

# Leinen los!

Magazin des Deutschen Marinebundes e.V.

Heft 6  
Dezember 2007  
Einzelpreis: 3,75 €



**Aufentern**

*Segelvorausbildung auf dem  
Segelschulschiff Gorch Fock*

**Faszination Meer**

*Marinemaler Carl Saltzmann*

**Im Auftrag Ihrer Majestät**

*Die Britische Marine*

*f. Gorchens 40/07*

# Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser,

diese Ausgabe ist die letzte, die in Wilhelmshaven von der Brune-Mettcker Druck- und Verlagsgesellschaft hergestellt wurde. Unser Dank gilt den Verantwortlichen dort, die viele Jahre eng mit uns zusammengearbeitet haben, ganz besonders Herrn Günter Pittroff, der stets ein zuverlässiger Ratgeber war.

Der Wechsel war aber aus wirtschaftlichen Gründen unumgänglich: Der Deutsche Marinebund will Kosten senken und wirtschaftlich handeln, um die Zukunft zu sichern. „Leinen los!“ wird ab Januar deutlich günstiger von der Westdeutschen Verlag- und Druckerei GmbH gedruckt werden. Auch die Erscheinungsweise wird sich ändern: Sie werden die Ausgabe Januar/Februar schon Anfang Januar 2008

in Ihrem Briefkasten finden und dann immer in den ungeraden Monaten.

„Leinen los!“ dient der Mitgliederinformation und erfüllt den satzungsgemäßen Auftrag, maritimes Gedankengut in den örtlichen Gliederungen und der Öffentlichkeit zu verbreiten. Beiträge aus den Gliederungen sind ausnahmslos über die zuständigen Landes- bzw. Organisationspressereferenten zu übersenden. Diese Artikel werden dort bearbeitet und an die Redaktion übersandt. Administrative Beiträge sind ausschließlich über die Bundesgeschäftsstelle einzureichen. Wir bitten um Verständnis dafür, dass die Redaktion bei der Vielzahl der Einsendungen eine Auswahl treffen muss.

Der DMB ist auf einem guten, aber schwierigen Weg. Nach der wirtschaftlichen Konsolidierung sollen und wer-

den zukünftig wieder ideelle Werte und die Nachwuchsgewinnung im Vordergrund der Verbandsarbeit stehen. Die Redaktion glaubt an eine gute Zukunft des Dachverbandes. Georg Christoph Lichtenberg, deutscher Schriftsteller und Physikprofessor, hat einmal gesagt: „Man wisse nicht, ob es besser werde, aber es müsse anders werden, damit es gut werde.“

In diesem Sinne wünscht Ihnen unser gesamtes Team ein besinnliches Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins Neue Jahr.

Mit kameradschaftlichen Grüßen

Werner Schiebert



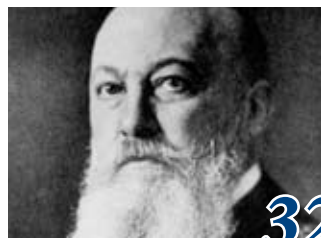
## Inhalt



4



28



32



36

### Deutsche Marine

- Von Aufentern bis Deck schrubben ..... 4
- Freundeskreis Fregatte KÖLN..... 6
- Nach einem halben Jahr wieder in der Heimat..... 7
- Kooperation auf See..... 8
- NIOBE – Gekentert im Sturm..... 10
- Stürmische Heimfahrt durch das Mittelmeer..... 11
- 30 Jahre Reunion – Treffen in Warnemünde..... 11
- Weißwurst, Brezeln und Matrosenanzug ..... 12
- Fregatte AUGSBURG am Horn von Afrika ..... 13
- Kommandoübergabe im 2. Fregattengeschwader ..... 13

### Navy News

- Britannia (no longer) rules the waves ..... 24
- Getaucht im Auftrag Ihrer Majestät ..... 28

### Schifffahrt & Maritimes

- Faszination Meer und Land ..... 14
- Bezahlen mit der GORCH FOCK..... 19
- POLAR 5 – Altes Mädchen im neuen Kleid..... 20

- Auf Kollisionskurs mit der DDR ..... 40
- Kalender 2008 zugunsten des DMB ..... 41
- Warum sind Schiffe weiblich?..... 42

### Geschichte

- Alfred von Tirpitz – 1. Teil ..... 32

### Deutscher Marinebund

- Ein Jahr voller Aktivitäten..... 18
- Der DMB erfolgreich auf neuen Wegen ..... 35
- Weihnachtsgruß des DMB-Präsidenten Karl Heid
- Befehlshaber Baltische Flotte besuchte MEM ..... 36
- MK-Meldungen ..... 37
- Geehrte auf dem AO-Tag in Cottbus 2007 ..... 37

### Service

- Schiff des Monats..... 22
- Bordtreffen und Suchmeldungen ..... 43
- Bücherschapp ..... 44
- Silbenrätsel & Impressum ..... 46

## Kooperation auf See

In der Eckernförder Bucht kommt es zum Zusammenstoß. Ein Schnellboot kollidiert mit einem Flottendienstboot. Bisher ist noch unbekannt, wie viele Verletzte an Bord beider Schiffe sind und wie viele Schiffbrüchige aus dem Wasser geborgen werden müssen.

Dies ist das Szenario der Übung „Schneller Delphin“, ein Zusammenspiel zwischen sanitätsdienstlichen Bundesorganisationen bei Großschadenslagen auf See. Dabei müssen Zwischenfälle mit vielen Verletzten in See schnellst- und bestmöglich bewältigt werden. An der Übung arbeiten im Rahmen von FLOTEX in Kooperation die Marine, Luftwaffe und das Bundespolizeiamt See. Die Marine stellt im Seegebiet zwei Schnellboote der GEPARD-Klasse, drei Minensucher und die Fregatte HESSEN zur Verfügung. Das Transportgeschwader 63 der Luftwaffe hilft bei der Übung mit zwei Hubschraubern Bell UH 1 D,

den Arbeitsperden zahlreicher Search and Rescue-Einsätze. Schließlich ist das Bundespolizeiamt See mit einem Patrouillenboot und einem (1AS 332 L1) Super Puma-Hubschrauber der Bundespolizeifliegerstaffel an der Übung beteiligt.

Bei der Lage wurde die Kollision zweier Einheiten der Deutschen Marine nachgestellt. Das 83 Meter lange Flottendienstboot ALSTER und das 57 Meter lange Schnellboot OZELOT spielten dabei die havarierten Schiffe. Die ALSTER übernahm während der Übung die Rolle eines Versorgers. Dieser fuhr ein Replenishment at Sea Manöver mit dem Schnellboot OZELOT alias SAATKRÄHE. Beim Start des Manövers kam es zu einer schweren Kollision zwischen beiden Booten, infolgedessen das Schnellboot sank. Zudem brach aufgrund eines Lecks im Treibstoffbunker der ALSTER ein Brand aus. Die unverzügliche gemeinsame Brandbekämpfung, Leckabwehr

und Erstversorgung der Verletzten zwischen den einzelnen Behandlungsebenen war das primäre Übungsziel. Mit Speedbooten, einem Bundespolizeihubschrauber sowie einem Sea King-Helikopter der Marine wurden die Verletzten und Schiffbrüchigen ausgeflogen. Das Minenjagdboot BAD RAPPENAU half aktiv bei der Brandbekämpfung. Die Fregatte HESSEN und das Minenjagdboot DILLINGEN unterstützten mit zusätzlichem Sanitätspersonal.

Um ein möglichst realistisches Bild von dem Ablauf dieser Übung erhalten zu können, überwachte ein Schiedsrichterteam die Rettungsaktion. Dabei stellte man fest, dass die Aufgaben sehr gut gemeistert wurden. Die Zusammenarbeit verlief erfolgreich. Alle Verletzten und Schiffbrüchigen wurden versorgt.

