



LV-Nachrichten

① MK Hockenheim

② MK Heilbronn

③ MK Rems-Murr-Kreis

MK Ludwigsburg ④

⑧ MV Heidenheim

Rottenburg

⑩ MK Albstadt-Ebingen

⑪ MK Villingen-Schwenningen

⑫ MK Freiburg

⑬ MK Aulendorf

⑭ MK Konstanz



Inhaltsverzeichnis

Vorwort des Landesverbandsleiters	Seite 4 – 9
Das Ende der "Zander".	Seite 10 – 11

Aus den Vereinen

Marinekameradschaft Albstadt-Ebingen e.V.	Seite 12 – 13
Marinekameradschaft Aulendorf e.V.	Seite 14 – 16
Esslingen a.N. 1911 e.V. „Tsingtau“	Seite 17 – 18
Marine-Kameradschaft Freiburg von 1911 e.V.	Seite 19 – 20
Marineverein Heidenheim e.V.	Seite 21
Marinekameradschaft Heilbronn a.N. e.V.	Seite 22 – 23
Marinekameradschaft Heilbronn / Rottenburg	Seite 24
Marinekameradschaft Rottenburg e.V.	Seite 25 – 28
Aktuelles aus der maritimen Welt (<i>Onlineartikel</i>)	Seite 29 – 44

Herausgeber der Landesverbandsnachrichten (LVN):
Deutscher Marinebund e.V. · Landesverband Baden-Württemberg

Es wird an dieser Stelle explizit darauf hingewiesen, dass die LVN allen Kameradinnen und Kameraden zugänglich gemacht werden sollen, dies in elektronischer oder gedruckter Version! Die Verteilung erfolgt durch die Vorstände der Mitgliedsvereine.

Landesverbandsnachrichten 165, Veröffentlichung Juni 2024:
Berichte, die in den LNV 165 veröffentlicht werden sollen, sind bis zum **22. Mai 2024** per E-Mail einzureichen an katrin.jaeck@kienzle-gruppe.de.

Die Richtigkeit der veröffentlichten Berichte obliegt den jeweils einreichenden Mitgliedsvereinen. Eingereichte Berichte wurden bzw. werden ohne jegliche Änderung sowie Prüfung auf Richtig- und / oder Vollständigkeit veröffentlicht, dies trifft auch auf die Quellenangabe von Bildern zu.



Kontakt Daten

Ansprechpartner	Name	Adresse	Telefon / Fax	Mail / Web
LV-Leiter	Björn Kienzle	Salinenstraße 26 74177 Bad Friedrichshall	Fon: 07136 / 9638-0 Fax: 07136 / 9638-38	bjoern.kienzle@kienzle-gruppe.de
Presse- und Medienreferent, Schriftführer	Detlef Rupp	In den Wenglangen 1/1 74257 Untereisesheim	Fon: 07132 / 3809841 Mobil: 0151 / 58454007	rupp.detlef@web.de
Schatzmeister	Hartmut Kienzle	Im Klauenfuß 2 74172 Neckarsulm	Mobil: 0171 / 6115780	hartmut.kienzle@kienzle-gruppe.de
Landesjugendreferent	Uwe Töllner	W.-A.-Mozart-Str. 22 70806 Kornwestheim	Fon: 07154 / 23658 Mobil: 0170 / 3261553	vorstand@marineverein.de www.marineverein.de

Marinekameradschaft	Name d. Vorsitz.	Adresse	Telefon / Fax	Mail / Web
Marinekameradschaft Remstal 1956 e.V.	Peter Schedel	Dinkelstraße 5 71394 Kernen im Remstal	Fon: 07151 / 47878	mk-remstal1956ev@gmx.de
Marine-Verein Stuttgart 1899 e.V.	Uwe Töllner	W.-A.-Mozartstr. 22 70806 Kornwestheim	Fon: 07154 / 23658	Vorstand@marineverein.de www.marineverein.de
Marinekameradschaft Konstanz e.V.			Fon: 07531 / 26010	www.mk-konstanz.eu
Marine-Kameradschaft Villingen-Schwenningen	Michael Galizzi	Königsfelder Str. 12 78087 Mönchweiler	Fon: 07721 / 73723	michaelgalizzi@gmx.de
MK Ludwigsburg 1934 e.V.	Klaus Schlegel	Weilerstrasse 13 71679 Asperg	Fon: 07141 / 65391	mk-ludwigsburg@online.de
Marine-Kameradschaft Freiburg von 1911 e.V.	Jürgen Deck	Krozinger Str. 2 79219 Staufen	Fon: 07633 / 81721 Fax: 07633 / 500225	mk@mk-freiburg.de www.mk-freiburg.de
Marinekameradschaft Albstadt-Ebingen e.V.	Joachim Kegel	Gottlieb-Daimler-Straße 3 72458 Albstadt	Fon: 07431 / 53603	info@mk-albstadt-ebingen.de www.mk-albstadt-ebingen.de
MK-Hockenheim 1935 „Seydlitz“ e.V.	Wolfgang Zahn	Birkenallee 48 68766 Hockenheim	Fon: 06205 / 15015	w.zahn1@web.de www.mk-hockenheim.de
Rems-Murr-Kreis 1984 e.V.	Werner Mauritz	Hauffstraße 4 71546 Aspach	Fon: 07191 / 20461 Mobil: 0175 / 3760250	wernermauritzaspach1@web.de
Heilbronn a.N. e.V.	Detlef Rupp	In den Wenglangen 1/1 74257 Untereisesheim	Fon: 07132 / 3809841 Mobil: 0151 / 58454007	rupp.detlef@web.de
Marinekameradschaft Aulendorf e.V.	Günther Schoch	Saulgauer Str. 46 88326 Aulendorf	Fon: 07525 / 8740	vorsitzender@marinekameradschaft-aulendorf.de www.marinekameradschaft-aulendorf.de
Marineverein Heidenheim e.V.	Franz Czeisl	Richard Wagner - Str. 16 89518 Heidenheim	Mobil: 0163 / 4164222	franz.czeisl@googlemail.com
Marinekameradschaft Rottenburg e.V.	Egon Ruf	St.-Moritz-Platz 7 72108 Rottenburg	Fon: 07472 / 6752	egon-ruf@gmx.de www.marinekameradschaft-rottenburg.de
Esslingen a. N. 1911 e.V. „Tsingtau“	Dieter Benze	Grüner Weg 2 73728 Esslingen	Fon: 0711 / 3700516	www.marinekameradschaft-tsingtau-esslingen.de

Quelle: <https://deutscher-marinebund.de/mitglied-werden/marineverein-in-ihrer-naehe> ; Stand: 03/2024



Vorwort des Landesverbandsleiters



***Moin liebe Kameradinnen!
Moin liebe Kameraden!
Moin liebe Freunde!***



Nachdem wir im Herbst 2023 von der Landesmesse die Standfläche zur CMT 2024 angeboten bekommen haben und eine Entscheidung über die Teilnahme hat fallen müssen, wurde im Landesvorstand einstimmiger Beschluss gefasst, das Angebot der Landesmesse anzunehmen, nicht zuletzt auch deshalb, da der Deutsche Marinebund uns für die Durchführung erneut einen Zuschuss von 1.500,00 € genehmigt hatte. Darüber hinaus haben auch die Shantychöre der Marinekameradschaften Esslingen und Rottenburg zugesagt, im Rahmen unseres Messeauftrittes präsent zu sein. Leider mussten wir jedoch feststellen, dass trotz der positiven Signale aus dem Landesverbandstag 2023, im Falle einer Teilnahme, die CMT 2024 tatkräftig zu unterstützen, keine große Resonanz aus dem Landesverband zu spüren war, ausgenommen davon sind die beiden v.g. Chöre. Die üblichen Absagen wie z.B. „da bin ich im Urlaub“ häuften sich in meinem Emaileingang. Ich habe dann persönlich einige Kameradinnen und Kameraden, mit der Bitte um Standdienst zu leisten, angesprochen. Nur dadurch war es möglich, dass neben unseren Kameradinnen und Kameraden aus Stuttgart, die jedoch insbesondere für den Marineverein Stuttgart vor Ort waren und zusätzlich von Franziska Neu tatkräftig unterstützt wurden, Standpersonal für den Deutschen Marinebund sowie für den Landesverband zu gewinnen. Ich bedanke mich daher namentlich – in alphabetischer Reihenfolge – bei den Kameradinnen und Kameraden Lotte Göldner, Gotthard Hauser, Hartmut Kienzle, Marc-Dominik Kienzle, Jürgen Mauch, Achim Notz, Detlef Rupp, Mario Weber und Wolfgang Zahn, für ihre Unterstützung anlässlich der CMT 2024. Insbesondere möchte ich mich auch bei Uwe Töllner bedanken, der für die Zusammenarbeit mit der Landesmesse zeichnete.

