. Dort wurde zünftig gefeiert. Werner Klumpp animierte mit seinem Akkordeon zum Mitsingen von Seemannsliedern. Die Bordverpflegung war dank der mitgereisten Damen ausgezeichnet, da sie aus dem Füllhorn ihrer Rezepte und mit Improvisationstalent leckere und zum Teil deftige Menüs hervorzauberten.

Text: Günter Heidrich; Foto: MV Lippstadt



Die Crew in Blokzijl

Premiere gemeistert

Das erste öffentliche Konzert des Shanty-Chors der MK Dingolfing stand unter dem Motto: „Nimm mich mit Kapitän auf die Reise.“ Der 15 Mann starke Chor unter der Leitung von Bernhard Gruber begeisterte mehr als 300 Besucher. Bekannte Melodien wurden von den Gästen aus voller Brust mitgesungen. Die einzelnen Stationen der musikalischen Reise wurden angekündigt von Johann Leitl, Chormitglied und LL-Süd des LV Bayern im DMB. Präsentiert hatte sich auch die DGzRS mit einer Ausstellung. Erst nach mehreren Zugaben endete ein sehr unterhaltsamer Shanty-Abend, den die Akteure und MK-Mitglieder danach in gemütlicher Runde feierten. Text: Baas; Foto: Kläger



Auf großer Fahrt

Eine viertägige Reise führte den Shanty-Chor aus Lahnstein an die Weser. Untergebracht waren die Männer auf dem ehemaligen Schulschiff DEUTSCHLAND. Besucht wurden Abeking & Rasmussen und die Meyer Werft sowie die Hafenvelten in Bremerhaven. Eine Rundfahrt mit dem Hafenbus führte die Sänger durch die weitläufigen Container- und Autoterminals. Ein Kameradschaftsabend mit dem ortsansässigen Shanty-Chor aus Lemwerder beschloss den erlebnisreichen Ausflug des Shanty-Chors aus Lahnstein vom Rhein an die Weser.

Text & Foto: wj



Labskaus im Turm

Die MK „Admiral Hipper“ Andernach lud zum traditionellen Labskausessen. Anwesend waren Landrat Dr. A. Saffig und Oberbürgermeister A. Hütten. Auf Einladung des Ehrenmitgliedes des Landes-Seglerverbandes Rheinland-Pfalz, Friedel Hecken, nahmen der Kapitän des Feuerschiffs ELBE 1, Josef Steiner mit Gattin Petra, gleichzeitig Erster Offizier an diesem Essen teil. Insgesamt wurden durch Jürgen Heimbach 28 Personen verwöhnt. Die Gäste folgten einer Empfehlung des 1. Vorsitzenden, Kaleu a.D. Werner Lammerich, und verzichteten auf politische Themen. Text & Foto: wj



Benefizkonzert

Die MK Traunstein hatte das Marine-Musikkorps Nordsee zu einem Benefizkonzert geladen. Fregattenkapitän Lutz Bammler begeisterte mit seinen Musikern die rund 400 Besucher. Das Benefizkonzert endete mit einem kleinen Zapfenstreich. Während der Weihnachtsfeier der MK Traunstein wurde der Erlös des Konzertes in Höhe von 2 x Euro 1.700 an die Aktion „Die im Dunkeln sieht man nicht“ und die Lebenshilfe Traunstein übergeben.

Text & Foto: Heinz Bruns



Kampf um den Löwen Großes für die Kleinen Zeltlager in Laboe

17 Vereine von Greifswald bis Stuttgart folgten der Einladung nach Leipzig zum letzten Ranglistenwettkampf der Saison 2010. Die 168 Wettkämpfer fanden ideale Bedingungen auf dem Gelände des Leipziger Seesportclubs am Elsterstausee.

Acht Leipziger Seesportler/-innen nahmen den Kampf im Mammutfeld im Kampf um den Löwen auf. Trotz der sehr guten Leistungen der Leipziger ging der Löwe zum wiederholten Mal nach Erfurt. Kerstin Stolze vom Club maritim Erfurt kam auf unglaubliche 575 Punkte. Platz zwei belegte Chris Lenhardt (SSV Sömmerda) mit 562 Punkten. Susan Friedrich und Jörg Matzelt konnten mit den Platzierungen drei und vier sehr zufrieden sein.

