

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser,

ein turbulentes Jahr liegt hinter uns. „Finanzkrise“ ist das Wort des Jahres, da sich auch Deutschland den Einbrüchen auf den Finanzmärkten der Welt nicht entziehen konnte. So mancher ehemalige Mariner, der heute bei einer Bank, in der Automobilindustrie oder einem Zulieferer arbeitet, spürt schon heute die Folgen am eigenen Leibe. Ihnen gehört in diesen Stunden unser Mitgefühl.

Positives dagegen für die Deutsche Marine: Am 17. Dezember billigte der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages den Bau eines dritten Einsatzgruppenversorgers der BERLIN-Klasse. Für die Deutsche Marine wird dieses Schiff eine große Lücke schließen. Aber der Neubau ist auch ein Konjunkturprogramm für die

Werftindustrie. Auftragnehmer ist die ARGE EGV, die aus den Firmen Friedrich Lürssen, Flensburger Schiffbau-Gesellschaft, ThyssenKrupp Marine Systems und der Peene-Werft besteht. Rund 600 Arbeitsplätze sollen durch die Vergabe gesichert sein.

Mit dem Beschluss des Bundestags vom 19. Dezember zur Teilnahme von Soldaten an der EU-Mission Atalanta zur Bekämpfung der Piraterie vor Somalia ist das Aufgabenspektrum für unsere Marine um eine weitere Facette reicher geworden. Ob dieser Schritt ausreicht, um die mittlerweile auch mit Verbindungen zum internationalen islamistischen Terrorismus ausgestatteten Piraten nachhaltig in der Ausübung ihrer Tätigkeit zu behindern, können Sie im Bericht von Michael Stehr ab Seite 16 in dieser Ausgabe lesen.

Ein besonderer Dank gilt den zahlreichen Mitgliedern des DMB, die der Redaktion Weihnachtsgrüße und gute Wünsche für das neue Jahr zukommen ließen. Wir können leider nicht alle Schreiben beantworten. Deshalb wünschen wir Ihnen gemeinsam mit Paul Senkblei auf Seite 43 ein friedvolles, glückliches neues Jahr unter dem Dach des Deutschen Marinebundes. Bleiben Sie dem DMB treu und verbreiten Sie weiterhin den maritimen Gedanken, auch weit entfernt von unseren Küsten.

Mit kameradschaftlichen Grüßen

Werner Schiebert



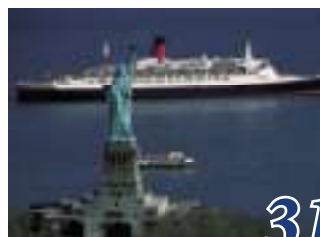
Inhalt



6



12



31



34

Deutsche Marine

- Zwischen Übungsplatz und Flensburger Förde.....4
- Bayern und Marine6
- Mit dem Eisbrecher in die Antarktis.....8
- Berliner Kinder zu Besuch auf dem EGV BERLIN.....11
- GORCH FOCK nach 106 Tagen zurück in Kiel11
- Gedenkveranstaltung zum Volkstrauertag12
- Minenjagdboot HOMBURG zurück12
- Treffen der P-3C Orion-Community14
- Bei der Marine ist der Bär los.....14
- KARLSRUHE leistet Nothilfe gegen Piraten15
- MECKLENBURG-VORPOMMERN im OEF-Einsatz.....15
- Endlich Aktion gegen Piraterie16

Navy News

- Flexibel in küstennahen Gewässern.....21
- Mehr als ein Wächter über den Bosphorus24

Geschichte

- Die Meuterei von 191834

Schifffahrt & Maritimes

- Baltic Max HEINRICH EHLER28
- Unterwegs mit der HEINRICH EHLER
- Abschied einer Königin31
- Größtes Containerschiff unter deutscher Flagge32
- Sail Bremerhaven 201032
- Wechsel beim VDR32
- Schiffsführungssimulator übergeben.....33

Deutscher Marinebund

- Stopp der Energieverschwendung in Laboe2
- DMB-Nachrichten38
- Nachrichten aus den örtlichen Gliederungen.....43

Service

- Schiff des Monats.....22
- Bordtreffen und Suchmeldungen49
- Bücherschapp.....37
- Silberrätsel.....51
- Impressum51

Titelbild: Auch „grüner Schmuck“ ist Teil der infanteristischen Ausbildung für Gefreite OA Anne Bähr ; Foto: Uwe Zeitter

Zwischen Übungsplatz und Flensburger Förde

Anne Bähr in der Ausbildung zum Marineoffizier (Teil 2)



Anne wird in die Steuerung des V-Bootes eingewiesen

Das letzte Quartal 2008 konfrontierte Anne Bähr mit Grundlagen, die sie kontinuierlich in spätere Verwendungen begleiten werden. In den beiden letzten Ausbildungsabschnitten des ersten Halbjahres absolvierte die Soldatin die nautische und die infanteristische Basis.