*Text: Marcus Erler*

*Foto: PIZ Marine Björn Wilke*



Super Puma-Hubschrauber der Bundespolizei beim Aufwischen

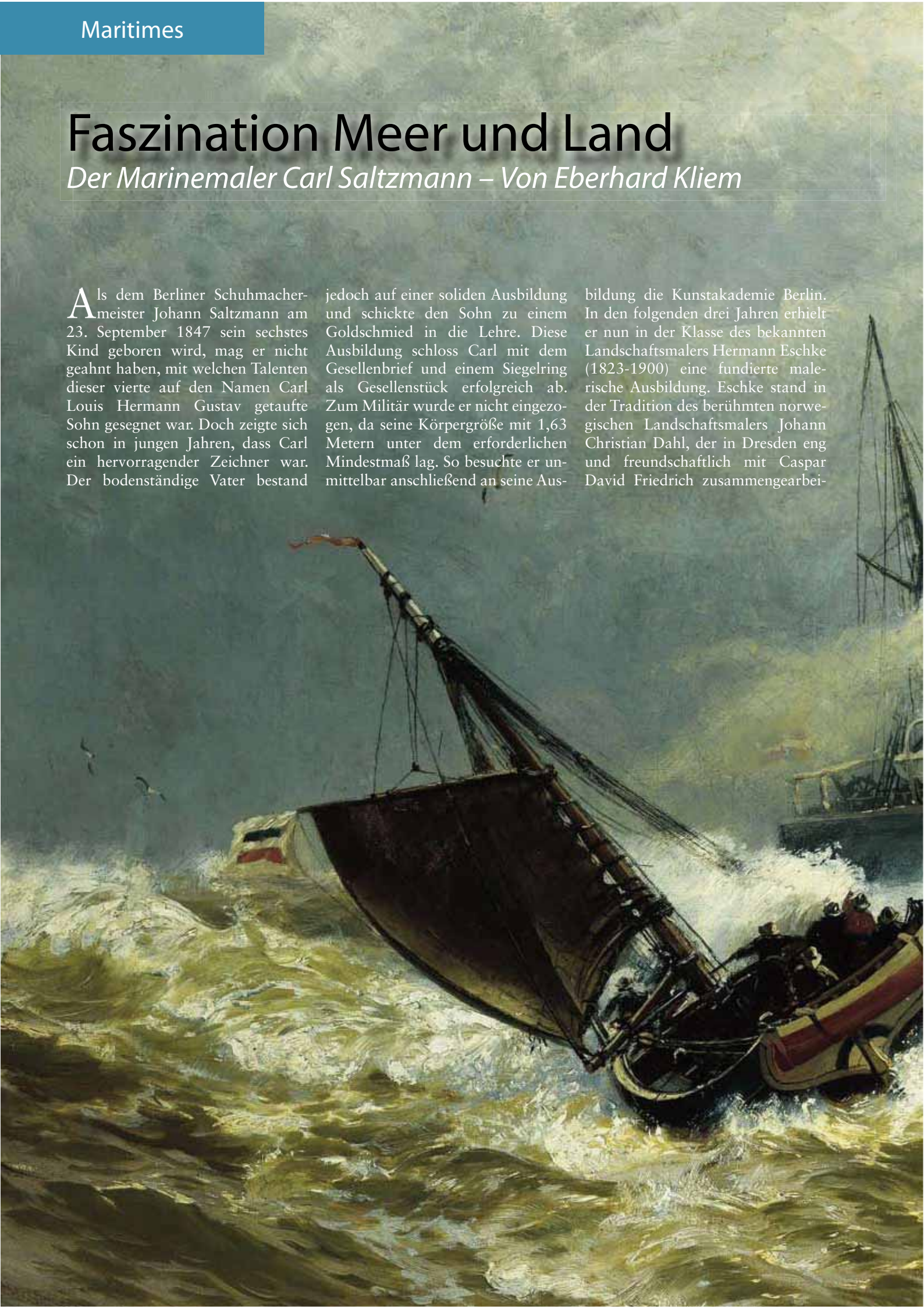
# Faszination Meer und Land

*Der Marinemaler Carl Saltzmann – Von Eberhard Kliem*

Als dem Berliner Schuhmachermeister Johann Saltzmann am 23. September 1847 sein sechstes Kind geboren wird, mag er nicht geahnt haben, mit welchen Talenten dieser vierte auf den Namen Carl Louis Hermann Gustav getaufte Sohn gesegnet war. Doch zeigte sich schon in jungen Jahren, dass Carl ein hervorragender Zeichner war. Der bodenständige Vater bestand

jedoch auf einer soliden Ausbildung und schickte den Sohn zu einem Goldschmied in die Lehre. Diese Ausbildung schloss Carl mit dem Gesellenbrief und einem Siegelring als Gesellenstück erfolgreich ab. Zum Militär wurde er nicht eingezogen, da seine Körpergröße mit 1,63 Metern unter dem erforderlichen Mindestmaß lag. So besuchte er unmittelbar anschließend an seine Aus-

bildung die Kunstakademie Berlin. In den folgenden drei Jahren erhielt er nun in der Klasse des bekannten Landschaftsmalers Hermann Eschke (1823-1900) eine fundierte malerische Ausbildung. Eschke stand in der Tradition des berühmten norwegischen Landschaftsmalers Johann Christian Dahl, der in Dresden eng und freundschaftlich mit Caspar David Friedrich zusammengearbei-



# Bezahlen mit der GORCH FOCK



Entwurf des Gewinners Frantisek Chochola aus Hamburg

malprägung, die bei der Deutschen Bundesbank und den Kreditinstituten zum Nennwert von 10 Euro erhältlich sein wird. In der höherwertigeren Sammlerqualität Spiegelglanz werden die Münzen beim Bundesministerium der Finanzen, Verkaufsstelle für Sammlermünzen der Bundesrepublik Deutschland ([www.deutsche-sammlermuenzen.de](http://www.deutsche-sammlermuenzen.de)) zum amtlichen Erstausgabepreis von 15 Euro je Stück (inkl. MwSt., zzgl. Verpackung und Versand) angeboten. Ein genauer Ausgabetermin steht noch nicht fest.

Die Gedenkmünze ist zwar als Sammlerobjekt gedacht, kann jedoch auch für den alltäglichen Zahlungsverkehr genutzt werden. Sie besitzt dann, wie auf die Vorderseite geprägt, den Geldwert von 10 Euro.

*Text: mb, Fotos: Christoph Gebler, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung*

Von oben: 2. Preis: Erika Binz-Blanke, Baden Baden; 3. Preis: Ulrich Böhme, Stuttgart; 4. Preis: Carsten Mahn, Berlin



Im kommenden Jahr wird das Segelschiff der Deutschen Marine, die GORCH FOCK, 50 Jahre alt. Dieses außergewöhnliche Jubiläum hat der deutsche „Münzherr“, das Bundesministerium der Finanzen, zum Anlass genommen, dem Schiff eine der fünf jährlich erscheinenden 10-Euro-Gedenkmünzen zu widmen. Zur Ermittlung eines geeigneten künstlerischen Entwurfs hatte das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung in Berlin, das mit der Umsetzung des Konzeptes, der Koordination und Durchführung betraut ist, einen Wettbewerb ausgelobt. Bei dem angewandten einstufigen Verfahren wurden 15 Künstlerinnen und Künstler zur Teilnahme eingeladen und aufgefordert, Entwürfe für Bild- und Wertseite in weißem, harten Gips einzureichen.