Text: J. Matzelt; Foto: privat



Dieses Motto wählten die Reservisten der Kreisgruppe Südwestfalen, Mitglied der MK Siegerland, als Thema ihres diesjährigen Tages der Reservisten. Die Bevölkerung war eingeladen, mit Leopard I-Panzern gegen eine Spende auf der ehemaligen Panzerstraße der belgischen Streitkräfte in Siegen eine Runde mitzufahren. Unterstützt durch die Kameradschaften der Kreisgruppe wurden Spenden für die DRK-Kinderklinik Siegen gesammelt. Nebenbei waren historische Fahrzeuge ausgestellt, darunter Willys Jeeps, Munga, Iltis und Co. An die Kinderklinik wurde die stolze Summe von 8.010,55 Euro in Form eines Schecks übergeben. Text & Foto: Kajo Jung



Biertasting

Zahlreiche Gäste machten Quartier im Scheerhaus, genossen das kulinarische Angebot, ritten einen ersten Herbststurm ab und machten einen Ausflug in die Welt des Bieres.

Biersommelier Timo Hinkel, ein Sachse in bayerischer Tracht in Norddeutschland, entführte die Zuhörer in die Anfangszeit des Bierbrauens bis hin zu heute üblichen Bierspezialitäten. Es wurde nicht nur Schneider Weisse probiert, Abstecher führten nach Schottland, Belgien und Newcastle.

Aber was wäre das beste Bier, gäbe es nicht auch gutes Essen dazu. Die Teilnehmer wurden mit einem rustikalen Büfett verwöhnt, das keine Wünsche offen ließ. Text & Foto: us



Die Marinejugendabteilungen der MKen Aschaffenburg, Hof an der Saale, Stuttgart und Hamm/Lipperode trafen sich 2010 erstmals bei einem Bundesjugendzeltlager in Laboe.

Eine Projektarbeit war die Medien-AG, in der filmisch und kindgerecht das Marine-Ehrenmal in Laboe und das Technische Museum U995 vorgestellt werden sollten. Ständige Freizeitaktivitäten bot aber auch die Knotenbahn, an der jeweils zwei Kontrahenten ihr Können im Seemännischen Bereich unter Beweis stellen konnten. Frisbee- und Ballspiele, Strandbesuche, Erkundung von Laboe, Lagerfeuerabende und gemeinsames Singen brachten allen Teilnehmern Spaß und Vergnügen im Zeltlager.

Besonderes Interesse weckte bei den Jugendlichen die Gelegenheit, mit der Marinejugend Kiel auf der Förde zu segeln. Anschließend ging es an Bord des Hohlstaplenbootes ENSDORF im Kieler Marinehafen. Empfangen wurden die Jugendlichen von Fregattenkapitän Achim Winkler, der bereitwillig alle neugierigen Fragen beantwortete. Eine spannende und für die „Lütten“ besonders zugeschnittene Führung zeigte den Alltag und vor allem die Aufgaben der Besatzung an Bord. Auch beim benachbarten Marinefliegergeschwader 5 in Holtenau durften die Jugendlichen ihre Neugier stillen. Mit Blick auf die Rollbahn mit den landenden Hubschraubern wurden Knöpfe gedrückt und Pilot gespielt, Fragen gestellt und Berufswünsche ausgesprochen.



Abendliche Gespräche am Lagerfeuer ergaben unisono, dass solch ein Jugendzeltlager in Laboe unbedingt zur Tradition werden muss. So wurden bereits Ideen entwickelt für ein Wiedersehen im nächsten Jahr.