An der Marineunteroffizierschule (MUS) in Plön ging es um allgemeinemilitärische Grundlagen: Regelmäßige Schussabgaben aus dem Maschinengewehr und huschende Gestalten zwischen den Bäumen verrieten die Offizieranwärter beim Biwak auf dem Truppenübungsplatz in Boostedt bei Neumünster. Petrus bedachte die jungen Marinesoldaten mit reichlich Regen. „Jägerwetter“ heißt das auch bei den Ausbildern der Marine in Anspielung auf die schlechten Sichtbedingungen, die den Infanteristen immer zu Gute kommen.

Die Ausbildungsinhalte der infanteristischen Basis sind dabei bei Weitem nicht nur die, die dem klassischen „Gefechtsdienst aller Truppen“ ent-

stammen. Die Soldatinnen und Soldaten erlernen während der Ausbildung an der MUS die Einsatzgrundsätze für einen Spähtrupp oder das Verhalten bei der Verteidigung der Gruppe. Aber

auch Themen im Zusammenhang mit den Auslandseinsätzen standen auf dem Dienstplan. Einige Tage waren reserviert für die Einsatz vorbereitende Ausbildung für Konfliktverhütung und Krisenreaktion. Hier ging es um die Kenntnisse, die Soldaten in internationalen Missionen benötigen. Besonders die Bildung einer Postenkette zum Zurückdrängen von Demonstranten hat Anne Bähr beeindruckt: „Ich glaube schon, dass das recht imposant ist“, blickt sie am Ende der Ausbildung zurück.

Auf dem Dienstplan standen in diesen Wochen aber auch Themen wie Wachausbildung, Politische Bildung und jede Menge körperliche Fitness. Selbst einen Marsch über 30 Kilometer steckte Anne locker weg. Am Ende fand sie den infanteristischen Ausbildungsabschnitt fast ein wenig zu kurz, wohl auch in der Gewissheit, dass die kom-



Vor der Übung wird die geeignete Tarnung aufgetragen



Wachsamkeit ist auch an Land vonnöten

menden Monate und Jahre vorwiegend ganz anderen Ausbildungsinhalten gewidmet werden. Dennoch ist auch sie mit einem guten Gefühl nach Ende des Lehrgangs abgereist. „Wir haben schon sehr viel gelernt, auch wenn ich denke, dass ich mit diesem Wissen nicht gerade einen Einsatz in Afghanistan antreten wollte“, beschreibt sie den Eindruck, wohl wissend, dass dies ohne weitere Ausbildung auch nicht in Frage kommen kann.

Zum Lehrgang „Nautische Basis“ ist Bähr an die Marineschule Mürwik (MSM) zurückgekehrt. Wie schon beim ersten Aufenthalt im Sommer gefällt es der Soldatin wieder recht

gut im so genannten „Roten Schloss am Meer“. Von ihrer Stube aus kann sie während des Lernens wieder den Blick auf die Flensburger Förde genießen. „Ich fühle mich hier wohl“, schwärmt sie. „Gerade jetzt in der Vorweihnachtszeit haben die Gänge und Nischen, in denen zahlreiche Weihnachtsbäume stehen, einen ganz besonderen Charme.“

Fast schon optimal verliefen die ersten Dienstmonate für Anne Bähr: Mit der Reihenfolge ihrer Lehrgänge hatte sie Glück: Rechtzeitig zur kühlen Jahreszeit waren die Ausbildungsabschnitte im Freien für den Hörsaal abgeschlossen. Navigation,

Kurse und Karten standen im Mittelpunkt der Ausbildung, die sie in den letzten Wochen erlebt hatte. Sie und ihre Kameraden haben dabei das theoretische Wissen für kommende Bordverwendungen erlangt. Dabei wurden beispielsweise Kurse und Fahrzeiten errechnet. Die Unterrichte waren geprägt von praktischen Übungen aus dem seemännischen Alltag. Dazu gehörte auch, dass aus vorgegebenen Kursen und Geschwindigkeiten das Zusammentreffen mit anderen Einheiten, das so genannte Koppeln, zu errechnen war. „Ein bisschen war das alles wie Schule“, lächelt Anne. Vor allem dann, wenn es rechtliche Themen zu pauken galt.