Das gesetzte Ziel „Flagge zeigen“, welches wir mit unserem Messeauftritt anlässlich der CMT 2024 erneut erreichen wollten, sollte uns gelungen sein! In enger Kooperation zwischen Marineverein Stuttgart, dem DMB-Landesverband-Baden-Württemberg und dem Deutschen Marinebund haben wir uns auch in diesem Jahr professionell und auf höchstem Niveau präsentiert. Wie bereits in 2023 wurden alle Mitgliedsvereine des Landesverbandes Baden-Württemberg den Messebesuchern vorgestellt, dies unter anderem auf einer Grafikwand sowie durch die Verteilung eines Flyers. Durch das Glücksrad auf unserem Messestand konnten für die Aktion „Marine-Ehrenmal erhalten“ knapp 1.000,00 € an Spenden eingeworben werden. Darüber hinaus wurden sehr interessante und zahlreiche Gespräche mit den Messebesuchern geführt, in der Tat konnten auch DMB-Beiträge vor Ort verzeichnet werden.



Erfolgreich verlief auch unser Landesverbandstag 2024, dieser am 9. März von der MK Freiburg ausgerichtet

wurde. Insbesondere freuten sich die angereisten Delegationen aus den Mitgliedsvereinen unseres Landesverbandes über die Teilnahme des DMB-Präsidenten Heinz Maurus. Kam. Maurus berichtete in seinem Grußwort umfangreich über die Deutsche Marine und deren aktuellen Aufgaben in Bezug auf die derzeitige weltpolitische Lage. Des Weiteren appellierte Kam. Maurus an die Mitgliedsvereine im Landesverband, ihre Mitglieder, die nicht beim DMB gemeldet sind, dringend von der Mitgliedschaft im DMB zu überzeugen und satzungsgemäß beim DMB zu melden.

Des Weiteren konnten wir zu unserem Landesverbandstag die Kameraden Jean-Michel Paulus, Jean-Claude Guillemain und Jean-Jacques Simon von der MK (AMMAC) Colmar begrüßen. Kam. Paulus bedanke sich in seinem Grußwort für die Einladung zu unserem Landesverbandstag, er unterstrich dabei, dass die Einladung eine große Ehre für ihn und seine mitangereisten Kameraden sei.



von links: Jean-Claude Guillemain, Jean-Michel Paulus, Jean-Jacques Simon © Hartmut Kienzle

2023 stand im Zeichen maritimer Jubiläen – 175 Jahre Deutsche Marinen sowie auch 50 Jahre gelebte Partnerschaft der Marinekameradschaften Colmar und Hockenheim. Gerne folgte ich der Einladung, als diese Partnerschaft am 14. Mai 2023 in Hockenheim gemeinsam mit den Kameradinnen und Kameraden aus Colmar zum 50zigsten Male gefeiert wurde und letztendlich nutzte ich auch diese Gelegenheit, unsere französischen Freunde zu unserem diesjährigen Landesverbandstag einzuladen. Auf dem Gedenkstein, der

im Stiegwiesepark in Hockenheim aufgestellt ist und für die Partnerschaft zwischen Colmar und Hockenheim steht, ist die Inschrift „für Frieden und Völkerverständigung“ zu finden. Auch aufgrund der derzeitigen weltpolitischen Lage ist die Partnerschaft zwischen Colmar und Hockenheim – die für Frieden und Völkerverständigung steht – ein Zeichen für ein vereintes Europa, an welchem wir festhalten müssen, die Partnerschaft steht jedoch insbesondere aber auch als Mahnmal für die Vergangenheit. Unsere französischen Kameraden verabschieden sich emotional mit dem Vortrag eines Seemannsliedes, gesungen in der französischen Sprache.

Ein Grußwort wurde ebenso auch durch den Bürgermeister der Stadt Breisach, ehemals Stammbesatzung der Gorch Fock, Oliver Rein überbracht, in dem er die Arbeit der Marinekameradschaften bzw. Marinevereine mit den Worten „ehrenamtliches Engagement ist der Kit für unsere Gesellschaft“ würdigte.



von links: Björn Kienzle, Oliver Rein, Jean-Michel Paulus und Heinz Maurus © Hartmut Kienzle

Darüber hinaus referierte Oberleutnant z.S. a.D. Jürgen Mauch über seine Dienstzeit, er diente als jüngster U-Boot-Kommandant der Bundesmarine vom 20. Juni 1964 bis 29. September 1965 auf U3. Die anwesenden Kameradinnen und Kameraden konnten einen sehr interessanten und teilweise auch humorvollen Vortrag genießen.

Im Rahmen des Landesverbandstages wurde auch Kam. Schlegel (MK Ludwigsburg) für seine 50-jährige Mitgliedschaft im DMB geehrt.



Jürgen Mauch © Hartmut Kienzle

Die delegierten Kameradinnen und Kameraden fassten darüber hinaus Beschlüsse auf Anträge des Landesvorstandes, mit weiteren Spenden in Höhe von 2.564,82 €, die Aktion „Marine-Ehrenmal erhalten“ zu unterstützen. Der kumulierte Spendenbetrag setzt sich aus dem Überschuss des Budgets der CMT 2023 in Höhe von 673,82 € sowie eines Betrages von 1.891,00 € zusammen. Der letztere Betrag steht symbolisch für das Gründungsdatum des „Bundes Deutscher Marinevereine“ 1891.



von links: Jürgen Deck, Wolfgang Zahn, Björn Kienzle, Jean-Michel Paulus, Heinz Maurus © Hartmut Kienzle

In den LV-Vorstand wurden bei den durchgeführten Wahlen die Kameraden Detlef Rupp als „Medien- und Pressereferent sowie Schriftführer“, die Vorstandsposition war vakant, sowie Hartmut Kienzle, wie bisher, als „Kassenwart und Stellvertreter des Landesverbandsleiters“, gewählt.

Insbesondere geht an dieser Stelle nochmals ein Dank an die Kameradinnen und Kameraden der Marinekameradschaft Freiburg, dies für die hervorragende Organisation und Durchführung des Landesverbandstages 2024. Bravo Zulu!



Gruppenfoto Gäste u. Delegierte des LV-Tages 2024 © Andreas Beck

Informativ möchte ich mitteilen, dass U17 auf dem Weg in das Technikmuseum Sinsheim, im Zeitraum vom 22. Juni bis 1. Juli 2024 vom derzeitigen „Lagerplatz“ in Speyer auf den Ponton bzw. auf den Schubverband im Berghäuseraltrhein verbracht werden soll. Die „letzte Reise“ über Rhein und Neckar, u.a. vorbei an den Städten Mannheim und Heidelberg bis ins beschauliche Haßmersheim, wird voraussichtlich im Zeitraum vom 5. bis 9. Juli 2024 stattfinden, anschließend findet das Abrollen von U17 auf das Schwerlastfahrzeug und die Vorbereitung für den Straßentransport statt. Der Straßentransport wird nach heutiger Planung vom 14. bis 27. Juli 2024 durchgeführt werden. „Trickreich“ wird dieser durch die Orte Neckarmühlbach, Siegelsbach, Bad Rappenau, Bonfeld, Steinsfurt, Reihen, Ittlingen und Hilsbach nach Sinsheim führen. Die Einfahrt in das Technik Museum Sinsheim ist für den 28. Juli 2024 vorgesehen. Die Besonderheit auf dem Wasserweg werden die Drehbewegungen von U17 auf dem Ponton um 90 Grad sein, dies insbesondere an der „Alten Brücke“ (Karl-Theodor-Brücke) in Heidelberg, denn hier ist zudem noch ein Querverschub des Verbandes bei der Durchfahrt notwendig. Grund für die Drehungen um 90 Grad ist, dass zahlreiche Brücken die den Neckar queren, eine Durchfahrt des stehenden U-Bootes, auf-



Vorwort des Landesverbandsleiters



grund ihrer lichten Höhe, nicht zulassen, aber auch die Schleusen nicht die Breite haben, das U-Boot um „90 Grad gedreht“ aufnehmen zu können. Das Boot wird daher auf dem gesamten Transportweg mehrfach gedreht werden.