Text & Foto: Alexander Hub

Wechsel auf ERFURT

Nach rund drei Jahren Dienstzeit beendete Fregattenkapitän Stefan Gröller am 22. September seinen Dienst auf der Korvette ERFURT. Nach Ansprachen des Kommandeurs des 1. Korvetteneschwaders und der Werftleitung, ergriff Gröller das Wort und bedankte sich für die gute Kooperation in den zurückliegenden Jahren. Er ging in diesem Zusammenhang auch auf die freundschaftlichen Beziehungen zur Stadt Erfurt und zur dortigen MK ein. Der neue Kommandant ist Korvettenkapitän Stefan Schulz, zuletzt Erster Offizier auf der Fregatte LÜBECK. Text & Foto: Norbert Knothe



Fernweh und Heimat

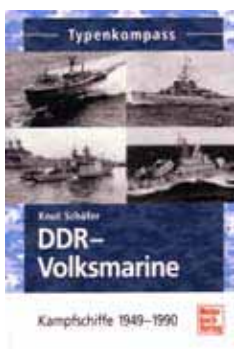


Die deutsche Handelsflotte ist eine der größten weltweit. Knapp 3.600 Schiffe gehören ihr an. Damit liegt die von Deutschland aus betreute Flotte im weltweiten Vergleich hinter Japan und Griechenland auf Platz drei. In seinem Buch

dokumentiert der Autor genau diese Handelsschiffe in über 700 Seitenrissen im Maßstab 1:1.250, deren besonderer Reiz in ihrer Detailgenauigkeit liegt. Die Zeichnungen ermöglichen einen Vergleich der einzelnen Schiffe untereinander, wie es keine fotografische Darstellung besser bieten könnte. Den nach Schiffstypen gegliederten Illustrationen ist eine Schiffsliste in alphabetischer Reihenfolge nach Reedereien vorangestellt. Sie enthält Angaben wie Tonnage, technische Daten, Schiffsantrieb, Geschwindigkeit und Bauwerft sowie Querverweise zum Skizzenenteil. In einem Einleitungskapitel zeichnet der Autor die Entwicklung und Erfolgsgeschichte der deutschen Handelsflotte in der letzten Dekade. Dabei ergänzen zahlreiche Tabellen und grafische Darstellungen den informativen Text.

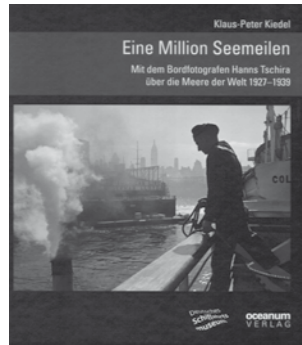
Das empfehlenswerte und mit einem alphabetischen Schiffsindex versehene Fachbuch ist ein vorzügliches Nachschlagewerk, das die Sammlung eines jeden Schiffsliebhabers bereichern wird. *hkr*

Karsten Kunibert Krüger-Kopiske: „Deutschlands Handelsflotte“, Koehlers Verlagsgesellschaft, Hamburg, ISBN 978-3-7822-1011-9, 39,90 €



Dem militärisch-maritim interessierten Leser, der sich erstmalig mit der DDR-Marine beschäftigt, findet im Typenkompass DDR-Volksmarine ein hervorragendes Übersichts- und Nachschlagewerk. Die Einheiten der Volksmarine und ihrer Vorläuferorganisationen werden kompetent und kompakt in Wort und Bild porträtiert. Dabei wird in äußerst komprimierter und gut gelungener Form eingegangen auf das Bauprogramm, die Schiffsdaten, Lebensweg und Schicksal der Schiffe und Boote. Wie bei der Typenkompass-Reihe üblich, werden alle Bilder und die beschreibenden Texte durch übersichtliche Tabellen mit den wichtigsten technischen Daten ergänzt. Eine Zeittafel von 1948 bis 1990 und ein Organigramm mit Stand 1990 vervollständigen das empfehlenswerte Bildbändchen im Taschenbuchformat. *hkr*

Knut Schäfer: „Typenkompass DDR-Volksmarine, Kampfschiffe 1949–1990“, Motorbuch Verlag, Stuttgart, ISBN 978-3-613-03157-9, 9,95 €