Neben den Ausbildungsthemen rund um die Nautik standen natürlich auch Sporteinheiten auf dem Dienstplan. Zudem erwarben die Offizieranwärter in diesem Ausbildungsabschnitt den Kraftbootführerschein. Das häufige Auftreten der kleinen Kraftboote aus dem Schulhafen in der Flensburger Förde verriet das Vorhaben der angehenden Offiziere. Üben müssen sie dabei nicht nur die Fahrmanöver, sondern auch die speziellen Kommandos und deren Ausführung, Aufgaben, die den „Fahrschülern“ mit intensiver Übung zunehmend leichter fielen. Die erworbene Lizenz kann auch in eine zivile Erlaubnis übertragen werden. Eine Chance, die Anne Bähr wohl gerne nutzen wird: „Da mein Vater ohnehin gerne angelt, würde sich das anbieten“, lächelt sie und freut sich über den praktischen Nebeneffekt.

Quasi nebenbei trat sie mit einer Staffel bei den Schwimmmeisterschaften der Marine in Eckernförde an. „Schwimmen ist eigentlich gar nicht so mein Ding“, gesteht sie und fügt hinzu: „Gewonnen haben wir trotzdem.“

Bevor es im Januar zu den nächsten Teilen der Offizierausbildung geht, hieß es für sie aber erst einmal „in den Weihnachtsurlaub wagtreten!“ Sie freute sich auf ein paar ruhige Tage zu Hause in der Uckermark, aber auch auf ein paar Tage in Moskau bei einer Freundin aus ihrer Abiturklasse.

Text & Fotos: Uwe Zeitter



Auch rückwärts Fahren will gelernt sein

KARLSRUHE leistet Nothilfe gegen Piraten

Nach 86 Tagen im ständigen maritimen Eingreifverband der NATO (SNMG 2) befindet sich die Fregatte KARLSRUHE auf dem Weg nach Ägypten. Auf dem Transit aus dem Persischen Golf, der erste Notruf eines Handelsschiffes: Piraten! Sofort auf Gefechtsstation gerufen konnten schlimmere Folgen vermie-

Golf von Aden und knapp 50 Kilometer südlich der jemenitischen Küste. Das Schiff befand sich in dem Seegebiet auf dem Rücktransit von Doha (Katar) nach Safaga (Ägypten, Rotes Meer). Am Nachmittag des 17. November 2008 meldete das äthiopische Handelsschiff ANDINET zunächst per Funk einen Angriff durch zwei Motorboote. Die knapp 20 Kilometer entfernte KARLSRUHE startete umgehend den an Bord eingeschifften Hubschrauber vom Typ MK 88A Sea Lynx, um dem Schiff zu Hilfe zu eilen. Nach Eintreffen des Hubschraubers entfernten sich die verdächtigen Boote mit hoher Geschwindigkeit. Der Frachter konnte daraufhin seine Fahrt von China nach Djibouti unbeschadet fortsetzen. Am Dienstag, den 18. November, empfing die deutsche Fregatte erneut einen Hilferuf über Funk, diesmal von der TRAFALGAR.

Der britische Tanker meldete ebenfalls den Angriff von acht bis neun Speedbooten. Auch hier startete der Hubschrauber der KARLSRUHE und

flog zur Position des Tankers. Die Angreifer ließen mit Eintreffen des Hubschraubers daraufhin vom Schiff ab. Die Fregatte aus dem 4. Fregattengeschwader führt nach dem Ausscheiden aus dem maritimen Eingreifverband der NATO (SNMG2 – Standing NATO Maritime Group 2) in Ägypten

Tanker TRAFALGAR



Ein Speedboot vor der Küste Somalias

den werden. Aber bereits am nächsten Tag wird erneut Alarm gegeben. Die Vorfälle ereigneten sich etwa 650 Kilometer nordöstlich von Djibouti im

einen längeren Hafenaufenthalt zur Nachversorgung durch. Die Fregatte der Klasse 122 ist seit der Mandatierung durch den Deutschen Bundestag am 19. Dezember Teil der Anti-Piraterie-Mission Atalanta am Horn von Afrika. Das Schiff hatte Deutschland am 24. August verlassen.

Text: PIZMarine, Fotos: Fregatte KARLSRUHE

MECKLENBURG-VORPOMMERN im OEF-Einsatz

Die Fregatte MECKLENBURG-VORPOMMERN hat am 18. November nach 16 Tagen Seefahrt im Hafen von Djibouti festgemacht. Um Punkt 10 Uhr Ortszeit legte die Fregatte der Klasse 123 nach einem Transit von über 5.300 Seemeilen – das sind über 9.000 Kilometer – durch Nordsee, Ärmelkanal, Biskaya, Mittelmeer, Suezkanal und das Rote Meer sicher im Hafen von Djibouti an. Während des Transits in das Einsatzgebiet absolvierte das Schiff und seine Besat-

zung unterschiedlichste Übungen, von der Feuerlöschübung an Bord bis hin zu schwierigen taktischen Manövern mit anderen Bündnispartnern. Die Fregatte stellt den maritimen Beitrag der Bundeswehr im Rahmen der Operation Enduring Freedom dar. Als 18. deutsches Einsatzkontingent im Kampf gegen den internationalen Terrorismus ist es die Aufgabe von Schiff und Besatzung, in Zusammenarbeit mit Einheiten anderer Nationen, die Seewege im Golf von Aden zu über-

wachen, Schiffsrouten zu kontrollieren und gegebenenfalls Schiffe zu untersuchen. Gleichzeitig wird die Fregatte aus dem 2. Fregattengeschwader als Führungsplattform eingesetzt.