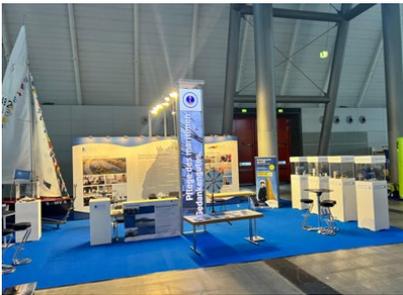
Liebe Kameradinnen, Kameraden und Freunde, ich hoffe, dass wir mit Veröffentlichung der „Landesverbandsnachrichten 164“ wiederholt eine interessante Ausgabe haben zusammenstellen können. Bitte denkt daran, dass nur durch die Einreichung Eurer Beiträge, die Landesverbandsnachrichten interessant sein können.

Ich wünsche Euch allen von Herzen eine schöne Frühlingzeit. Allen kranken Kameradinnen, Kameraden und Freunden, wünsche ich auf diesen Weg baldige Genesung.

Herzliche und kameradschaftliche Grüße, Björn.

Impressionen von der CMT 2024

Bilder: Björn Kienzle





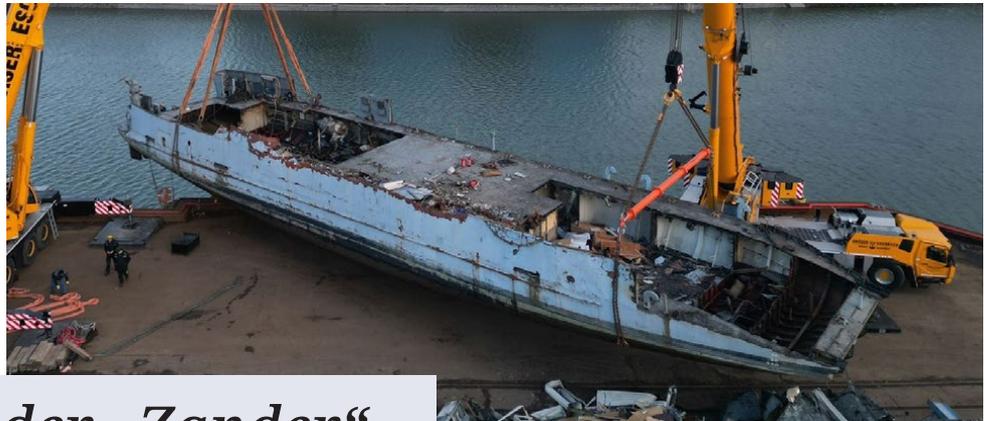
Vorwort des Landesverbandsleiters



Impressionen vom LV-Tag-BW 2024

Bilder: Hartmut Kienzle





Das Ende der „Zander“.

Das Landungsboot „Götz von Mannheim“ ist nun Geschichte, die Abwrackarbeiten sind abgeschlossen. Lange Jahre diente die Zander als Vereinsheim der Marine-Kameradschaft Mannheim, die sich in Auflösung befindet. Von dem Boot, von welchem 22 Einheiten ab 1964 gebaut wurden, war die Zander das letzte Boot im Originalzustand. Im Dienst der Deutschen Marine befindet sich nur noch die Lachs, die jedoch im Laufe der Jahre umfangreich verändert wurde, darüber hinaus ist die Außerdienststellung noch für dieses Jahr vorgesehen. Zahlreiche Versuche der Zander eine Zukunft z.B. in einem Museum oder als Vereinsheim einer MK zu geben, scheiterten, dies nicht zuletzt auch an den Auflagen, die teilweise von Behörden gegenüber etwaigen Käufern gefordert wurden. Bereits im vergangenen Jahr hatten sich Buntmetalldiebe an dem Boot zu schaffen gemacht, weshalb durch Wassereintritt das Boot im Hafen von Mannheim auf Grund lief und leergepumpt werden musste.



Nachdem die zahlreichen Genehmigungen der Behörden vorlagen und darüber hinaus mit einem Gutachten die Schwimmfähigkeit des Bootes bestätigt wurde, konnte die Zander noch im Dezember 2023 zum Kai der Firma Schrott-Wetzel in Mannheim geschleppt werden. Durch meine persönlichen Kontakte, der Geschäftsführer von Schrott-Wetzel ist ein guter Freund von mir, war eine kostenüberschaubare Abwrackung der Zander dort möglich, dies insbesondere daher, da zwischen Liegeplatz der Zander und dem Kai der Firma Schrott-Wetzel, lediglich nur 12 Rheinkilometer liegen.



Eine Verbringung zu einem Abwrackbetrieb z.B. in den Niederlanden, wäre nur mit erheblichen Kosten verbunden gewesen. Die Abwrackarbeiten begannen Anfang Januar 2024. Mit zwei Mobilkränen wurde Mitte Januar 2024 der entkernte Rumpf der Zander aus dem Wasser gehoben und konnte an Land anschließend vollständig zerschnitten werden.



Lediglich die beiden Schrauben, der Anker und wenige maritime Gegenstände konnten vor den Stahlscheren gerettet werden. Das Gesamtgewicht der Zander betrug zum Zeitpunkt der Verschrottung 203,14 Tonnen, abzüglich 36,90 Tonnen Fremdanhaftungen und Flüssigkeiten, daraus ergab sich ein reines Stahlgewicht von 166,24 Tonnen.



Ursprünglich hätte die Zander bereits im Frühjahr 2023 zur Verschrottung verlegt werden sollen. Dies war jedoch daher nicht möglich, da das eingeplante Schleppschiff für die Verlegung, das der Staatlichen Rhein-Neckar-Hafengesellschaft Mannheim gehört, mit einem Getriebeschaden in der Braun-Werft in Speyer lag. Als die Reparatur des Schiffes abgeschlossen war, eine Verlegung der Zander somit möglich gewesen wäre, wurden von Behördenseite neue Dokumente gefordert, ohne diese eine Verlegung

nicht zulässig gewesen wäre. Letztendlich stellte sich heraus, nachdem alle geforderten Dokumente vollumfänglich vorlagen, dass die Staatliche Rhein-Neckar-Hafengesellschaft Mannheim, aus Gründen des Versicherungsschutzes, die Zander keinesfalls schleppen darf. Es wurde somit ein Fremdunternehmen, die Firma OHF aus Kehl mit der Verlegung der Zander beauftragt. Die Verschrottungskosten nebst Entsorgung waren geringfügig höher, als der vorhandene Stahl zum vereinbarten Preis eingebracht hatte. Es wurde dennoch die Abrechnung dahingehend vorgenommen, dass keine Nachzahlung erfolgen musste.



Leider wurde mit der Verschrottung der Zander ein Stück „Deutsche Marinegeschichte“ dem Wertstoffkreislauf zugeführt!

Text: Björn Kienzle / Bilder: Schrott-Wetzell



Jahreshauptversammlung der Marinekameradschaft Albstadt-Ebingen

An einem nicht alltäglichen Termin, nämlich am „Fasnets-Samstag“ fand die diesjährige Hauptversammlung der MK Albstadt-Ebingen statt. Der Shantychor eröffnete die Veranstaltung mit einem kleinen Begrüßungslied. Der Vorsitzende Joachim Kegel war erfreut, dass er auch an so einem außergewöhnlichen Tag 34 Kameradinnen und Kameraden begrüßen konnte. Als Gast durfte er Frau Ulrike Münster, die stellvertretende Ortsvorsteherin von Onstmettingen begrüßen. Zwei weitere Gäste durfte er herzlich willkommen heißen. Unseren Landesverbandsvorsitzenden Björn Kienzle in Begleitung seines Vaters Hartmut Kienzle. Hatten die beiden doch gerade erst die Planken der „Aida“ verlassen, schon ging es auf die Autobahn und Richtung schwäbische Alb, um bei uns in Onstmettingen vor Ort zu sein. Herzlichen Dank dafür.

In seinem Jahresbericht ging Joachim Kegel ganz besonders auf die Höhepunkte „100 Jahre Marinekameradschaft Albstadt-Ebingen“ ein. Er bedankte sich noch mal bei allen, die zu so einem guten Gelingen durch viel Engagement beigetragen haben. Für langjährige Vereinstreue durfte er zwei Kameraden auszeichnen. Rolf Plassmann erhielt die Treueurkunde für 40 Jahre und Günther Schmidt für 60 Jahre Mitgliedschaft in der MK.