Nach Beendigung der Aktion entschied am 12. Juli 2007 eine Jury über das beste Design. Die eingereichten Arbeiten wurden nach einem vorher festgelegten Katalog unterschiedlicher Kriterien bewertet. Hierzu gehörten neben eher administrativen Punkten wie der termingerechten Einlieferung und der Erfüllung der technischen Vorgaben insbesondere die Entwurfs-idee, die künstlerische Qualität des Vorschlags und der Zusammenklang der beiden Münzseiten. Das Preisgericht setzte sich aus sieben Personen zusammen, darunter, neben den Vertretern der beteiligten Dienststellen des Bundes, ein Numismatiker und ein Träger des Ereignisses. Den Vorsitz hatte die Künstlerin Rosalinda Sasse-Olsen. Anschließend wurden

die Ergebnisse der Öffentlichkeit vorgestellt. Prämiert und zur Ausführung empfohlen wurde der Entwurf des in Hamburg ansässigen Künstlers Frantisek Chochola. Auf der Wertseite ist dabei neben dem Münzwert, dem ausgebenden Land (Bundesrepublik Deutschland), dem Kürzel für die Prägestätte und den auf allen Euro-Münzen zu findenden 12 Sternen ein stilisierter Adler mit besonders scharfen Konturen zu sehen, was seine Würde als Hoheitszeichen besonders unterstreichen soll. Dabei greift die Gestaltung der Flügel und des Schwanzes das Segelmotiv der Bildseite auf subtile Weise auf. Die Rückseite der Münze zeigt eine detailreiche Abbildung des Schiffes, die von der Umschrift „50 Jahre GORCH FOCK“ eingefasst wird. Die Konturen der Bark spiegeln sich auf originelle Weise in der unteren Hälfte der Münze. Aus einigem Abstand betrachtet wirkt das Schriftbild wie ein Schatten, bei näherem Hinsehen entdeckt der Betrachter jedoch einige technische Daten sowie das Datum des Stapellaufs. Ausschlaggebend für die Verleihung des 1. Preises war nach Angaben der Jury die überaus präzise Aufteilung und die klare Herausarbeitung von Anlass und Bild sowie deren gute Abstimmung miteinander.

Neben dieser Arbeit wurden drei weitere Preise an die Künstler Erika Binz-Blanke, Ulrich Böhme und Carsten Mahn verliehen.

Die 10-Euro-Gedenkmünzen werden aus Sterlingsilber (925/1000) gefertigt. Ausgegeben wird eine Nor-

# Magie auf der Ostsee

Erst kam die Fantasie, dann die Magie. Zum ersten Mal fahren auf der Fährlinie zwischen Kiel und Oslo zwei fast baugleiche Schiffe. Die 2004 in Dienst gestellte COLOR FANTASY hat mit der COLOR MAGIC ein Schwesterschiff bekommen. Das Schiff wurde am 15. September in Kiel von der deutschen Schauspielerin Veronica Ferres getauft.

Beide Fähren sehen fast gleich aus. Der Rumpf der COLOR MAGIC ist identisch mit dem der COLOR FANTASY. Äußerlich gleichen sich beide Schiffe weitestgehend. Die meisten Unterschiede zwischen den beiden Schiffen gibt es im Innenleben. Doch man muss sie suchen.

größert. Mehr Plätze gibt es auch in den acht Restaurants. Das große Oceanic-Restaurant blieb aber wie bei der Vorgängerin. Das Buffet-Restaurant wurde etwas ausgebaut und hat mehr Plätze. Damit soll besonders beim Frühstück ein schnellerer Durchlauf der Passagiere ermöglicht werden.

Gesteigert wurde auch die Zahl der Suiten. Die COLOR MAGIC besitzt jetzt 54, die sich im vorderen Bereich auf drei Decks erstrecken. Die Schwester hat lediglich 34. Die Zahl der Kabinen wurde von 927 auf 1.016 gesteigert. Trotz der größeren Zahl der Kabinen ist die Passagierkapazität der COLOR MAGIC mit 2.669 etwas geringer als die 2.750 Passagierplätze auf der CO-

die Fracht kaum aus. Ein zusätzliches Schiff für den Frachtverkehr wird für 2008 nicht mehr ausgeschlossen.

Angetrieben wird der Neubau von vier Motoren mit jeweils 7.800 Kilowatt. Die Übertragung der Kraft auf die Propeller erfolgt dieselmechanisch über zwei Getriebe auf zwei Wellen. Auch dies ist ein Novum auf der Linie. Erstmals fahren damit zwei Schiffe auf der Route, die ein Antriebskonzept mit vier Hauptmotoren des gleichen Typs besitzen. Beim Antrieb wurde bewusst die konventionelle Wellentechnik den modernen Pod-Antrieben vorgezogen. „Diese Technik ist bewährt und arbeitet sehr zuverlässig“, sagt Rolf Kjaer von der Bauaufsicht der Color Line.

Die beiden Schwesterschiffe im Hafen von Oslo



Der größte Unterschied ist die Zahl der Kabinen. So hat die COLOR MAGIC mehr Suiten und Kabinen als ihre drei Jahre alte Vorgängerin. Das Konferenz- und Messedeck wurde zusätzlichen Kabinen geopfert, die Kapazität für Autos reduziert. Die COLOR FANTASY hat Platz für 750 Autos, während die COLOR MAGIC nur 550 Autos mitnehmen kann. Der Grund ist die große Nachfrage nach Kabinen für Kreuzfahrtpassagiere. Die Lademetrier für Lkw sind mit 1.265 Meter bei der COLOR MAGIC genauso groß wie bei der COLOR FANTASY.

Auch beim Ausblick gibt es Änderungen. Die Observation-Lounge auf Deck 15 ist größer. Um 400 Quadratmeter vergrößert wurde das Spa & Fitnesscenter auf Deck 12. Dieser Bereich umfasst jetzt 1.000 Quadratmeter. Die Promenade wurde um drei auf 163 Meter verlängert.

Der Konferenzbereich wurde bei dem Neubau etwas reduziert und auf 678 Plätze begrenzt. Auf der FANTASY haben 850 Passagiere in diesem Bereich Platz. Auch die Zahl der Sitze in der Show-Lounge wurde um 100 ver-

größert. Die Ursache hierfür liegt in der unterschiedlichen Einteilung der Kabinen. So ist die Zahl der Vier-Bett-Kabinen geringer. Und die Zahl der Suiten mit zwei Betten ist größer geworden.

Die 89 zusätzlichen Kabinen sind für Kreuzfahrtpassagiere bestimmt, die das Schiff für einen Kurzurlaub nutzen. „Die Nachfrage nach Kapazitäten auf dem Kreuzfahrtsektor ist enorm gestiegen. Besonders in Deutschland gibt es dafür noch ein großes Potenzial“, sagt Manfred Jansen, Geschäftsführer der Color Line in Deutschland. Aus Deutschland soll zukünftig rund die Hälfte der Passagiere auf der Route Kiel-Oslo kommen. Für das Jahr 2008 peilt die Reederei das Ziel von einer Million Fahrgästen auf dieser Route an. Das wäre ein neuer Rekord in der Geschichte der 1961 eröffneten Linie. Sie ist heute die einzige direkte Fährverbindung zwischen Deutschland und Norwegen. Eine Verbindung, die auch immer stärker von Frachtkunden genutzt wird. Schon jetzt reichen die Kapazitäten auf den beiden Neubauten für

Die Tonnage der COLOR MAGIC stieg dabei auf 75.100 GT, damit ist sie etwas größer als die COLOR FANTASY (75.027 GT) und so die größte Kreuzfahrtschiff im Linienverkehr. Gestiegen ist aber auch der Baupreis. Kostete die COLOR FANTASY 2004 noch 305 Millionen Euro, muss die Reederei für die Schwester 2007 bereits 342 Millionen Euro bezahlen. Das ist ein Ergebnis der gestiegenen Materialkosten, heißt es bei der Werft. Gebaut wurde die COLOR MAGIC von drei Werften der Aker-Gruppe. Den Rumpf baute die Aker-Werft in Turku. Für den Neubau mit der Werft-Bau Nummer 1.355 kamen die Bugsektionen als Unterauftrag von der Aker-Werft aus Wismar in Deutschland. Sie wurden mit Pontons über die Ostsee nach Turku gebracht. Nach dem Ausdocken im Dezember 2006 wurde der Neubau von vier Schleppern von Turku zur Aker-Werft nach Rauma geschleppt. Dort erfolgten die Ausrüstung und die Erprobung. In Turku wurde in dem Dock inzwischen der Rumpf der INDEPENDENCE OF THE SEAS gebaut. *Text & Bilder: fb*