Im Rahmen dieser Aufgaben übernahm Fregattenkapitän Kay-Achim Schönbach, der Kommandant des Schiffes, am 21. November das Kommando über die so genannte Task Group 500.01 von Fregattenkapitän Matthias Potthoff in einer feierlichen Zeremonie.

Fregattenkapitän Potthoff war der Kontingentführer des 17. Deutschen Einsatzkontingents der Operation Enduring Freedom. Seit Anfang Juli hatte die Marine hier einen Seefernaufklärer vom Typ P-3C Orion aus dem Marinefliegergeschwader 3 „Graf Zeppelin“ aus Nordholz stationiert. Die Soldaten des 17. Einsatzkontingentes kehrten im Dezember zurück in die Heimat.

Text & Foto: Pressestelle Djibouti/ww

Fregatte MECKLENBURG-VORPOMMERN beim Einlaufen in Djibouti



Endlich Aktion gegen Piraterie

*Piraten am Horn von Afrika –
Nicht nur ein „Business“
Von Michael Stehr*

In Somalia ist die Etablierung eines „Wirtschaftszweiges“ zu beobachten: Waren Ende 2007 noch rund 100 Piraten am Werk, hängen Ende 2008 schon bis zu 1.200 „Arbeitsplätze“ daran, schätzt das International Maritime Bureau (IMB) in London die Lage ein. Warum? Weil sich das Geschäft bei geringem Risiko lohnt. Die Renditen entsprechen den Erwartungen international organisierter krimineller Banden. Wer jetzt mit der Bekämpfung der Piraterie zu lange wartet, hat es künftig mit einem zunehmend starken, gewieften und international vernetzten Gegner zu tun.

Die Festnahme von sechs Tätern nach der Freigabe der LE PONANT sowie sechs weiteren anlässlich der Befreiung der Yacht CARRÉ D'AS hat die Banden jedenfalls nicht beeindruckt, auch nicht die Versenkung eines gerade erbeuteten Trawlers durch die indische Marine. Sie werden angemessene Gegenstrategien entwickeln, z.B. das laufende „Anheuern“ neuer Milizionäre und das Ausweichen auf weniger überwachte Seegebiete. Beispiele: Die Angriffe auf den Supertanker VLCC SIRIUS STAR 450 Seemeilen östlich von Mombasa im November und auf ein niederländisches Containerschiff 450 Seemeilen östlich von Dar es Salam Anfang Dezember. So weit entfernt von ihren Basen haben die Banden noch nie operiert. Diese Entfernung markiert aber noch längst nicht die Grenzen des Möglichen. Mit den als Mutterschiffe missbrauchten Trawlern könnten die Piraten monatelang auf See bleiben. Aber ist das wirklich nur ein „Business“ wie die asiatische Piraterie? Man sollte sich darüber

klar werden: Das ist nicht nur Kriminalität, die sich einen Teil des Rahms vom Wohlstand der Weltwirtschaft abschöpft. Drei Aspekte heben die somalische Piraterie deutlich ab von den asiatischen Erscheinungsformen.

Erstens: Am Horn von Afrika wird Piraterie zur massiven Bedrohung der für die Industrie und die Gesellschaften in Europa und Asien wichtigsten Seehandelslinie, was an einer nüchternen Zahl erkennbar wird: Es passieren pro Jahr Containerschiffe mit einer Tragkraft von 180 Millio-

Sie AK-47, RPG-7 und vereinzelt auch M-16. Wann werden sie wohl die ersten Stinger-Raketen haben, um Hubschrauber schachmatt zu setzen? Sie passen ihre Taktiken seit Jahren an die sich verändernden Gegebenheiten, an die Reaktionen der Seeschifffahrt und an die Vorgehensweise sowie an die juristisch oder politisch definierten Handlungsgrenzen der international besetzten Seestreitkräfte an.

Drittens: Es liegen erste Hinweise darauf vor, dass sich organisierte Kriminelle und Kaufleute aus dem Nahen Osten mit Kapital im „Piraterie-Business einkaufen“. Damit droht eine internationale Netzworkebildung und Professionalisierung ähnlich der, die zwischen 1990 und 2005 in Asien zu beobachten war. Nachrichtendienstliche Erkenntnisse sprechen zudem erstmals deutlich von Verbindungen zwischen den muslimischen Piraten am Horn von Afrika mit islamistischen Terroristennetzwerken, es existieren erste Hinweise darauf, dass Piraten mit Geld und Waffen unterstützt werden könnten.