Hanns Tschira gehört, was Qualität und Umfang seines Werkes angeht, zur ersten Garde der Bordfotografen, die ab dem Ende des 19. Jahrhunderts mit der Kamera an Bord gingen. Im Jahre 1927 tauschte Tschira sein Fotoatelier in Lörrach gegen eher rustikale Mannschaftskammern an Bord von Linien-Passagier- und Kreuzfahrtschiffen des Norddeutschen Lloyd und fuhr bis 1939 als Bordfotograf unter anderem in die Polarregion und das Mittelmeer, nach Nord- und Südamerika sowie nach Ostasien. Die mehr als 55.000 Negative, die Tschira auf diesen Reisen belichtete und die heute im Archiv des Deutschen Schiffahrtsmuseums in Bremerhaven gehütet werden, zeigen die Schiffe und ihre Besatzungen, das mondäne Leben der Passagiere auf den Ozeanriesen, Impressionen von der Fahrt über See, von Küsten und Häfen. Mehr als 20.000 weitere Fotos Tschiras können auf der Internetseite www.culture-images.de eingesehen und auch bezogen werden. *ws*

Klaus P. Kiedel: „Eine Million Seemeilen: Mit dem Bordfotografen Hanns Tschira über die Meere der Welt 1927–1939“, Oceanum Verlag, ISBN 978-3869270814, 19,90 €



Gerhard Rose, ein ehemaliger Marineoffizier, nimmt uns in seinem zweiten Buch mit in eine Zeit, als es in der Bundesmarine noch mehrmonatige Schulschifffahrten gab. Sieben Monate und 40.000 Seemeilen war die DEUTSCHLAND auf ihrer 49. und 50. Auslandsausbildungsreise unterwegs auf den Spuren der BOUNTY im Indischen Ozean und Pazifik. Der Autor beschreibt auf 250 Seiten die Erlebnisse aus dem Bordalltag von „Seeklar-Chaos“ vorm Auslaufen über Stürme auf hoher See und der Äquator-taufe bis hin zu einem blinden Passagier an Bord. Spannend und abwechslungsreich werden auch die Erlebnisse in den zahlreichen Häfen geschildert. So wird man in eine gar nicht so lang zurückliegende Zeit versetzt, als Handy und E-Mail noch nicht selbstverständlich waren, die Kommunikation mit den Lieben zu Hause noch per Luftpostbrief, Seefunkgespräch oder abenteuerlich zu bedienenden Telefonzellen in Auslandshäfen verlief. Stimmungsvoll ergänzt werden die Schilderungen durch über vierzig liebevoll gestaltete Zeichnungen und eine ausklappbare Übersichtskarte des Reiseverlaufs. *mfa*

Gerhard Rose: „Auf See ist der Himmel näher“, Heiber Verlag, ISBN 978-3-936691-24-5, 11,90 €

Bordtreffen und Suchmeldungen

FLETCHER-Oldies

Vor Kurzem besuchte eine Gruppe der FLETCHER-Oldies die USA. Über New York und Buffalo ging es zu den Niagara-Wasserfällen und am nächsten Tag zum Naval & Military Park zur Besichtigung des Fletchers USS THE SULLIVANS, DD 537.

Hier wurden die Besucher sehr freudig von den Veteranen empfangen. Neben den Unterkünften, der Brücke etc. waren auch der Kesselraum 2 und der Turbinenraum 2 zu besichtigen.

Anschließend wurde im Boston National Historical Park der FLETCHER USS CASSIN YOUNG, DD 793, besichtigt. Dieser jüngere Zerstörer ist mit 5 x 5 Inch Geschützen ausgerüstet.

Hier gerieten die Deutschen an einen ehemaligen Heizer, mit dem in T2 tiefgreifende Gespräche geführt werden konnten.

*Text & Foto: Heinz Bruns/Hans Sottmann
www.fletcher-oldies.de*



Bordtreffen KOBLENZ

Vor einigen Wochen trafen sich nach 50 Jahren ehemalige Besatzungsmitglieder des Minensuchbootes KOBLENZ M 1071 im Marineheim in Fröndenberg. Die Erinnerungen an die gemeinsame Dienstzeit wurden in einem ausgiebigen „Rees an Backbord“ ausgetauscht. Auf dem Programm stand eine Fahrt mit einem Katamaran auf dem Möhnestausee. Die dramatischen Ereignisse der Bombardierung der Staumauer im Jahre 1942 wurden anschaulich von Berthold Degenhardt dargestellt. Nach der Seefahrt folgte ein Besuch des Marine-Historischen-Museums in Arn-

berg. Hier sind Schiffsmodelle von der Antike bis zur Neuzeit ausgestellt. Die Sammlung umfasst sowohl Schiffsmodelle der Handelsschifffahrt, als auch der Marinen. Das Treffen endete im Marineheim Fröndenberg mit einem zünftigen Labskausessen. Die Teilnehmer versprachen, das Treffen in zwei Jahren zu wiederholen.