Zur Totenehrung erhoben sich die Anwesenden von ihren Plätzen. Es wurde eine Schweigeminute eingehalten, besonderes Andenken galt dem im letzten Jahr verstorbenen Kameraden und Ehrenmitglied Karl-Heinz Schidlowski. Kamerad Hans Rauscher begleitete die Zeremonie mit dem Lied „ich hat einen Kameraden“ mit der Chromonika.

Frau Ulrike Münster richtete Grußworte des Ortschaftsrates Onstmettingen an die Versammlung. Hat doch die Marinekameradschaft hier seit vielen Jahren seinen „Heimathafen“ gefunden. Die MK hat sich in Onstmettingen integriert und bringt sich im Rahmen seiner Möglichkeiten im Vereinsleben immer mit ein.

Der LV-Vorsitzende Björn Kienzle begrüßte die Versammlung und bedankte sich bei allen für das Engagement im abgelaufenen Vereinsjahr. Ihm war es natürlich ein besonderes Anliegen, die noch ausstehenden Mitglieder für einen Beitritt zum DMB zu gewinnen.

Schriftführer Philipp Kegel berichtete kurz über seine Tätigkeit im abgelaufenen Vereinsjahr. Er teilte der Versammlung mit, dass er auf Grund beruflicher Veränderung sein Amt nicht mehr weiter ausführen könne und bat die Anwesenden bei den Neuwahlen diesen Posten Nachzubesetzen.

Schatzmeister Siegfried Krattenmacher gab der Versammlung zunächst ein paar allgemeine Informationen. Der Verein hat mit Stand 31.12.2023 einen Mitgliederstand von 68. Davon sind 24 Mitglieder weiblich. Der Verein hat 4 Ehrenmitglieder. Das Durchschnittsalter beträgt 71 Jahre.

Trotz einem finanziell intensiven Vereinsjahr konnte der Schatzmeister in seinem Jahresbericht der Versammlung mitteilen, dass das „Säckel“ noch nicht leer ist und wir getrost auf einem noch guten Polster in die Zukunft blicken können. Größere Investitionen ergaben sich natürlich durch die Jubiläumsveranstaltung im Januar, die Produktion der neuen CD und das



Bordfest. Ein Großteil der Ausgaben konnte jedoch durch Spenden und durch den bisherigen Verkauf der Tonträger sowie dem Gewinn durch das Bordfest, abgedeckt werden.

Die beiden Kassenprüfer Rudolf Herre und Stephan Siebner bescheinigten dem Schatzmeister eine einwandfreie Kassenführung.

Chorleiter Manfred Ströle teilte der Versammlung mit, dass der Shantychor im abgelaufenen Vereinsjahr an 12 Auftritten im Einsatz war. Er bedankte sich bei seinen Musikern und Sängern für das Engagement.

Die anstehende Entlastung der Vorstandschaft wurde durch Frau Ulrike Münster durchgeführt und erbrachte ein einstimmiges Ergebnis.

Kamerad Wolfgang Ruh erklärte sich bereit, bei den anstehenden Neuwahlen als Wahlleiter zu fungieren. Folgendes Wahlergebnis wurde erzielt:

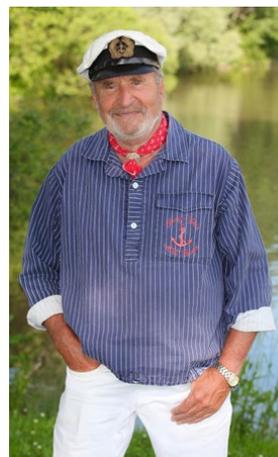
1. Wahl des 2. Vorsitzenden:
Frau Hella Eimann (für 2 Jahre)
2. Wahl des Schriftführers:
Frau Brigitte Macke (für 1 Jahr)
3. Wahl des Schatzmeisters:
Siegfried Krattenmacher (für 2 Jahre)
4. Wahl der Beisitzer:
Hans Rauscher und Lothar Veser (für 2 Jahre)
5. Wahl der Kassenprüfer:
Rudolf Herre und Stephan Siebner

Der erste Vorsitzende Joachim Kegel bedankte sich bei den neuen Vorstandsmitgliedern für die Bereitschaft zur aktiven Mitarbeit, er bedankte sich noch einmal bei allen Anwesenden für die Teilnahme an der Hauptversammlung und beendete die Sitzung.

Führungswechsel im Shantychor

Chorleiter Manfred Ströle hat zum 01.02.2024 im Alter von nun fast 86 Jahren nach 50 Jahren Chorleitertätigkeit den Stab an seinen Sohn Uwe Ströle weitergegeben. Manne hat in dieser langen Fahrzeit viele Hochs- und Tiefs mit dem Chor durchfahren. Er hat aber auch sehr viel bewirkt und erreicht und den Chor weit über die Grenzen Albstadts hinaus bekannt und beliebt gemacht. In unzähligen Chorproben wurden viele neue Titel eingeübt und das Repertoire des Chors ständig erweitert. Unter seiner Federführung sind auch die bisherigen Tonträger des Shantychors erstellt worden. Er hat den Chor stets nach echter Seemannsmannier durch alle Gewässer geführt. Sein Blick ging nie zurück und war stets nach vorne gerichtet. Er geht nun in den verdienten „Chorleiter-Ruhestand“, aber was uns erfreut, als Sänger bleibt er uns weiterhin, solange es sein Gesundheitszustand zulässt, erhalten.

Manne, für diese außergewöhnliche Leistung verdienst du unsere größte Anerkennung, ein riesiges Dankeschön und ein „BRAVO-ZULU“



Dem neuen Chorleiter „Uwe“ wünschen wir einen guten Einstand, stets „eine Hand breit Wasser unterm Kiel“ und weiterhin viel Erfolg mit dem Chor.



Aulendorfer Sailors gastieren am Dreiländereck

Schwäbischer Marinechor im bajuwarischen Ausland

Am Sonntag, den 10.12.23 gab der Marinechor Aulendorf zur besten Vorweihnachtszeit auf der Insel Lindau sein schon traditionelles Hafenweihnachtskonzert. War es die wunderbar geschmückte Strandpromenade, wo sich hellerleuchtete Geschenkubuden aneinander reihten, oder die Stände in denen allerlei Leckereien ihre Düfte verströmten, waren es die Fahrgeschäfte für Kinder, oder war es doch das bevorstehende Konzert der singenden Matrosen aus dem Schussental? Jedenfalls zwängten sich Massen von Besuchern durch die engen Gassen des Lindauer Weihnachtsmarktes. Alle paar Meter erklangen aus irgendeiner Ecke die in der Weihnachtszeit allgegenwärtigen amerikanischen Schlager "I'm dreaming of a white Christmas" oder "Jingle Bells".

Ein Hauch von großer weiter Welt

Natürlich spürt man hier am Bodensee ganz besonders das internationale Flair, nicht zuletzt durch die Nähe von Österreich, Liechtenstein oder der Schweiz. Apropos Internationalität und Marinechor: Nicht wenige unserer singenden Sailors kommen ursprünglich aus europäischen Nachbarländern. Verkörpert doch die Marine das Synonym von Fernweh und Freiheit und ist schon deshalb hier an der Waterkant des „Schwäbischen Meeres“ immer wieder gern zu Gast.

Wobei natürlich auch der eingefleischteste Schwabe gestehen muss, dass das schwäbische Ufer des Sees eines der kleinsten ist.

So ist das Repertoire des Marinechors in den letzten Jahren auch internationaler beziehungsweise mehrsprachiger geworden. Lieder in Englisch, Spanisch oder Hawaiianisch sind für die Sailors aus dem Oberland genauso selbstverständlich wie der gute alte Seemannsschlager von Freddy oder der kultig fetzige Song von Santiano. Der Marinechor singt auch weiterhin von fernen Ländern, einsamen Inseln und schönen Mädchen. Aber auch wir müssen uns der modernen, schnelllebigen Zeit anpassen. Um dem Gespenst, das jetzt in aller Herren Munde ist, dem Fachkräftemangel, vorzubeugen, sind Akkordeonisten, Geigen- oder Gitarrenspieler und Sänger gerne willkommen.





Vierzigjähriges Jubiläum beim Marinechor Aulendorf

Bild: Der wiedergewählte Vorstand (von links): 2. Vorsitzender Willi Ohlinger, Protokollführer Peter Roth, 1. Vorsitzender Günther Schoch, Schatzmeisterin Gabi Meschenmoser, Presse- u. Medienreferent Konrad Schmid

Der Käpt'n bleibt auf der Brücke

Sieben Gläser erklangen an der großen Schiffsglocke um 19.30 Uhr im Gasthaus "Zum Rad" in Aulendorf und Günther Schoch, der 1. Vorsitzende der Marinekameradschaft, eröffnete am 12.1.2024 die Jahreshauptversammlung.