Piraten stellen eine große Gefahr für die Schifffahrt dar

nen Tonnen den Suezkanal und die Meerenge am Golf von Aden in jede der beiden Fahrrichtungen.

Zweitens: Die „Banden“ sind letztlich Milizionäre. Sie arbeiten nicht nur für den eigenen Wohlstand. Jedes von ihnen wieder freigegebene Schiff steht für eine Lösegeldzahlung, neue Kohle für den lodernen Höllenofen des somalischen Bürgerkriegs. Mit jedem Erfolg der Milizen werden diese stärker und schwinden die Chancen auf eine Restrukturierung einer zentralen somalischen Staatsgewalt. Die Milizen nutzen jede Chance zur Verbesserung ihrer Ausrüstung. Bisher haben

Die somalischen Piraten denken taktisch, das haben sie schon oft bewiesen. Sie werden der zunehmenden Überwachungsdichte etwas entgegenzusetzen haben. Erfahren sind sie allemal, wenn es darum geht, im Golf von Aden in der Masse der dort fahrenden regionaltypischen Fahrzeuge (Trawler, Dhaus) quasi zu verschwinden. Neue Varianten dürften hinzukommen, etwa Täuschungsmanöver, um die patrouillierenden Seestreitkräfte zu binden.

Die Erfolge und die bisher erfahrene Risikolosigkeit des „Business“ haben die Banden übermütig ge-

Rückkehr einer KONI

Vor wenigen Wochen kamen im Kieler Marinestützpunkt bei vielen älteren Soldaten und zivilen Mitarbeitern Erinnerungen an eine Zeit zurück, als es zwei deutsche Staaten gab. An der Tirpitzmole hatten zwei Einheiten der algerischen Marine festgemacht. Es waren Einheiten des noch zu Sowjetzeiten entwickelten Korvettentypen NANUCHKA und KONI. Besonders die KONI-Klasse ist in Deutschland noch gut bekannt.

Als NATO-Aufklärer 1978 im Schwarzen Meer erstmals die U-Jagdkorvette DELPHIN fotografierten, wurde sie zunächst als vergrößerte Ausgabe der GRISHA-Klasse bezeichnet, eine U-Jagdkorvette, die seit Ende der 60er Jahre in der Sowjetmarine fuhr. Die auf der Zelenodolsk-Werft in Tartarstan an den Ufern der Wolga gebaute DELPHIN war jedoch das Typschiff einer neuen Klasse. Eines Schiffstyps, der von der Sowjetunion als Export-Schiff entwickelt worden war.

Die Zelenodorsk Werft liegt im tiefsten Binnenland, 38 Kilometer nördlich des Industriezentrums Khasan und 500 Kilometer östlich von Moskau. Bis zur Mündung ins Schwarze Meer bei Kerch mussten die Neubauten über 1.500 Kilometer auf der Wolga zurücklegen. Die noch heute existierende Werft lieferte ab 1977 im Schnitt ein Schiff dieser Klasse pro Jahr. Abnehmer waren Staaten im damals als Ostblock bezeichneten Staatenbündnis sowie Nationen in Nordafrika. Die Baunummer 2 der Serie ging 1978 als ROSTOCK an die Volksmarine der DDR, genauso wie das dritte Schiff, das 1979 als BERLIN HAUPTSTADT DER DDR in Fahrt kam. 1986 folgte als elftes Schiff der Serie die HALLE für die Volksmarine.

Die in der Sowjetunion als „Projekt 1159“ bezeichnete Klasse wurde in drei Varianten gebaut, die sich je nach Einsatzgebiet unterschieden. So hatten die für Nordafrika gebauten Schiffe keine Heizung und dafür große Klimaanlage. Die Schiffe der DDR benötigten dagegen eine starke Heizung. Bei der Bewaffnung wichen die für Libyen gebauten Schiffe vom

U-Jagdkonzept ab und bekamen Seezielflugkörper. Diese 1986 und 1987 gebauten Libyen-Schiffe gehörten zur dritten Variante. Insgesamt bekamen außer der DDR auch Algerien und Kuba je drei Schiffe dieses Typs. Libyen und Jugoslawien erhielten je zwei Einheiten. Das letzte Schiff der Klasse ging 1988 nach Kuba. Nach der Ausbildungsunterstützung für die Exportmarinen wurde das Typschiff DELPHIN 1989 ausgesondert und von der Sowjetischen Marine im Juli 1990 an Bulgarien abgegeben. Dort wird das Schiff heute noch als SMELJI geführt. Jugoslawien ließ den KONI-Typ in Lizenz auf der Tito-Werft nachbauen und gab ihm den Typnamen KOPER. Zwei Schiffe kamen 1988 als SPLIT und KOPER in Fahrt.