*Berthold Degenhardt
Mühlenbergstraße 25
58730 Fröndenberg/Ruhr*

Tender ELBE-Premiere

Anfang September 2010 trafen sich mehr als 30 ehemalige Tender-ELBE-Fahrer in Kiel-Raisdorf. Die Teilnehmer waren aus der gesamten Bundesrepublik und sogar aus der Schweiz angereist. Obwohl bei vielen Ex-Tender-Fahrern mehr als 35 Jahre seit der aktiven Marinezeit vergangen waren, kam bereits nach kurzer Zeit das berühmte Marinefeeling auf. Einer ersten langen Nacht der Erinnerungen folgte ein Ausflug nach Laboe. Im Marine-Ehrenmal erhielten die Besucher eine interessante Führung durch das gesamte Areal. Nach einem opulenten Mittagessen im Scheerhaus waren die Gäste voll des Lobes über Führung, Essen und Organisation durch die Verantwortlichen im Deutschen Marinebund.

Dann ging es mit Hilfe eines Stadtführers einmal quer durch Kiel von gestern und heute. Am Abend wurden Dias gezeigt, die mit Musik unterlegt waren, sodass quasi ein Tender ELBE-Film vorgeführt werden konnte.

Beim Abschied nach drei Tagen hieß es, Fortsetzung folgt: Das nächste Treffen findet vom 17. bis 19. Juni unter dem Motto statt: „Von der Patenstadt Lauenburg zur Geburtsstadt Hamburg“.

*Henri Luther
Tel.: (0171) 6 14 59 39
henri.luther@desy.de
www.tender-elbe-a61.de*

12. Marinetreffen

Das Marinetreffen in Hessen begann mit einem Begrüßungsabend mit dem Shanty-Chor aus Alsfeld. Auf dem weiteren Programm standen eine Schifffahrt auf der Lahn, ein Treffen im Heim der MK Wetzlar und ein sehr gut besuchter Gottesdienst in der Evangelisch-Freikirchlichen Gemeinde Gießen. Im Anschluss an den Gottesdienst fand eine kurze Gedenkfeier für die auf See verstorbenen Kameraden statt. Der Shanty-Chor Achtern Diek und Bernd Cembolista umrahmten die Feier musikalisch. Der Gottesdienst wurde von Marga und Roland Bühler vom Evangeliums Rundfunk Wetzlar für eine Sendung aufgezeichnet.

Organisator Bruno Härtel stammt aus dem Riesengebirge und wohnt seit 1978 in Gießen. Er war Bootskommandant in der Kriegsmarine und wurde bei einer Minenexplosion schwer verletzt. Sein Gelübde aus dieser Zeit „Wenn ich lebend aus dem Krieg zurückkomme, werde ich Gott und den Menschen dienen“ hat er wahr gemacht. Härtels Berufsweg mit Stationen im Siegerland, in Süddeutschland und Wetzlar als Gemeindepastor, Lehrer und als Seelsorger der Seeleute, fand bei Erreichen seines Ruhestands kein Ende. Sein spannend geschriebenes Buch „Im Sturm über Bord“ ist nicht nur Zeugnis einer schrecklichen Zeit, sondern auch Dokument der Erfahrbarkeit Gottes in höchster Not.

Dieter Henze aus Kreiensen, in Vertretung für den Präsidenten des DMB angereist, dankte Pastor Härtel für dessen selbstlosen Idealismus und Einsatz bei der Organisation der zwölf bundesweiten Marinetreffen.