# Getaucht im Auftrag Ihrer Majestät

## *The Royal Navy's Submarine Service*

„Underhand, unfair and damned unenglish“ so war gegen Ende der 1890er Jahre in englischen Marinekreisen die Meinung gegenüber dem neu aufkommenden Kriegsschiffstyp U-Boot. Hinterhältig und unfair, das galt nicht als englische Marinetradition. „Keine Beschäftigung für einen Gentleman“ und „jeder im Krieg gefangene U-Bootfahrer sollte als Pirat gehängt werden“, so andere Ansichten aus dieser Zeit über U-Boote und ihre Besatzungen. Dabei hatte die Admiralität scheinbar ganz vergessen, dass gerade englische Bastler, Konstrukteure und Ingenieure sich schon sehr früh mit der Entwicklung von Unterwasserfahrzeugen beschäftigt hatten. Sie bewiesen dabei viel Mut und erbrachten mit den doch recht primitiven Geräten für ihre Zeit beachtliche technische Leistungen.

William Bourne beschreibt 1578 das Prinzip eines tauchenden Schiffes mit Hilfe von Volumenveränderungen. Aufsehen erregende Versuche mit einem lenkbaren Tauchboot aus Holz fanden 1624 im Beisein von König James I. auf der Themse statt. Im Jahre 1694 ließ sich Samuel Windball eine „Tauchfahrt-Erfindung“ patentieren und der englische Zimmermann Nathaniel Symons unternahm 1729 Tauchversuche mit einem „sinkenden und steigenden Tauchgerät.“ 1772 baute der Mechaniker J. Day ein „wannenförmiges Fahrzeug für Tauchfahrten.“ Hundert Jahre später konstruierte 1878 George William Garrett ein Tauchboot mit Dampftrieb. In dem Druckkessel ließ sich nach Löschen der Feuerung ausreichend Dampf für eine 12 sm Unterwasserfahrt speichern. Ein Boot mit Batterieantrieb entwickelte der Engländer Waddington im Jahre 1886.

Bei den anderen Seemächten war die Einstellung gegenüber dem U-Boot nicht so restriktiv. Technisch durchkonstruierte und militärisch brauchbare Tauchboote fanden sehr schnell Eingang in deren Flottenbestand. So

mit war die englische Marine förmlich gezwungen, sich ebenfalls dem neuen technischen Trend anzuschließen. Zunächst noch unter Vorgabe der „Beschaffung zu Versuchszwecken“ gab die Royal Navy im November 1900 fünf U-Boote in Auftrag. Am 2. Oktober 1901 lief die HOLLAND I bei der Electric Boat Company in Barrow-in-Furness als erstes Boot vom Stapel. Es war eine Entwicklung, die auf den Amerikaner John Philip Holland zurückging.

Nachdem die britische Admiralität sich nun mal entschlossen hatte, packte sie das Thema U-Boote dann aber auch mit beiden Händen tatkräftig an. Schnell holte man den technischen Rückstand auf und konstruierte eigene U-Bootklassen. Bereits 1914 waren 75 U-Boote in Dienst gestellt und 28 weitere im Bau. Schon im Mai 1913 bemerkte Admiral of the Fleet Lord Fisher:

„Die letzten beiden Jahresmanöver, an denen Unterseeboote teilnahmen, haben die meisten von uns überzeugt, dass in Kriegszeiten nichts gegen sie ankommt. Man kann daher getrost das Unterseeboot als das Kriegsschiff der Zukunft betrachten.“

Recht sollte er behalten. Schlagartig folgten die Beweise für seine The-



Oben: HMS SUPERB (UPHOLDER-Klasse)



U-Boot der TRAFALGAR-KLASSE

UPHOLDER-Klasse



se. Am 13. September 1914 versenkte das englische U-Boot E9 in der Nordsee den Kleinen Kreuzer HELA. Neun Tage später, am 22. September, gelang U9 innerhalb von wenigen Stunden die spektakuläre Versenkung von drei englischen Panzerkreuzern, die vor der holländischen Küste Patrouille fuhren. Im weiteren Verlauf des Krieges kamen englische U-Boote in der Nordsee zum Einsatz, drangen kurzzeitig in die Ostsee vor und kämpften in den Dardanellen gegen die türkische Marine. Großangelegte U-Bootoperationen in der Deutschen Bucht waren aus englischer Sicht jedoch zu unrentabel und

obendrein zu gefährlich. Während die deutsche U-Bootwaffe die englische Versorgung fast zum Kollabieren brachte, wiesen die englischen U-Boote weniger Erfolge auf. Es fehlte ihnen schließlich auch an Zielen. Die kaiserliche Flotte blieb in ihren Häfen und die englische Blockade hatte die deutschen Schiffe mehr oder weniger von den Meeren verbannt.

Im Handelskrieg hatte sich das U-Boot bewährt und als eine schlagkräftige Waffe erwiesen. Bei den Verhandlungen zum Washingtoner Flottenabkommen von 1922 unternahm das diesbezüglich leidgeprüfte Großbritannien den Versuch, das U-Boot als Seekriegsmittel zu verbieten. Vergeblich. Das Verlangen scheiterte an dem Veto der anderen Seemächte.

Als Folge dieser politischen Niederlage begann die Royal Navy sich notgedrungen wieder intensiv für U-Boote zu interessieren und die U-Boottechnik weiter zu entwickeln. Man experimentierte mit der Größe, der Be-

waffnung, dem Antrieb und schuf im Laufe der Jahre wieder eine ansehnliche Unterwasserstreitmacht. Im Jahre 1936, ein Jahr nach dem deutsch-englischen Flottenabkommen und des damit verbundenen Neuanfangs der deutschen U-Bootwaffe, standen 60 U-Boote bei der englischen Marine im Dienst. Davon waren 33 Einheiten für eine Hochsee-Verwendung geeignet.

Im Zweiten Weltkrieg wiederholte sich nahezu die Situation von 1914-18. Beide Marinen machten genau da weiter, wo sie im Ersten Weltkrieg aufgehört hatten. Deutschen U-Booten gelang erneut die empfindliche Bedrohung der Seeverbindungen des Königreichs und ihre englischen Gegenstücke kamen wiederum nicht zum durchgreifenden Erfolg. Ihr Einsatz erfolgte hauptsächlich in der Deutschen Bucht, der Nordsee und vor der norwegischen Küste. Im Mittelmeer setzten sie allerdings den Gegner unter schweren eigenen Rückschlägen stark unter Druck. Insgesamt 44 Prozent der Achsenverluste gehen auf U-Boote zurück.

Andererseits begann sich auch der U-Bootkrieg grundlegend zu ändern. Radar, Sonar und Funkpeilung erleichterten zunehmend das Entdecken und Finden. Ungeahnte Möglichkeiten taten sich auf. Ein historisch bedeutendes Ereignis in diesem Zusammenhang war das Zusammentref-

TRAFALGAR-Klasse



fen VENTURER und U864 vor der norwegischen Küste. Beide Boote waren getaucht. VENTURER gelang es im Unterwasserangriff, nur auf akustische und optische Peilungen abgestützt, das deutsche U864 zu versenken; der erste Fall eines solchen Duells U-Boot gegen U-Boot.