Für Nichtmariner dazu eine kleine Erklärung:

Gläser sind Zeiteinteilungen auf Dampfern und Seglern, die bis Mitte des 19. Jahrhunderts durchaus gebräuchlich waren. Gemessen wurde die Zeit mittels einer großen Sanduhr, die jede halbe Stunde gedreht und dabei die Schiffsglocke geschlagen wurde. Dieser Zeitraum bezeichnete man als „Glas“ (Mehrzahl: Gläser). Nach acht Gläsern war Wachwechsel, also alle vier Stunden, beginnend um Mitternacht, dem sogenannten Mittelwächter. Soviel zu unserem seemannischen Ausflug.

Abgesehen von den für Jahreshauptversammlungen üblichen Tagesordnungspunkten, wie Rechenschaftsberichten, Entlastungen etc., standen dieses Jahr bei den Sailors aus dem Oberland hauptsächlich Neuwahlen im Mittelpunkt.

Der Vorstand setzt sich wie folgt zusammen:

1. Vorsitzender: Günther Schoch, 2. Vorsitzender: Willi Ohlinger, Schriftführer: Kurt Baradanischek, Protokollführer: Peter Angele, Schatzmeisterin: Gabi Meschenmoser, Pressereferent: Konrad Schmid,

Ausschussmitglieder: Lothar Sucharski, Peter Roth, Dieter Haid, Gerhard Reck und Anton Steinhauser.

Kassenprüfer Gerhard Reck und Falko Wohlfart.

Der 1. Vorsitzende, der Protokollführer, der Presseferent, die Ausschussmitglieder und Kassenprüfer wurden allesamt ohne Gegenstimmen wieder gewählt. Einzig der Schriftführerposten war vakant. Gabi Stiefel gab das Amt zum Jahresende ab, welches jetzt Kurt Baradanischek übernommen hat. An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an Gabi Stiefel. Der 2. Vorsitzende und die Schatzmeisterin wurden bereits bei der JHV 2023 gewählt und bleiben im Amt.

Anschließend würdigte Willi Ohlinger, das vierzigjährige Jubiläum von Günther Schoch mit einer Laudatio und einem kleinen Geschenk. Im Schlusswort ließ der 1. Vorsitzende und Dirigent „Käpt'n“ Günter Schoch nochmal das abwechslungsreiche und für alle manchmal stressige Jahr 2023 Revue passieren.

Am Jahresende wird's immer stressig

Allein im Dezember hatten wir in 8 Tagen 6 Konzerte, das hatte fast schon Tourneecharakter. Da aber im Marinechor die Aufgaben gut verteilt und organisiert sind, funktioniert fast alles wie auf einem Schiff. Die Crew weiß was zu tun ist und der „Alte“ führt das Kommando. Wobei die Bezeichnung der „Alte“ keineswegs respektlos gemeint ist, ganz im Gegenteil.

Bei der Marine ist der „Alte“ der Kapitän oder Kommandant, der durch seine Erfahrung und sein Können besticht. Bleibt nur zu hoffen, dass der Käpt'n und Dirigent noch lange auf seiner Brücke bleibt und Kurs und Fahrt für den Marinechor Aulendorf bestimmt.



Geselliger Abend des Marinechors im Reiterversheim

Backen und Banken im „Habertrog“ in Rugetsweiler

Einen Grund zum Feiern brauchen die singenden Matrosen aus Aulendorf nie, aber dieses Mal hatten sie sich doch einiges vorgenommen. Der Vorstand lud am 17.1.2024 zum Arbeitsessen (im Marinejargon „Backen und Banken“) ein. Fast der ganze Marinechor kam dieser Einladung gerne nach. Unser Gastgeber Franz Blaser und seine Familie bewirteten die Sailors und tischten herzhaftes Wurstsalat, Bauernbrot und Antipasti auf. Die schmackhaften Bratkartoffeln von Manfred Zoll rundeten den ganzen Schmaus zusätzlich ab. Nach dem mehr als ausgiebigen Abendessen wurden zur besseren Verdauung erst ein paar Shanties gesungen.



Abschiedsessen für Eva Meier-Böhme

Eva Meier-Böhme, die einzige Sängerin im Chor, hatte schon vor Wochen ihren Abschied im Marinechor bekannt gegeben. Für ihre siebenjährige Mitgliedschaft als Solistin und ihr Engagement dankte ihr der erste Vorsitzende Günther Schoch in einer kleinen Dankesrede und überreichte ihr zum Abschied ein kleines Geschenk zur Erinnerung an die gemeinsame Zeit.

Ein weiterer Punkt des Abends war die Erweiterung und Änderung des Gesangsrepertoires, die u.a. durch das Ausscheiden der Sängerin notwendig wurde. Das Ziel wird sein, viele Lieder aus früheren Zeiten wieder einzustudieren und neu aufleben zu lassen. Die Besucher und Gäste unserer Konzerte schätzen gerade das breite Spektrum der Auftritte, von Shanties, Schlager oder Seemannslieder bis hin zum modernen Santiano Hit. Natürlich werden auch neue Songs das Repertoire abrunden und neue Impulse geben. Mehr wird aber noch nicht verraten.

Bild oben: Beim deftigen Abendessen kommen die besten Ideen

Bild links (von links): Otto Frey und Falko Wohlfahrt beim einstudieren neuer Songs.



Plastikpellets verschmutzen die Strände

Es ist wohltuend im Februar in Galizien an einem Sandstrand entlang zu schlendern. Gut zu beobachten sind dabei die anrollenden Dünungswellen, die ständig sowohl in ihrer Höhe als auch in ihrer Formation variieren bevor sie brechen und dann den leicht ansteigenden Sand noch mehrere Meter überspülen. Außerdem lohnt sich dabei immer mal einen Blick auf den Sand zu werfen. Man ist ja der erste Mensch, der den von den Wellen glatt gespülten Strand betritt und da findet man eher mal eine Jakobsmuschel, ein schönes Schneckenhaus oder eine perlmuttfarbene Muschel.



Schön anzuschauen: perlmuttfarbene Muscheln

Wer allerdings im Februar 2024 das Vergnügen eines solchen Spaziergangs hatte, wurde doch arg enttäuscht, weil er an der Wasser/Sand-Linie ständig mit 4 mm großen hellen Plastikteilchen konfrontiert wurde. Beim Überlegen was das wohl sei, erinnerte er sich schnell: denn da war ja was am 8. Dezember,

da verlor das für die Reederei Maersk fahrende Containerschiff „Tocano“ 80 km vor der portugiesischen Küste mehrere Container. Darin befanden sich 26 Tonnen Kunststoffgranulat, das in Form von 4 mm großen Pellets millionenfach die Strände zunächst in Galizien danach aber auch in Asturien, Katalonien, Baskenland und schließlich Südfrankreich verschmutzte. Da Plastikgranulat biologisch nicht abbaubar ist, stellt es eine große Gefahr zunächst für Fische dar, die es mit Fischeiern verwechseln und auffressen, langfristig aber auch für Menschen. Denn die Erkenntnis kann keiner mehr leugnen, dass Plastikverschmutzung neben der Klimaerwärmung zu den größten Umweltproblemen zählt. Trotzdem finden beide Probleme nicht die Aufmerksamkeit, die wir ihnen aus eigenem Interesse zukommen lassen müssten.

So ist das Laschsystem der Container nicht mehr zeitgemäß. Es reicht nicht mehr aus, um alle auftretenden Kräfte bei den 8, 9 oder 10 Lagen hoch gestapelten Container im stärker werdenden Seegang zu bändigen. Immer häufiger brechen Laschings bei hohem Seegang, wodurch viele Container mit teilweise hochgiftigen Inhalten im Meer versinken. Hinzu kommt, dass die bestehenden Vorschriften nicht eingehalten werden. So darf eigentlich ein Containerschiff aus einem deutschen Hafen nur auslaufen, wenn alle Container vorschriftsmäßig gelascht sind. Doch das wird in deutschen Häfen nicht kontrolliert und kein Amt fühlt sich für diese für die Schiffs- und Ladungssicherheit so wichtige Kontrolle zuständig.

Die Ladungsbeteiligten der über Bord gegangenen Container werden über Versicherungen entschädigt.

Aber für Schadstoffe, die aus den Containern austreten und das Meer, die Umwelt und letztendlich den Menschen belasten, kommt keiner auf.