Der KONI-Entwurf unterschied sich gegenüber den GRISHA-Korvetten vor allem in der Größe. Der Rumpf wurde 72 auf 95 Meter verlängert. Die Einsatzverdrängung kletterte von 1.200 auf 1.700 Tonnen bei den KONI-Einheiten – was den Schiffen besonders beim Einsatz im Mittelmeer und Atlantik mehr Stabilität verlieh und den Aktionsradius auf 1.800 Seemeilen bei 14 Knoten steigerte. Die Maschinenanlage bestand aus einer Gasturbine mit 18.000 PS sowie zwei Dieselmotoren mit 12.000 PS. Mit der auf der Mittelwelle wirkenden Gasturbine konnten die Boote eine Höchstgeschwindigkeit von 27 Knoten erreichen. Mit den beiden Dieseln auf den Außenwellen waren immerhin auch noch 22 Knoten möglich.

Die drei algerischen KONI waren MURAT REIS, REIS KELLICH und REIS KORFU. Sie sind noch heute das Rückgrat der Seeverteidigung des nordafrikanischen Landes. Die Schiffe haben eine Besatzung von je 130 Mann und werden überwiegend zur U-Jagd und Seeraumüberwachung eingesetzt. Die Bewaffnung besteht aus einem Starter für Luftabwehrflugkörper des Typs SAN4 (Geko) auf dem Achterschiff. Für die U-Jagd besitzen die Schiffe zwei der charakteristischen RBU 6000-Starter auf dem Vorschiff. Die mit zwölf Rohren ausgestatteten Werfer waren das Standardmittel bei

der U-Bootbekämpfung der Ostblockstaaten. Als Artilleriebewaffnung steht je ein Doppelturm des Kalibers 76 Millimeter auf dem Vor- und Achterschiff. Weiterhin gibt es vier 30 Millimeter Zwillingstürme am hinteren Ende des Brückendecks an beiden Seiten. Die algerischen KONI-Fregatten führen die Baunummer 5, 7 und 11 in der Liste der Klasse. Das erste Schiff wurde im Dezember 1980 ausgeliefert. Die REIS KELLICH folgte am 25. April 1982 und die REIS KORFU im Oktober 1984.

Da Algerien nicht über entsprechende Werftkapazitäten für umfangreiche Modernisierungen verfügt, wurden die drei Schiffe Anfang und Mitte der 90er-Jahre in St. Petersburg erstmals modernisiert. Inzwischen hat das Trio die dritte Modernisierungsphase erreicht. Aus diesem Anlass haben die REIS KELLICH und die ebenfalls 1980/1981 in der Sowjetunion gebaute NANUCHKA-Korvette REIS ALI Anfang November Algerien mit Kurs auf die Ostsee verlassen. Nach einem Zwischenstopp in Emden zum Bunkern und Proviantergänzung ging es via Skagen in die Ostsee. Dabei erkrankte am 23. November ein Besatzungsmitglied an einer Blinddarmentzündung und die Bundesrepublik wurde um Hilfe gebeten. Am 24. November machten die beiden Schiffe dann in Kiel im Tirpitzhafen fest. Dabei wurde dann noch eine Leckage an der REIS KELLICH gemeldet. Mit Hilfe von Tauchern des Kieler Unternehmens UnterwasserKrause konnte ein faustgroßes Loch im Bereich des Mittelschiffs durch das Aufschweißen einer Platte abgedichtet werden.

Während die drei algerischen KONI-Fregatten noch einige Jahre fahren sollen, wurden die drei an die DDR gelieferten Schiffe der Serie bereits unbrauchbar nach der Wiedervereinigung außer Dienst gestellt. Die BERLIN diente dabei noch 1993 als Übungsobjekt für Sprengversuche der Wehrtechnischen Dienststelle 71 in Eckernförde. BERLIN und HALLE bekamen noch NATO-Kennungen und führten bis zur Verschrottung am Rumpf die Nummer F224 und F225. *fb*



MK Aldenhoven an der Ostsee

Die Mitglieder der MK Aldenhoven reisten für vier Tage an die Ostsee nach Schönberg. Den Törn hatte der 1. Vorsitzende Harald Heinemann vorbereitet. Die Aldenhovener nahmen Quartier im Hotel Felsenburg am Schönberger Strand. Am folgenden Tag wurde ein umfangreiches Programm in Kiel abgewickelt. Am zweiten Tag besuchten die Kameradinnen und Kameraden aus dem LV Nord-

rhein sowohl das Marine- als auch das U-Boot-Ehrenmal und legten zu Ehren der auf See gebliebenen Kameraden einen Kranz und ein Gebinde nieder. Die Schiffsmodell-Ausstellung, der Blick vom Turm und die U-Boot-Besichtigung waren sehr beeindruckend. Auch der Klönschnack mit der dortigen U-Boot-Kameradschaft war ein tolles



Stolze MK-Mitglieder vor dem MEM in Laboe

Erlebnis. Tags darauf trat die Kameradschaft die Heimreise an.