Nach dem Zweiten Weltkrieg war die Royal Navy fest entschlossen, ihre U-Bootwaffe schlagkräftig auszubauen. Veralterte Boote wurden verschrottet und unter Nutzung deutscher Technologie aus der Kriegsbeute begannen Neuentwicklungen. Bereits ab Mitte der 1950er Jahre konnte die Royal Navy fünf Einheiten der PORPOISE-Klasse in Dienst stellen. Fast dreißig Jahre blieben sie im Bestand der Flotte. Ab 1959 begann der Zulauf der OBERON-Klasse. Bis 1966 war diese Klasse auf 13 Einheiten angewachsen und das britische Standardboot in der Zeit des Kalten Krieges. Im Laufe ihrer 30-jährigen Dienstzeit wurden diese Boote immer wieder nachgerüstet. Weitere 14 Einheiten dieser Klasse gingen als Exportboote nach Kanada (3), Australien (6), Brasilien (3) und Chile (2).

Als Nachfolger der OBERON-Klasse kam die UPHOLDER-Klasse. Diese fast 2.500 t großen Boote waren mit ihrer hochmodernen Sensorik speziell für die akustische Überwachung des Nordatlantiks im Bereich Grönland-Island-Faröer vorgesehen. An Bewaffnung waren sechs 533-mm-Torpedorohre für den Einsatz von Torpedos, Flugkörper und Minen an Bord. Vier Einheiten liefen von 1990-93 zu. Dann hatte mit Ende des Kalten Krieges die englische Marine jedoch keine Verwendung mehr für sie. Die Royal Navy setzte von nun an ausschließlich auf nuklearangetriebene U-Boote. Das UPHOLDER-Programm wurde abgebrochen und alle vier Boote gingen 1994 außer Dienst. Lange Jahre waren sie auf dem internationalen Markt als Gebrauchttonnage im Angebot. Die kanadische Marine entschloss sich 1998, die Boote zu übernehmen. Nach in Großbritannien durchgeführten Modernisierungsmaßnahmen verlegten die Einheiten ab Ende 2000 nach und nach über den Atlantik.

Mit der Nutzbarmachung der Kernenergie wurde das U-Boot zum echten Unterseeboot. Zum ersten Mal in seiner Geschichte war es Außenluft

unabhängig und ohne zeitliche Einschränkung zu hohen Unterwassergeschwindigkeiten von 30 und mehr Knoten in der Lage. Mit dem Atomreaktor verfügte es über eine nahezu unbegrenzte Energiequelle.

Als erstes nuklearangetriebenes U-Boot der Welt lief im Januar 1954 die amerikanische NAUTILUS vom Stapel. Für die Royal Navy begann 1963 mit der Indienstellung der DREADNOUGHT das nukleare Zeitalter. Schon bald folgte die VALIANT-Klasse mit fünf Einheiten. Diese Boote waren als Angriffs-U-Boote konzipiert und mit Torpedos bewaffnet. Ein Boot aus



dieser Bauserie, die CONQUEROR, versenkte im argentinisch-britischen Falklandkrieg am 2. Mai 1982 den Kreuzer GENERAL BELGRANO. Es war die erste Versenkung durch ein Atom-U-Boot. Über 300 argentinische Seeleute fanden den Tod.



Diese Seite und vorherige Seite oben: Nuklear angetriebene Raketen-U-Boote der VANGUARD-Klasse



Die vier Boote der RESOLUTION-Klasse, die ab 1966 zuliefen und etwa 8.400 t verdrängten, hatten grundverschiedene Aufgaben. Mit ihrer Hauptbewaffnung von 16 ballistischen Flugkörpern des Typs Polaris bildeten sie die nukleare Zweitschlagkapazität Großbritanniens. Torpedos waren nur noch Sekundärbewaffnung. Die im NATO-Sprachgebrauch als SSBN (Submarine Ballistic Missile Nuclear Propulsion) bezeichneten Einheiten blieben bis Mitte der 1990er Jahre im Dienst.

Die SWIFTSURE-Klasse war die zweite Generation von Angriffs-U-Booten. Ab 1971 kamen sechs Einheiten in Dienst, wovon vier mittlerweile deaktiviert wurden. Neben ihrer Torpedo- und Flugkörperbewaffnung sind die 4.900 t großen U-Boote auch mit Marschflugkörpern Typ Tomahawk ausgerüstet.

Die Einheiten des SWIFTSURE-Bauprogramms bewährten sich im Flottenalltag und fanden ab 1983 mit den sieben Booten der TRAFALGAR-Klasse ihre Fortsetzung. Bauelemente wurden aus der Vorserie übernommen, neue Technologien eingebaut. Sie verdrängen 5.200 t und sind mit Drahtlenk- und Torpedos Spearfish, Lenkflugkörper Sub Harpoon und Marschflugkörper Tomahawk bewaffnet. Eine Pump-Jet-Anlage dient der TRAFALGAR-Klasse als Vortriebssystem. Die Höchstgeschwindigkeit wird getaucht mit 30 kn angegeben. Durch Modernisierungsmaßnahmen werden die Einheiten auf aktuellem technischen Stand gehalten. Allerdings gerieten die Einheiten in den letzten Jahren immer

häufiger wegen technischer Probleme in die Schlagzeilen der Weltpresse.

Nach Abschluss dieser Bauserie begann die Royal Navy die zweite SSBN-Generation in Auftrag zu geben. Im Verhältnis 1:1 lösten die vier Einheiten der VANGUARD-Klasse in den Jahren 1993-99 ihre Vorgänger ab. Mit ihren 16 ballistischen Flugkörpern des Typs Trident II D 5 bilden sie die nukleare Abschreckung Großbritanniens. Die Raketen können zwar bis zu 8 MIRV-Sprengköpfe (Multiple Independent Reentry Vehicle) mit jeweils 150 kT Sprengkraft tragen, sind jedoch nur mit drei MIRVs ausgerüstet. Die Reichweite der Trident II D 5 beträgt 11.000 km. Der erste Testschuss erfolgte im Oktober 2005 von Bord der VANGUARD. Spearfish-Torpedos und Lenkflugkörper des Typs Sub Harpoon gehören ebenfalls zur Bewaffnung. Die 15.850 t verdrängenden Einheiten haben eine Pump-Jet-Anlage als Vortriebssystem und erreichen getaucht 25 kn Höchstgeschwindigkeit.

Mit der ASTUTE-Klasse ist die vierte Generation der nuklearangetriebenen Angriffs-U-Boote im Bau. Modernste Elektronik- und Kommunikationssysteme sind vorgesehen. Die Bewaffnung der 7.200 t verdrängenden und 29 kn schnell-

len Einheiten besteht wie bei ihren Vorgängern aus Torpedos, Lenkflugkörpern und Marschflugkörpern. Die Kiellegung der ASTUTE fand am 31. Januar 2001 statt. Die Schwesterschiffe AMBUSH und ARTFUL folgten im Oktober 2003 bzw. März 2005. Für Anfang 2009 ist die Indienstellung des Typ-schiffes vorgesehen. Allerdings läuft das Programm nicht reibungslos und ist mittlerweile gewaltig in zeitlichen Verzögerungen geraten. Sowohl technische und organisatorische Probleme sowie Kostenüberschreitungen auf Seiten der Werft als auch Etat-Engpässe bei der Royal Navy lassen die geplante zweite Bauserie von vier Einheiten vorerst in den Hintergrund geraten.

Mit den nuklear angetriebenen Einheiten der TRAFALGAR- und der VANGUARD-Klasse sowie der zukünftigen ASTUTE-Klasse zählt die britische U-Bootwaffe zu den modernsten und schlagkräftigsten U-Bootflotten der Welt. Dass dies so bleiben soll, zeigt die bereits eröffnete Diskussion um eine Nachfolgeklasse der VANGUARD-Klasse, deren Trident-Raketen ab 2020 ihre Altersgrenze erreichen und ersetzt werden müssen. Angesichts der knappen Kassen und den Erfahrungen aus dem ASTUTE-Programm wird jedoch noch viel Wasser die Themse abwärts fließen, bevor das Kommando „Heiß Flagge und Wimpel“ kommen kann.