Dieter Benze



Bild (rechts): Vier Millimeter kleine Plastikteile verschmutzen westeuropäische Atlantikstrände.



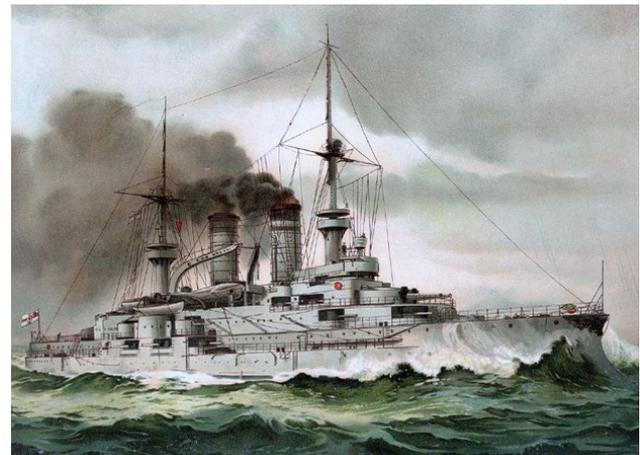
Weihnachtsfeier mit Heimatkunde und Technik-Geschichte.

Am 10. Dezember trafen sich die Mitglieder der MK Freiburg und Angehörige zur Jahresabschlussfeier 2023 im Freiburger Vorort March. Zur Stärkung der Angereisten begann der Nachmittag mit einem leckeren und reichhaltigen Drei-Gänge-Menü in der Pizzeria Capriccio. Nachdem Hunger und Durst gestillt waren, verlegte die Mannschaft ins nahegelegene Seniorenzentrum der Gemeinde, wo der Festsaal bereits weihnachtlich geschmückt war. In seinem Jahresrückblick bilanzierte der 1.Vorsitzende, Jürgen Deck, die Aktivitäten der MK im abgelaufenen Jahr, von den regelmäßigen Monatstreffen über zwei Labskaus- und ein Grünkohlessen, welche sich großen Zuspruchs erfreuten, bis zur Exkursion der MK nach Wilhelmshaven auf Einladung des „Freundeskreises Troßschiff Freiburg“ im Mai d.J. (in „Leinen Los“, Ausgabe 7-8/2023, wurde darüber berichtet). Auch die Teilnahme am LV-Tag in Rottenburg und am AO-Tag in Hameln ließ Kamerad Deck noch einmal Revue passieren. Abschließend erinnerte er auch an die, fast auf den Tag genau, vor 20 Jahren erfolgte Außerdienststellung des Troßschiffes „Freiburg“ der Deutschen Marine, dessen Tradition aufrecht zu erhalten sich die MK zum Ziel gesetzt hat.

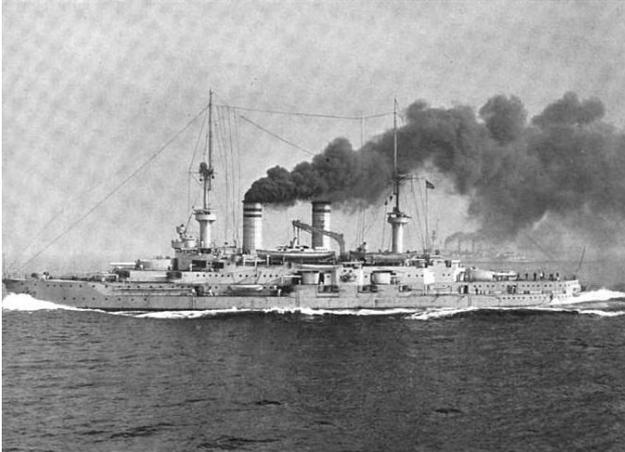
Im weiteren Verlauf des Nachmittags erhielten die „runden“ Geburtstagsjubilare (...an Jahren, nicht an Körperfülle ☺) ihr obligatorisches Präsent, einen guten Tropfen vom hiesigen Weingut Julius Zotz. Für die musikalische Umrahmung sorgte unser Mitglied Hannelore Lodholz mit ihrem Akkordeon. In die bekannten Melodien wurde schnell eingestimmt.

Nun folgte noch ein Vortrag des 2. Vorsitzenden über das Linienschiff SMS „Zähringen“ der kaiserlichen Ma-

rine, das 1901 von Stapel lief und dessen Taufpatin die Großherzogin Luise von Baden war.



Während das ehem. Troßschiff „Freiburg“ und auch die ehem. Frachtschiffe der HAPAG und des Norddeutschen Lloyd gleichen Namens eher bekannt sind, wissen nur Eingeweihte, dass es dieses Linienschiff gab, das nach dem alten Adelsgeschlecht der Zähringer benannt wurde, und jenes wiederum nach dem nördlich von Freiburg gelegenen Dorf Zähringen (heute Stadtteil von Freiburg). Wie sich diese Namensgebung erklärt, und wie sie der Großherzog von Baden auch zur Imagepflege nutzte, konnten die Anwesenden in dem kurzweiligen Vortrag erfahren. Bemerkenswert in der weiteren Geschichte des Schiffes ist auch sein Umbau zu einem funkferngesteuerten Zielschiff in den Jahren 1926-1928. Funkfernsteuerung war in jenen Tagen noch „High-Tech“, und die Reichsmarine war nach der Royal Navy und der US-Marine der dritte Anwender dieser Hochtechnologie weltweit.



Last but not least wurde SMS „Zähringen“ einem breiten Publikum bekannt, als das Schiff in den 30er Jahren Drehort des Spielfilms „Drei blaue Jungs – ein blondes Mädel“ wurde, mit Heinz Rühmann in einer der Hauptrollen. Nicht nur gut genährt und weihnachtlich eingestimmt, sondern auch historisch weitergebildet ging es dann am Abend des 2. Advent wieder nach Hause.

Dr. Claus Dohring, Fotos: Sigrid Deck, Wikipedia



Ausflug des Marineverein Heidenheim ins Gunzesrieder Tal im Mai 2024 zum Wandern u. Spaß haben.

Vom Freitag 03.05.2024 bis Sonntag 05.05.2024.

Alternativ für Mitglieder, die nicht in die Schule müssen:

Vom Mittwoch 01.05. oder Donnerstag 02.05. bis Sonntag 05.05.2024.

Mögliche Ausflugsziele:

Schloss Neuschwanstein, Breitachklamm, Alpsee Sommerrodelbahn, Kletterpark, Spaßbad Wonnemar Sonthofen, Ofterschwanger Horn, Hochgrad, Nagelfluhkette

waibel-allgaeu.de

Berghaus / Alpe - Berghaus - Landhaus Waibel Allgäu

Im Sommer gibt es neben einer herrlich gelegenen Sonnenterrasse, einem Balkon, einer Spielwiese und einem kleinen Spielplatz direkt an der Hütte, die Möglichkeit, im nahegelegenen Aubach (ca. 3 Min. Gehweg) oder beim Wasserfall (15 Min. Gehweg) zu baden.





Volles Haus zum Labskaus-Essen der Marine Kameradschaft Heilbronn.



Mit dem traditionellen Labskaus-Essen begannen auch in diesem Jahr die zahlreichen Veranstaltungen der Marine Kameradschaft Heilbronn. Trotz mehr Teilnehmer als Sitzplätze vorhanden waren wurde am 7. Januar 2024 Labskaus in Süddeutschland „zelebriert“, denn rasch zusätzlich organisierte Stühle und dem engen Zusammenrutschen, konnten für alle Teilnehmer im Bootshaus Platz geschaffen werden. Insbesondere freuten sich die Kameraden*innen der MK Heilbronn, neben den zahlreichen Freunden und Gästen, erneut Kameraden*innen aus den umliegenden DMB-Mitgliedsvereinen an Bord begrüßen durften. Die MK Heilbronn hat das Labskaus-Essen von der U-Boot-Kameradschaft Heilbronn übernommen, die sich altersbedingt auflöste, und nunmehr diese Tradition bereits schon seit über 20 Jahre fortführt.

Text und Bilder: Björn Kienzle



Labskaus im Stadion der TSG-Hoffenheim!