Text & Foto: Peter Potzmann



Silbenrätsel

1. Mannschaftsdienstgrad
2. Verschlüsselungsmaschine
3. U-Boot-Gruppe
4. Gewicht zur Kontrolle des Auftriebs
5. Begleitschutz für Geleitzüge
6. Größter Hafen Europas
7. Horizontale Flügel an U-Booten
8. Seemannsknoten
9. Inselgruppe der Gesellschaftsinseln
10. Ehemaliger Großadmiral
11. Schnelles Tauchmanöver
12. ... oder auch Schiffskoch
13. Größter Hafen weltweit
14. Pfarr- und Seemannskirche in Tromsø

a - bal - chen - dam - del - der - der - dra - e - eis - es - fen - frei -
ge - hai - haupt - hi - je - ka - kor - larm - last - le - ma - meer -
nig - per - rae - rot - ru - ru - shang - smut - stek - stop - ta - tau -
te - ter - ter - the - ti - tie

Das Lösungswort ergibt sich aus den jeweils ersten Buchstaben der Begriffe von oben nach unten gelesen. Erstellt wurde dieses Silbenrätsel von unserem Leser **Erhard Utsch**.

Senden Sie bitte die Lösung des Rätsels bis zum
8. Februar 2011 an:

Redaktion „Leinen los!“
Gebrüder-Wright-Straße 5
53125 Bonn

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.
Unter den richtigen Einsendungen verlosen wir drei maritime Bücher und drei Fancy-Work-Arbeiten von Peter Meister

Die richtige Lösung in Heft 6-2010 war: „Landungsbrücken“

Die gesuchten Begriffe waren:

Lecksegel, abflauen, Norwegen, Dösbaddel, Unterleutnant, Niedergang, Gibraltar, Schlicktown, Bundesdienstflagge, Regatta, überlegen, CODAG, Kuba, Erfurt, Notwasserung

Je eine Fancy-Work-Arbeit geht an:

Uwe Wüstenhagen, Salzwedel
Erika Hössel, Fischbach/Rhön
Günter Fichte, Bad Sülze

Je ein Buch gewinnt:

Jan Martin Pauser, Wilhelmshaven
Hermann Meister, Mainburg
Lothar Eckel, Vellmar

Redaktionsschluss für die Ausgabe 2-2011 von „Leinen los!“ ist der 8. Februar 2011

Impressum

Herausgeber

Deutscher Marinebund e.V.
Strandstraße 92, 24235 Laboe
Tel: (04343) 42 70 62, Fax: (04343) 42 70 67
E-Mail: vz@deutscher-marinebund.de
www.deutscher-marinebund.de

Bankverbindung: Kieler Volksbank, BLZ 210 900 07
Konto-Nr. 56 776 608

„Leinen los!“ (ISSN 1432-9069) ist das gemeinsame Magazin des Deutschen Marine-Regatta-Vereins, des DMB-Sozialwerks und der DMB-Jugend-Gruppen. „Leinen los!“ erscheint sechsmal jährlich in den Monaten Januar, März, Mai, Juli, September, November.

Auflage: 18.000

Redaktion

Werner Schiebert (ws), Matthias Faermann (mfa)

Layout: Marcus Bredick

Redaktionsanschrift:

Gebrüder-Wright-Straße 5, 53125 Bonn

E-Mail: leinenlos@marinebund.de

Bei Zuschriften per Mail bitten wir um Angabe Ihrer Postadresse.

Ständige Mitarbeiter/Autoren:

Frank Behling (fb), Hans Karr (hkr), Klaus Mommsen, Claus Patzelt (cp), Peer Schmidt-Walther (psw), Hans Jürgen Witthöft (hju)

Korrektorat: Ramona Bittger

Druck

SocietätsDruck

Kurhessenstraße 4-6, 64546 Mörfelden-Walldorf

Bezug

Deutscher Marinebund e.V.

Strandstraße 92, 24235 Laboe

Jahresabonnement: 22,50 Euro inkl. Porto

Einzelpreis: 3,75 Euro

Die Abbonnementspreise sind fest gebundene Preise

Anzeigenservice

Maritime Mediengruppe, Alexander Hub

Hans-Böckler-Straße 23, 34121 Kassel, Tel: (0561) 9 20 22 04

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos und Zeichnungen wird keine Gewähr übernommen. Mit Namen oder Initialen gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion oder des Herausgebers wieder.

Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe zu kürzen.