Text: Hans Karr

Fotos: Royal Navy, BAE Systems



# Der Deutsche Marinebund erfolgreich auf neuen Wegen

## Weihnachtsgruß von DMB-Präsident Karl Heid

*Liebe Kameradinnen, liebe Kameraden,*

„Das neue Jahr sieht mich freundlich an und ich lasse das Alte mit seinem Sonnenschein und seinen Wolken ruhig hinter mir“, mit diesen Worten von Johann Wolfgang von Goethe beginne ich meinen Jahresabschlussbericht. Wenn wir zurückblicken, stellen wir fest, wie schnell die Zeit wieder an uns vorbeigezogen ist und dass auch 2007 wieder ein bewegtes und arbeitsreiches Jahr war. Unseren Kurs, den ich in meinem Jahresbericht für 2007 umrissen hatte, haben wir konsequent gehalten. Der Umzug der Bundesgeschäftsstelle von Wilhelmshaven nach Laboe ist vollzogen. Der Hotel- und der Gaststättenbetrieb im Scheerhaus, der Kiosk sowie der Imbiss haben ihren Betrieb leider aus bautechnischen Gründen erst Ende Juni aufnehmen können. Dadurch konnte der Liquiditätsplan für den Mai und Juni nicht ganz erfüllt werden. Die Eröffnung hat sich trotzdem gelohnt, kleine Erfolge sind zu verzeichnen. Die erneute Kostensenkung beim Druck unserer „Leinen los!“ durch den Wechsel des Verlages wirkt sich weiter auf der Habenseite unseres Haushaltes aus. Personalkosteneinsparungen werden in diesem Jahr unseren Haushalt weiter sanieren helfen. Kosten für die Innensanierung des Turmes, des Blitzschutzes, der Toiletten und des Innenanstriches des Technischen Museums U-995 sind im Haushalt 2008 eingeplant. Die Arbeiten werden in diesem Jahr noch begonnen. Der Bekanntheitsgrad unseres Marine-Ehrenmals muss gesteigert werden, um den Besucherrückgang aufzuhalten und wenn möglich die Zahl der Besucher wieder zu steigern. Zu den öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen gehörte die Operaufführung auf dem Festplatz des Ehrenmals ebenso

wie die Sonderausstellungen im Turm des MEM. Die Ausstellung „25 Jahre Patenschaft des Landtages Schleswig-Holstein mit der GORCH FOCK“, die uns der Präsident des Landtages Schleswig-Holstein zur Verfügung stellte, die Exponate „Auftauchen und Abtauchen“, die durch internationale Künstler geschaffen wurden, die Präsentation des Aeronauticum aus Nordholz. „Gefahr aus der Tiefe – 100 Jahre deutsche Seeminabwehr“, die zur Zeit den Besuchern im MEM geboten wird, sind bzw. waren Publikumsmagnete. 2008 werden die Ausstellungen „100 Jahre Deutsche U-Boote“ und „Prinz Eugen“ im Marine-Ehrenmal zu sehen sein.



Die in diesem Jahr beschlossenen Kooperationen des DMB mit dem Deutschen Marinemuseum Wilhelmshaven und dem Aeronauticum in Nordholz werden für die Gestaltung unserer Zukunft wichtig sein. Dies

bedeutet aber auch, die Zusammenarbeit mit anderen maritimen und an der See interessierten Vereinen zu forcieren. Erste Gespräche mit dem Vorsitzenden der Marine-Offiziervereinigung und dem Präsidenten des Deutschen Seesportverbandes (DSV) haben stattgefunden. Ein Ergebnis unseres Gespräches mit dem DSV ist die geplante gemeinsame „Deutsche Meisterschaft im Kuttersegeln“ während der Kieler Woche. Über 600 Jugendliche werden sich an diesem Wettbewerb beteiligen. Unsere Marinejugend ist selbstverständlich mit dabei.

Das kommende Jahr wird weiter der Fortentwicklung der Finanz- und Haushaltsanierung dienen. Die idealen Werte, die in der Satzung des Deutschen Marinebundes verankert sind, werden auch im neuen Jahr weiter gepflegt. Hierbei möchte ich die Arbeit unserer Shanty-Chöre, die ein hoher Leistungsstand auszeichnet, besonders hervorheben. Sie setzen ein Zeichen lebendiger maritimer Kultur und Tradition. Diese Tradition heißt Weitergabe von Idealen, die wir gemeinsam fortführen und fördern. Wir werden uns auch im neuen Jahr mit höchstem Engagement für die Bedürfnisse unserer großen Marinevereinigung einsetzen. Wir danken allen Mitgliedern, die uns landauf und landab ermutigt haben, unseren klaren Kurs fortzusetzen.

Voller Hoffnung wünsche ich Ihnen, Ihren Familien, auch im Namen des Vorstandes, viel Gutes, Frieden, Gesundheit sowie privates und berufliches Glück.

Für die bevorstehenden Weihnachtstage wünschen wir Ihnen Erholung, Freude und ruhige Stunden im Kreise Ihrer Familie.

*Mit kameradschaftlichen Grüßen  
Ihr Karl Heid*

# Befehlshaber Baltische Flotte besuchte MEM

Hohen Besuch vom Befehlshaber der Baltischen Flotte, Vizeadmiral Konstantin Semjonowitsch Sidenko, konnte der Befehlshaber der Flotte, Vizeadmiral Hans-Joachim Stricker, in der Zeit vom 8. bis 11. Oktober in Deutschland begrüßen. Während einer gemeinsamen Rundreise konnte sich der hochrangige Gast ein Bild über die Lage der Deutschen Marine machen. Auf dem Programm standen neben einem Besuch im Flottenkommando in Glücksburg, der Einsatzflottille 1 in Kiel sowie dem 1. Ubootgeschwader in Eckernförde auch das Marine-Ehrenmal des Deutschen Marinebundes in Laboe.

Nach dem Besuch von U34 in Kiel verschaffte sich Vizeadmiral Sidenko auch einen Eindruck über das Leben auf der Fregatte HAMBURG. An Bord wurde ihm ein abwechslungsreiches und informatives Programm geboten, um dem hohen Besuch die Einsatzfähigkeit auf der modernsten Fregatte der SACHSEN-Klasse zu zeigen.

Während eines Schiffrundganges und eines gemeinsamen Mittagessens an Bord blieb ausreichend Gelegenheit für einen Gedankenaustausch mit den an Bord befindlichen Soldaten. Bei einem weiteren Besuch im Mari-

Admiral Sidenko (5. v.l.) besuchte auch U995. Er wurde begleitet von Konteradmiral Hoch (4.v.l.) und DMB-Präsident Heid (3.v.r.)



nefliegergeschwader 3 „Graf Zeppelin“ in Nordholz bewies die Deutsche Marine ihre Flexibilität auch in fliegerischer Hinsicht. Bei einer Informationsveranstaltung für den baltischen Gast wurden die vielseitig einsetzbaren Flugzeuge vorgestellt. Der Seefernaufklärer P-3C Orion und das Ölaufklärungs- und Transportflugzeug DO 228 LM beeindruckten den Gast. Am letzten Besuchstag stand eine Vi-

site des Marinestützpunkts Kiel, der Werft HDW AG und des Marine-Ehrenmals in Laboe auf dem Programm. Der Befehlshaber der Baltischen Flotte wurde vor dem Ehrenmal vom Präsidenten des Deutschen Marinebunds, Karl Heid, empfangen. Während eines Rundgangs durch das Technische Museum U995 und des Marine-Ehrenmals konnte sich Admiral Sidenko ein Bild von den Bemühungen des Deutschen Marinebunds um die Erhaltung unseres Ehrenmals machen. Tief beeindruckt von der Gedenkhalle wurde der Befehlshaber vom Präsidenten verabschiedet und gab das Versprechen: „Ich werde versuchen, Sie zur Kieler Woche 2008 hier in Kiel wieder zu besuchen!“

Der Besuch von Vizeadmiral Sidenko ist für eine erfolgreiche Zusammenarbeit mit den NATO-Mitgliedsstaaten von hoher Wichtigkeit. Er festigt den Kontakt und sichert so den regelmäßigen Informationsaustausch untereinander.