*von rechts: Ehrenvorsitzender der MK Heilbronn
Hartmut Kienzle und LVL BW Björn Kienzle*

Beim Spiel Hoffenheim gegen Werder Bremen gab es Labskaus für „alle“. Statt dem üblichen Fischgericht und Fischbrötchen, wenn die Nordlichter im Süden der Republik spielen, wurde am Sonntag, 3. März im Business-Bereich auch Labskaus mit Gewürzgurke, rote Beeten, Matjes und ein Wachtelei dem Publikum als Appetizer zelebriert. Die Idee zum Labskaus kam vom LVleiter Baden-Württemberg, Björn Kienzle. In enger Kooperation mit dem Küchenmeister Karl-Georg Matheis und Björn Kienzle konnten die „Hoffenheimer“ von diesem Seemannsgericht überzeugt werden. Mag es am Labskaus gelegen sein, dass das Spiel 2:1 für Hoffenheim ausgegangen ist? Das Essen wurde von den Köchen im Stadion original nach dem Rezept des LVleiters zubereitet. Vielleicht ist das auch der Grundstein, Labskaus in Süddeutschlands Küchen zu etablieren.

Text: Hartmut Kienzle

Foto: Marc-Dominik Kienzle



Freude bei den Kindern und Jugendlichen über „Stand-Up-Paddle-Boards“ (SUPs)!

Die „jungen Mitglieder“ der Marinekameradschaften Heilbronn und Rottenburg freuten sich riesig über die Nachricht, dass beide Vereine jeweils drei SUPs angeschafft haben. Anlässlich der CMT 2024 konnten wir diese von der Firma Bootspunkt (DITOMA GmbH) erwerben, Stefan Buck von Bootspunkt räumte uns dafür Sonderkonditionen ein und unterstützt somit die Jugendarbeit der beiden Vereine. Daher an dieser Stelle nochmals einen herzlichen Dank an Stefan Buck von der Firma Bootspunkt in Ludwigsburg!



Nun hoffen wir alle, dass wir einen sonnigen, schönen und warmen Frühling bekommen, so dass die SUPs auch bald zum Einsatz kommen können. Bevorzugt sollen die SUPs in Heilbronn sowie auch in Rottenburg auf dem Neckar eingesetzt werden. Momentan ist es allerdings noch zu kalt, Kam. Armin Neu konnte jedoch nicht abwarten und testete bereits ausgiebig im „Trockendock“. Es muss daher davon ausgegangen werden, dass nicht nur die „jungen Mitglieder“ – an und mit den SUPs – Spaß haben werden, vielleicht wagt Armin sogar noch eine Überquerung des Atlantiks, denn nur „paddeln“ im Trockendock könnte mit der Zeit vielleicht langweilig werden. Warten wir ab!

Text: Björn Kienzle

Foto: Bernd Ströbele, www.bootspunkt.de

Bild links: Armin Neu mit einem der SUPs im Rottenburger-Trockendock



Shanty-Chor der MK Rottenburg auf der CMT

Auch in diesem Jahr beteiligte sich die Marinekameradschaft Rottenburg wieder an den Aktivitäten des Landesverbandes Baden-Württemberg des Deutschen Marinebundes und des Marinevereins Stuttgart bei der CMT Caravan Motor Touristik Messe Stuttgart. Zum einen war die Jugendleiterin der MK Rottenburg Franziska Neu, am Stand aktiv und unterstützte die dortige Crew, zum anderen gab der Shanty-Chor drei Konzerte über den ganzen Sonntag verteilt. Zwei große Auftritte gab es auf der Atriumsbühne und ein Konzert am Stand des DMB. Mit Seemannsliedern und Shanties begeisterten die blauen Jungs aus Rottenburg die Messebesucher der CMT.



Einen Tag vor dem Auftritt, also Samstagabend um 18 Uhr erhielt der Vorsitzende der MK Rottenburg, Egon Ruf, einen Anruf des SWR Südwestrundfunks mit der Frage, ob der Shanty-Chor bereit wäre, am nächsten Tag bei ihrem Auftritt einen Gag mitzumachen. Zwei Jungmoderatoren der Ausbildungsredaktion des SWR

sollten in den Chor „eingeschleust“ werden, die dann einen Titel mitsingen sollten und zwar in derselben Uniform wie die anderen Sänger und Musiker. Dies war natürlich eine „kleine“ Herausforderung nur wenige Stunden vor der Fahrt nach Stuttgart. Da die MK Rottenburg natürlich immer für eine Überraschung gut ist, sagte der Vorsitzende spontan zu. Danach lief das Telefon heiß. Die zwei Jungs aus der Redaktion sollten ja mit passender Kleidergröße ausgestattet werden.

Am anderen Morgen wurden dann ein paar Taschen mit Uniformteilen von Kameraden mitgebracht in der Hoffnung, dass die Kleidungsstücke passen.



Zwischen den Auftritten probte dann die Dirigentin Angelika Stierle mit zwei Kameraden sowie den beiden Jungmoderatoren Leon Vucemilovic und Gunnar Hollweg in einer leerstehenden großen Ausstellungshalle.



Danach folgte dann ein zusätzlicher Auftritt mit Gunnar und Leon auf der Atriumsbühne. Mit dem Titel „Seemann, Deine Heimat ist das Meer“ begeisterte der Shanty-Chor mit den beiden jungen Talenten des SWR erneut das Publikum und die Zugaberufe blieben nicht aus. Den Beiden, aber auch den Jungs des Chores, hat diese Einlage großen Spaß bereitet.



Natürlich gab es von dem Auftritt einen Mitschnitt des SWR-Messeradios sowie ein kleines Video, dass hinter den Kulissen mitgefilmt wurde (siehe nachfolgenden Link) https://www.instagram.com/reel/C2XnBFQstfk/?utm_source=ig_web_copy_link&igsh=MzRIODBiNWFIZA==



Nicht unerwähnt sein darf, dass der Messestand des Deutschen Marinebundes und des Marinevereins Stuttgart wieder höchst professionell war. Hier gilt es ein besonderes Dankeschön an den DMB-Landesverbandsleiter Björn Kienzle und seiner Familie, aber auch den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern seiner Firma und den Kameradinnen und Kameraden des Marinevereins Stuttgart, auszusprechen. Es war ein gigantischer Aufwand, der auch in diesem Jahr wieder betrieben wurde, damit der Deutsche Marinebund und alle seine angehörenden Kameradschaften in der Öffentlichkeit einen guten Auftritt hatten. Nochmals herzlichen Dank und ein Bravo Zulu!

Fotos: privat
Text: Egon Ruf



Früh übt sich was ein guter Smutje werden will

Auf Einladung des neuen Gemeindebäckers Dirk Renner und seiner Frau Nadine aus dem Rottenburger Ortsteil Weiler hat die Marinejugend der MK Rottenburg am ersten Sonntag im März im Bürgerhaus in Weiler an einem maritimen Backkurs für Kinder und Jugendliche teilgenommen. Bereits morgens um 10 Uhr ging es mit der ersten Gruppe los. Nach einer kleinen Pause folgte dann um 14 Uhr die zweite Gruppe.



In großen Schüsseln wurde gerührt, geknetet und natürlich auch viel genascht. Einen riesengroßen Spaß bereitete den Kindern und Jugendlichen das Formen und Flechten eines großen Ankers aus Quarkteig. Und dann wurden noch eine Vielzahl von maritimen „Ausstechern“ produziert. Natürlich nur mit maritimen Motiven. Ob Leuchttürme, Seepferdchen, Seesterne oder Fische – alles bekam nach dem Backen noch einen bunten „Anstrich“ mit Lebensmittelfarben. Jedes Kind durfte natürlich nach den 2-stündigen Backkursen seine Backwaren mit nach Hause nehmen und mit

großem Stolz seinen Eltern und Großeltern zeigen. Nochmals ein herzliches Dankeschön an das Ehepaar Nadine und Dirk Renner sowie an die Jugendleiterin der MK Rottenburg, Franziska Neu, die den ganzen Sonntag im Einsatz waren und die Marinejugend gut betreut und bespaßt, aber auch spielerisch den Umgang mit dem Produkt „Lebensmittel“ näher gebracht haben.

Geplant ist bereits schon die nächste Aktion. Ein Besuch in der Metzgerei unseres Kameraden Tobias Wiech in Rottenburg steht auf dem Programm. Dort werden dann unter der Anleitung des Metzgermeisters Tobias Wiech „Herrgottsbscheißerle“, also schwäbische Maultaschen mit schwäbischem Kartoffelsalat von den Kindern und Jugendlichen hergestellt. Auch dort wird es sicherlich großen Spaß machen und der Marinenaachwuchs der MK-Rottenburg wird dort sicherlich auch Einiges spielerisch lernen.

Fotos: Franziska Neu

Text: Egon Ruf



Impressionen aus der Backstube



Einsatz im Roten Meer: Wie fit ist Deutschlands Marine?