Text & Foto: Günter Moritz

MK Oldenburg/H. ist 50 Jahre jung



Gründungsmitglied Leo Lupa eingearhmt von Willi Horn, 1. Vorsitzender (l.) und Horst Musehold, 2. Vorsitzender

Die Marinekameradschaft Oldenburg/Holstein von 1922 feierte vor kurzem ihr fünfzigjähriges Bestehen nach Wiedergründung. Anfang Oktober 1958 trafen sich 20 Männer aus der Kaiserlichen Marine sowie der Reichs- und Kriegsmarine, um eine neue maritime Interessengemeinschaft zu gründen. Mit dabei waren acht Kameraden aus der Zeit des Marinevereins Oldenburg, davon auch sechs Gründer. Mit der Benennung als Kameradschaft sollte das enge Zusammenhörigkeitsgefühl dieser Männer dokumentiert werden. Von den Grün-

dungsmitgliedern aus dem Jahr 1958 sind heute noch die beiden Kameraden Leo Lupa und Kurt Schroedter an Bord. Letzterer konnte leider aus gesundheitlichen Gründen nicht am Festakt teilnehmen. Leo Lupa (84) war von 1961 bis 1967 Zweiter Vorsitzender und von 1967 bis 1990 Schriftführer. Erst mit 76 Jahren zog er sich aus der aktiven Vorstandsarbeit zurück, verfolgt aber weiterhin als Ehrenvorstandsmitglied die Geschicke der MK. Heute zählt die MK Oldenburg 80 Mitglieder.

Text: Günter Prieß, Foto: MK Oldenburg/H.

MK Fröndenberg gedenkt ihrer Gründung

Mit einem Kaffeetrinken begann die Gründungsfeier der MK Fröndenberg vor wenigen Wochen in der Haifisch-Bar des Marine-Schützenheimes. Aus der Chronik der MK wurden das Protokoll und die Niederschrift der zweiten Versammlung vom 25. September 1925 vom Vorsitzenden Berthold Degenhardt verlesen. Im da-

maligen Hotel Wildschütz trafen sich 18 ehemalige Marineangehörige um einen Marine-Verein zu gründen. Initiator war Franz Köpe sen. Zum Vorsitzenden wurde Karl Stork gewählt. Die Feier wurde zur Freude der anwesenden Mitglieder der MK fortgesetzt mit Kegeln auf einer friesischen Kegelbahn und dem Ausschießen eines Ma-

rine-Schützenkönigs. Dem Erbauer des Schützen-Vogels Heinz Gräbe gelang es nach hartem Ringen den Rest des Vogels abzuschießen. Zur Königin wählte er dann seine Frau Margot. Mit einem zünftigen Abendessen und einem Klönschnack in typischer Seemannsart endete der gemütliche Abend. *Berthold Degenhardt*

MK Lüdenscheid auf Kurs Nordsee

„Leinen los!“ hieß es vor kurzem für die Männer der Marinekameradschaft Lüdinghausen. In Harlingen/Nordsee angekommen, führte der Weg direkt in den Willernshaven, zur AVONTUUR, einem Zwei-Mast-Klipper. Hier erhielten die Segler zunächst eine fachkundige Einweisung durch den Skipper und seinen Maat (w) Marlieke. Bei Windstärke fünf segelten die Männer bei gutem Wetter nach Enkhuizen. Der Abend wurde

wegen des schlechten Wetters an Bord verbracht. In geselliger Runde wurde geklönt und so manches Shanty zum Besten gegeben. Am nächsten Morgen ging es quer übers Ijsselmeer nach Stavoren, wo bei herrlichem Spätsommerwetter der Ort besichtigt werden konnte. Anschließend führten die Kurse nach Makkum und durch die große Schleuse am Abschlussdeich über die Nordsee zurück nach Harlingen.