*Text & Fotos: Oliver Effertz, PIZ Marine*



Übergabe einer Erinnerungsgabe an Präsident Heid (M.)

## 10 Jahre Shanty-Chor der MK Bocholt

Mitte 1997 gründeten sangesfreudige Kameraden der MK Bocholt einen Shanty-Chor zur Pflege seemännischen Liedgutes und zur Bereicherung der Vereinsaktivitäten. In seinem nunmehr zehnjährigen Bestehen hat sich daraus ein Klangkörper mit rd. 40 aktiven Sängern und Musikern (3 Akkordeon-, 2 Gitarren- und 2 Mundharmonikaspieler) entwickelt, der in den 14-tägigen Probeabenden ein Repertoire von weit über 100 Liedern erarbeitet hat. Unter der engagierten Chorleitung von Karl (Charly) Hebing hat der Chor jedes Jahr eine

Vielzahl von öffentlichen Auftritten in seiner Heimatstadt – aber auch auf nationalen und internationalen Shanty-Chor-Veranstaltungen.

Das Jubiläumsjahr wurde mit einem Konzert auf der Wasserburg Anholt zusammen mit drei befreundeten Chören aus Deutschland und den Niederlanden eröffnet. Bei einem Chor-Fest anlässlich des Jubiläums konnten auch nicht mehr aktive

Gründungsmitglieder mit Anekdoten zur Chorhistorie aufwarten.

Text & Foto: ME



Der Chor der MK Bocholt am Aasee

## 50 Jahre MK Homberg/Efze

Zur Jubiläumsfeier in der Gaststätte Seeblick am Silbersee in Frielendorf kamen viele Mitglieder und zahlreiche Kameraden befreundeter Ortsvereine zusammen. Einen Einblick in die Entstehungsgeschichte der MK gab Wilfried Haßler, der seit März dem Ortsverein vorsteht. Anschließend überbrachten Vertreter der Stadt Homberg und anderer Vereine Glückwünsche. Anlässlich des Jubiläums wurde Stabsbootsmann Frank

Albert für 10-jährige Mitgliedschaft geehrt. Gerhard Geschwandtner, Leiter des Verbandes Hessen, nahm die Auszeichnung vor. Hans Hesse und Peter Tank wurden für ihr Engagement um die Belange der Homberger Kameradschaft ausgezeichnet. Der Shanty-Chor Homberg-Borken sorgte bei der anschließenden Feier mit Seemannsliedern und bekannten Melodien für Gemütlichkeit.

Text & Foto: MK Homburg/Efze



Ehrung für zehnjährige Mitgliedschaft

Beim Abgeordnetentag in Cottbus wurden am 16. Juni 2007 folgende Mitglieder des Deutschen Marinebunds geehrt:

### Auszeichnung mit dem Goldenen Eichenblatt:

Gerbener, Werner	MK Mühlheim a.d. Ruhr e.V.	Nordrhein
Schaumberg, Erwin	MK Heessen 1929 e.V.	Westfalen

### Auszeichnung mit der Verdienstnadel in Gold:

Bernsee, Günter	LV-Leiter Baden-Württemberg	Baden-Württemberg
Freyschmidt, Wolfgis	LV-Leiter Bayern	Hessen
Hildebrandt, Karl	Beisitzer Shanty-Chöre	Nord-Ost
Deck, Jürgen	MK Freiburg von 1911 e.V.	Nordrhein
Klein, Heinrich	MK Borken u. Umgebung e.V.	Nordrhein
Lux, Peter	MK Berlin 1990 Köpenick e.V.	Nordrhein
Schiebert, Werner	MK „Eisbrecher STETTIN“ Bonn	Nordrhein
Walter, Hermann-Josef	MK Wesel e.V.	Saar-Obermosel
Fleck, Hans-Dieter	MK Z LÜTJENS Dudweiler e.V.	Sachsen-Anhalt
Bonnes Otfried	MK Salzwedel u. Umgebung 1914/91	Sachsen-Anhalt
Müller, Johannes	MK Quedlinburg „AK Voraus“	Sachsen-Anhalt
Thormann, Günther	MK Weißenfels u. Umgebung v. 1900	Süd-Niedersachsen
Nonnenkamp, Gerd	MK Barsinghausen	Thüringen
Zöller, Kurt	MK Eisenach 1897/1992	Westfalen
Bender, Gerhard	MK Siegerland v. 1907 e.V.	Westfalen
Goerke, Herbert	MK Unna	Nordsee
Warner, Klaus	MK Nordenham v. 1908	

## Ferien in Braunschweig

Die Schnuppersegelwoche im Rahmen von FiBS (Ferien in Braunschweig), war wie immer schnell ausgebucht, aber zwei Kinder hatten das Glück, nachzurücken. Sie starteten mit zwölf fremden und vier Kindern der Marinejugend die diesjährige FiBS-Woche.

Nach dem Knotenlernen, dem Lernen des Opti-Aufbaus und der Schwimmwestenverteilung wurden die Boote zugeteilt. Immer zwei Kinder bekamen einen Opti. Am See wurden die Optis aufgebaut, mit einem Kind bemannt und auf den See geschickt.

Leider war am Montag und Dienstag zu viel Wind für die Segelanfänger. Aber die Ausbilder bemühten sich, den Kindern die Angst zu nehmen, indem sie im Kutter und im Conger vorbereitet wurden. Das klappte leider nicht bei allen.

Ab Mittwoch ließ der Wind nach. Donnerstag waren nur eine Paddelgatta und Schwimmen möglich. Aber Freitag bei der Opti-Regatta und dem freien Segeln am Nachmittag konnten die Kinder noch mal zeigen und ausprobieren, was sie gelernt hatten.

*Text & Foto: Sigrid Janssen-Kater*



Segeln im Opti ist Vergnügen für Jung und Alt

## 25 Jahre gute und freundschaftliche Beziehungen

Vertreter der Marine beim Umzug



Zahlreiche Soldaten in Marineuniform und einige ehemalige Mari-

ner waren in die Eifel gekommen und bereicherten das Bitburger Stadtbild. Grund für den Besuch von der Watterkant war das 25-jährige Jubiläum der Patenschaften der Marinekameradschaft Bitburg mit Einheiten der Deutschen Marine.

Zum 30. Juni übergab Kapitänleutnant Richard Fülbier sein Kommando über den Fachbereich Taucherdienst beim Ausbildungszentrum Schiffsicherung der Marine in Neustadt/Holstein an seinen Nachfolger, Kapitänleutnant Burkhard Scheele. Seine letzte offizielle Mission in Uniform führte er eine Woche später in Bitburg

durch. Gemeinsam mit Scheele und einer Abordnung des Fachbereiches Taucherdienst reiste Fülbier in die Patenstadt, um hier das 25-jährige Jubiläum der Marine-Patenschaften Bitburgs zu feiern. Ebenfalls mit dabei war eine Abordnung der zivilen Besatzung des Taucherschulbootes JU1ST um Cheffingenieur Eggert Kaiser sowie Kapitänleutnant a.D. Richard Jürs, Fregattenkapitän a.D. Horst Schütte und die drei Stabsbootsleute a.D. Helmut Kopp, Gerd „Jack“ Scherer und Klaus Wegge.

*Text und Foto: Werner Krämer*

## Im Reich des Odysseus

Nach der Kap-Hoorn-Umrundung im vergangenen Jahr entwickelte sich in der Marinekameradschaft Oberursel eine große Begeisterung für das Hochseesegeln. Die Entscheidung für ein neues Ziel fiel auf Ithaka, die Heimat von Odysseus, dem Urahn aller Seefahrer. Die Crew umfasste den 1. und 2. Vorsitzenden, Andreas Malz und Karl Eichhorn, die Beisitzer und „Kap Hoorniers“ Jörg Lüders und Waldemar Winkler. Weiterhin zwei Mitglieder des Shanty-Chors Oberursel, Werner Seitz und Lothar Gottschalk. Der gute Stern an Bord war Christel Malz, die Frau des ersten Vorsitzenden. Als Skipper fungierte Ehrenvorsitzender Hermann Frey.

Korfu empfing das Team mit Traumwetter. Auf einer Slup vom Typ Bavaria 46 wurde alles gestaut und mit phantastischem Segelwind ging es gegen Süden nach Paxoi, über Levkas und die Inseln des Ionischen Meeres, bis die Anhöhen von Ithaka vor dem Bug aus der Kimm brachen.

Durch die Freundlichkeit der griechischen Bevölkerung und das Wetter, sicher auch durch den Ouzo fasziniert, wirkte die Woche in blauem Wasser und unter blauem Himmel in manchmal einsamen Buchten viel zu kurz und der Abschied

von Korfu wurde schmerzhaft. Das nächste Unternehmen steht deshalb für die Crew der MK Oberursel schon fest: 2008 geht es nach Martinique in die Karibik.

*Text: Hermann Frey, Foto: privat*



Die Mitglieder der MK Oberursel unter der Sonne Griechenlands

Auszug aus dem Buch „Orkanfahrt“



Kommandant Schadensmeldungen ab. Unser Bug war verzogen, aber es gab keinen starken Wassereintrich. Die Maschinen liefen noch. Er gab Befehl, die Scheinwerfer nun einzuschalten, um nach dem Flüchtling zu suchen. Auf Diskretion mussten wir jetzt ja keinen Wert mehr legen.

Es dauerte sechs Minuten bis zur erlösenden Meldung: „Herr Kaleu, wir haben den Mann an Bord.“ Hinterher haben uns Ärzte erzählt, dass der Mann noch etwa fünf Minuten überlebt hätte. Der Republikflüchtling, der nun tropfnass im Sanitätsraum saß, war etwa Mitte 30, mittelgroß, ein wenig untersetzt. Zum Schutz vor der Auskühlung hatte er mehrere Schichten Kleidung übereinander angezogen. Seine erste Frage, als man ihn an Bord zog: „Seid ihr aus dem Westen?“ Er bekam erst mal ein heißes Bad. Die NAJADE hatte zwar ein Leck, war aber seetüchtig; wir fuhren Richtung Kiel, wo wir kurz nach vier Uhr morgens einliefen.

Ich bekam den Auftrag, mit einem Dienstwagen, einem olivfarbenen VW, loszufahren, um die Eltern des Geretteten zu informieren. Sie betrieben in der Nähe von Kiel eine kleine Gärtnerei. Die Fahrt dauerte etwa eine halbe Stunde. Ich klingelte, im Haus ging

ein Licht an. Eine Frau öffnete die Tür einen Spalt weit, ich sagte: „Guten Morgen. Ihr Sohn ist in Sicherheit. Wollen sie bitte mitkommen?“ Sie war natürlich nervös, hat vorsichtig ihren herzkranken Mann geweckt, dann fuhren wir zurück zum Hafen.

Ich schilderte ihr kurz die Rettung ihres Sohnes, verschwieg aber das Reißen der Leine und die Kollision. Die beiden waren schon aufgeregt genug. An Bord gab es sehr schöne, sehr bewegende Momente, Umarmungen, Tränen. Wir Offiziere fühlten uns wie Helden. Wir dachten, dass unser Einsatz morgen auf der Titelseite der Bild-Zeitung stehen würde: „Die Helden von der Ostsee.“

Na ja, es kam ein wenig anders.

Die Reaktion des Flottenkommandos fiel wenig euphorisch aus, als man von der Kollision erfuhr. Wir mussten sofort wieder auslaufen, noch bevor der Tag anbrach, zum Schutz vor neugierigen Blicken und Fragen von Reportern. Tagelang ankerten wir mit unserem beschädigten Schiff ein gutes Stück vor der Küste, in der Geltinger Bucht. Es war ungerecht, das empfanden wir aus tiefsten Herzen. Wir hatten das Leben eines Mannes gerettet, aber bekamen keine Belobigung, keine Anerkennung, nichts. Stattdessen vertrieben wir uns die Zeit mit Karten spielen, Lesen und Putzarbeiten.

Was zur gleichen Zeit in den Behörden von Bonn und Ost-Berlin los war, davon bekamen wir nichts mit: Die diplomatischen Drähte sollen regelrecht geglüht haben. In den Medien der DDR schimpfte man von „Men-

schenraub“ und „Piraterie“. In der Bundesrepublik erschienen nur ein paar Meldungen.

Erst nach zehn Tagen durften wir wieder in unseren Heimathafen Flensburg einlaufen. Die NAJADE kam sofort in die Werft, und es stellte sich heraus, dass der Schaden noch schwerer ausfiel, als wir befürchtet hatten. Man hat einen großen Teil des Vorschiffs ersetzen müssen; unser Kommandant wurde zum Flottenkommando zitiert.

Die ganze Geschichte hat übrigens eine Pointe. Der Mann, dem wir das Leben gerettet haben, ist Jahre später wieder „geflohen“. Zurück in die DDR.

Fregattenkapitän a.D. Wolfgang Jungmann, 1942 in Bremerhaven geboren, stammt aus einer Familie von Seefahrern. Schon der Urgroßvater und Großvater fuhren als Kapitän in der Hochseefischerei. Jungmann trat 1962 in die Deutsche Marine ein, diente auf U-Jagdbooten, Zerstörern und dem Schulschiff DEUTSCHLAND. Drei Jahre lang war er Kommandant des Zerstörers SCHLESWIG-HOLSTEIN im Nordatlantik. Jungmann, der später zehn Jahre als Pressestaboffizier im Einsatz war, leitet heute eine Agentur zur Film- und Fernsehberatung. Er lebt in Jever, Friesland.

*Stefan Krücken (Texte) und Achim Multhaupt (Fotos): „Orkanfahrt“, Ankerherz Verlag ([www.ankerherz.de](http://www.ankerherz.de)), 29,90 €, ISBN: 978-3-940138-00-2  
Abdruck mit freundlicher Genehmigung des Verlages Ankerherz.*

## Kalender 2008 zugunsten des DMB

600 Euro kamen im vergangenen Jahr durch den Verkauf des ersten GORCH FOCK-Kalenders zusammen. Der Kaufpreis be-

inhaltete eine Spende von fünf Euro, die zweckgebunden für das Marine-Ehrenmal an den Deutschen Marinebund (DMB) überreicht werden konnte. Der Herausgeber, Hermann Dirkes, wird auch für 2008 wieder einen Kalender erstellen. Fotos von der aktuellen Nord-Amerika-Reise der GORCH FOCK werden diesmal im Vordergrund stehen. Bestellt werden kann der Kalender im Format 33x45 cm zum Preis von 24,90 Euro (inkl. 5,00 Euro Spende für das MEM) telefonisch unter 05382-958291 oder im Internet unter [www.gorchfock.de/kalender](http://www.gorchfock.de/kalender).

*Text & Foto: Hermann Dirkes*



Peter Mattsson, Hermann Dirkes und Adalbert Rohde (v.l.) bei der Scheckübergabe