Text und Foto: MK Lüdinghausen



Die echten Seebären der MK Lüdenscheid

Lothringer und Saarländer treffen sich

Auf Einladung des Präsidenten der Marinevereinigung aus Stiring-Wendel (Département Moselle), Laurent Loegel, besuchte eine Delegation des Landesverbandes Saar-Obermosel unter der Leitung des Landesverbandsleiters Edgar Selzer die französischen Kameraden. Die Zusammenkunft diente Gesprächen über die Förderung zukünftiger deutsch-französischer Zusammenarbeit im Grenzraum Saar-Lothringen. Daniel Prevot, Delegierter FAMMAC-Lorraine (Fédération des associations de ma-

rins et marins anciens combattants), Edgar Selzer und Laurent Loegel beschlossen die Bildung eines Teams mit dem Ziel, Treffen, Arbeitsabläufe und Veranstaltungen zu koordinieren. Die anwesenden Präsidenten aus den Bereichen Sarreguemines (Saargemünd), Sarralbe, Metz und Hagendange auf lothringischer Seite unterstützten diese Vorschläge ebenso wie auf saarländischer Seite die Vorsitzenden der MKen von Friedrichsthal, Dudweiler und Elversberg.

Text & Foto: Rudolf Mahn



Deutsche und Franzosen vereint in maritimer Tradition

Ein Seemann auf dem Camino de Santiago



Klaus Albers

Klaus Albers, seit über 20 Jahren Schatzmeister der MK Heusweiler, stellte sich einer besonderen Herausforderung. Inspiriert durch das Buch von Hape Kerkeling „Ich bin dann mal weg“ machte sich Albers auf den mehr als 800 km langen Pilgerweg von Saint-Jean-Pied-de-Port über die Pyrenäen und durch Nordspanien nach Santiago de Compostela. Die Tour umfasste dreißig Tagesetappen von ca. 25 bis 35 Kilometer Länge und Höhenunterschiede von bis zu 1.200 m. Geschlafen wurde in öffentlichen Pilgerherbergen, Pfarrhäusern und Klöstern mit bis zu 120 Betten.

„Die 26 Kojen in meinem Deck auf dem Zerstörer BAYERN waren dagegen der reinste Luxus“, schmunzelt Albers. Anforderungen an Körper und Seele durch Kälte, Wind, Regen und schlechte Wegstrecke machten den Weg zu einem unvergesslichen Erlebnis. Am Ende des Marsches standen das Grab des Apostels Jakobus und eine Messe für die ankommenden Pilger.

Anschließend bewältigte Albers noch den 100 Kilometer langen Weg zum Kap Finisterre, denn als Seemann musste er unbedingt das Meer sehen.

Text: Rudolf Mahn, Foto: Klaus Albers

Labskaus mit Stäbchen

Auch in diesem Jahr veranstaltete die Marinekameradschaft Hamburg-Harburg von 1897 ihren traditionellen „Internationalen Ball der Seefahrt“. Dies konnte wörtlich genommen werden, denn Teilnehmer aus zwölf Nationen waren gekommen. Für ihre Bemühungen um die Völkerverständigung wurden die

Gastgeber durch den brasilianischen Verteidigungs- und Marineattaché, Kapitän zur See Carlos Frederico Carneira Primo, mit dem Goldenen Orden „Amigo da Marinha Brasilia“ ausgezeichnet.

Da das Motto des Balles diesmal „China“ lautete, gab es zum Empfang Tsingtao-Bier und Lychee-Sekt, als Gastgeschenk Lychee-Likör und selbstverständlich Stäbchen zum Labskaus. Ein traditioneller chinesischer Löwentanz und chinesische Musiker stimmten bereits zum Empfang die Gäste auf das Motto ein.

Wilhelm Klotz eröffnete mit vier vollen Schlägen der Schiffsglocke der CÖLN den Ball. Beim letzten Schlag öffneten sich die Schotten und der Marinemusikzug der Reservisten der

Bundeswehr marschierte mit dem Marinemarsch „Anker gelichtet“ ein.

Der 1. Vorsitzende der MK Harburg, Manfred F. Völkel, begrüßte die Ballgäste in den jeweiligen Landessprachen: Chinesisch, Englisch, Spanisch, und Griechisch. Der Kommandeur des Landeskommandos Hamburg, Kapitän zur See Wolfgang Hett, bezeichnete die MK in seiner humorvollen Ansprache als größten Fanclub der Deutschen Marine. Gleichzeitig lobte Hett das Engagement der Völkel-Crew, die gute Kontakte zur Handelsschiffahrt und auch zu den Marinesoldaten anderer Länder besitze. Mit dem Hängemattswalzer endete ein schöner maritimer Abend.

Text: Manfred F. Völkel, Foto: MK Hamburg-Harburg



Brasiliens Marineattaché Cameira Primo ehrt Manfred F. Völkel

ABGEORDNETENTAG

vom 29. bis 31. Mai 2009
in Flensburg



ehemaliger Marinestützpunkt



Flensburg-Mürwik



Schloss Glücksburg



Marineschule Mürwik



DMB



Landesverband Nord

Maritime Vereinigung



Flensburger Förde e.V.