Quelle: MSN-Portal / DW Deutsch, Geschichte von William Glucroft, vom 13.03.2024; link: <https://www.msn.com/de-de/nachrichten/politik/einsatz-im-roten-meer-wie-fit-ist-deutschlands-marine/ar-BB1jLB6i?ocid=msedgghp&pc=U531&cvid=40ec2b8afb2d438eaa00deb8b613b452&ei=51>

Das Kriegsschiff "Hessen" wehrt im Rahmen einer EU-Mission Angriffe der jemenitischen Huthi-Miliz ab. Doch die Bilanz der deutschen Marine ist gemischt.



© Hauke-Christian Dittrich/dpa/picture alliance

Nachrichten aus dem Roten Meer sorgten Ende Februar in Deutschland für Schlagzeilen. Die Bundeswehr bestätigte, dass ihre Fregatte "Hessen" zwei Drohnen der aus dem Jemen agierenden Huthi-Miliz abschießen konnte. Das Marine-Schiff war erst wenige Tage zuvor dort eingetroffen, um im Rahmen einer EU-Mission eine internationale Koalition zu verstärken. Bereits seit Dezember sind unter US-Führung Kriegsschiffe im Einsatz, um den Seeweg für Handelsschiffe an der jemenitischen Küste zu sichern.

Die Freude über den erfolgreichen Abschuss der beiden Drohne blieb allerdings nicht ungetrübt. Das Bundesverteidigungsministerium musste einräumen, dass die "Hessen" zuvor irrtümlich auf eine Drohne eines verbündeten Landes geschossen, das Ziel aber verfehlt hatte.

Vorgegangen wie im Lehrbuch?

Marine-Inspekteur Vizeadmiral Jan Christian Kaack wies Kritik allerdings zurück. "Da wurde wie im Lehrbuch vorgegangen. Die Drohne war eindeutig als feindlich klassifiziert. Ich hätte als Kommandant ganz genauso gehandelt", sagte Kaack der Deutschen Presseagentur in Berlin.

Um erkennen zu können, ob ein Beschluss feindlich ist oder aus den eigenen Reihen kommt, haben Schiffe und Flugzeuge das System "Identification Friend or Foe" (IFF) an Bord. Aus dem Verteidigungsministerium heißt es, dass im Fall der irrtümlich beschossenen Drohne kein IFF-Signal empfangen wurde. Die Schiffsbesatzung habe daraufhin die Einsatzregeln befolgt: das Objekt entdecken, bei den Verbündeten nachfragen, ob es ihnen gehört, und bei keiner oder einer negativen Antwort das Objekt als feindlich klassifizieren und das Feuer eröffnen.

Irrtümlicher Beschluss wirft viele Fragen auf

Die "Hessen", Deutschlands einziges an der EU-Mission beteiligtes Schiff, sei in der Lage, Luftziele aus einer Entfernung von bis zu 100 Kilometern abzuschießen, sagt der Militäranalyst Thomas Wiegold. Für den erfolgreichen Abschuss der beiden Huthi-Drohnen lege die Art der eingesetzten Waffensysteme "den Schluss nahe, dass die beiden Drohnen dem deutschen Schiff relativ nahe gekommen sind", schrieb Wiegold auf seinem Sicherheits-Blog "Augen geradeaus!"



© Michael Fischer/dpa/picture alliance

Fraglich ist, warum sich potenziell feindliche Objekte dem deutschen Kriegsschiff überhaupt so weit nähern konnten. "Das ist ein Gebiet, ziemlich nah an der Küste, in dem viele verschiedene Schiffe unterwegs sind", erklärt Julian Pawlak, wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Universität der Bundeswehr in Hamburg gegenüber der DW. "Man muss alles im Blick haben und zusätzlich auf potenzielle Ziele achten, die sich nähern. Das kann eine schwierige Aufgabe sein."

Fragen wirft vor allem der irrtümliche Beschuss auf. Warum verfehlte die "Hessen" die Drohne, konnte sie also nicht abschießen? Die Bundeswehr spricht von einem technischen Fehler, der "rasch identifiziert" und "unmittelbar behoben" werden konnte. In der Verlautbarung wurde betont, dass es keine "Defizite in der Wirkungskette des eingesetzten Waffensystems" gebe. Mit anderen Worten: Es sei kein Fehler im System.

Die deutsche Marine ist vergleichsweise klein

Die "Hessen" ist eine Lenkwaffenfregatte der "Sachsen-Klasse", die der Flugaufklärung und Flugabwehr in Schiffsverbänden dient. Die deutsche Marine verfügt über drei dieser Schiffe. Ein weiteres davon, die "Hamburg", soll im April den Einsatz im Roten Meer übernehmen. Nach Angaben der Bundeswehr verfügt die deutsche Marine über rund drei Dutzend Kriegsschiffe und U-Boote sowie verschiedene Versorgungsschiffe.



© Sina Schuldt/dpa/picture alliance

Das ist weit entfernt von der US-Marine, die Hunderte von Kriegsschiffen auf den Meeren hat und über ein Jahresbudget von rund 230 Milliarden Euro verfügt. Laut der Marine-Informationsplattform seaforces.org haben aber auch vergleichbare europäische Verbündete wie die Franzosen, Italiener und Briten eine größere Seestreitkraft. Die Marine ist dagegen die kleinste militärische Teilstreitkraft Deutschlands.

Auch Gold muss regelmäßig poliert werden

Vor diesem Hintergrund ist der Einsatz im Roten Meer eine Herausforderung. "Das ist der ernsthafteste Einsatz einer deutschen Marineeinheit seit vielen Jahrzehnten", sagte Vizeadmiral Kaack im Vorfeld. Die Fregatte Hessen sei aber darauf vorbereitet. "Sie ist unser Goldstandard sozusagen, wenn ich das mal so sagen darf."

Dieses Gold muss jedoch poliert werden. Bei den Schiffen der "Sachsen-Klasse" soll in diesem Jahr damit begonnen werden, das Radar aufzurüsten. Laut dem Beschaffungsamt des Verteidigungsministeriums wird das bis 2028 dauern. Erst Ende 2023 Jahres erhielt die "Hessen" ein neues Primärwaffensystem, das nach einem Unfall mit Testfeuer im Jahr 2019 ausgetauscht werden musste. Die Lenkwaffenfregatte war also etwa fünf Jahre lang ohne ihr wichtigstes Raketenarsenal unterwegs.



Liefer- und Produktionsprobleme bei der Munition

Vizeadmiral Kaack fordert immer wieder, dass die Waffenproduktion und -bevorratung angekurbelt werden muss. "Im Bereich der Beschaffung von Munition sind wir leider noch nicht da, wo wir hinmüssen", sagte er im Januar auf einer Marine-Tagung. "Allein mit Blick auf die aktuellen Munitionsverbräuche unserer Partner bei der Operation 'Prosperity Guardian' mache ich mir große Sorgen um die Durchhaltefähigkeit unserer Einheiten."

Auf Anfrage des Bundestags wurde in einem aktuellen Bericht des Verteidigungsministeriums bestätigt, dass insbesondere die Mittelstreckenrakete SM-2 nicht mehr nachbestellt werden kann. Im Einsatz ist Nachschub ohnehin ein Problem. Auf See gebe es keine entsprechende Versorgung, so Pawlak. "Die Schiffe müssen zurück zum Hafen."

Die Marine braucht dringend Geld

Alle diese Faktoren schränken die Verpflichtungen ein, welche die deutsche Marine bei der Landesverteidigung und NATO-Missionen hat. Berichten der Regierung zufolge müsste bis zu einem Fünftel des 100 Milliarden Euro schweren Sondervermögens für die Bundeswehr in die Modernisierung der Seestreitkräfte fließen.

Das Verteidigungsministerium hat angekündigt, neue Kriegsschiffe in Dienst stellen zu wollen. Grundsätzlich kämpft die Marine aber auch mit Problemen, die alle Teilstreitkräfte der Bundeswehr seit Jahren gemeinsam haben: Zu wenige und veraltete Geräte und Schwierigkeiten bei der Rekrutierung.

Marine-Soldaten teilweise überlastet

"Was mir bei der Marine von Anfang an aufgefallen ist, ist, dass die Soldatinnen und Soldaten sehr belastet sind, zum Teil auch überlastet", sagte die Wehrbeauftragte des Deutschen Bundestags, Eva Högl dem Magazin der Marine. Der Personalmangel sei groß, auch weil "die Vereinbarkeit von Familie und Dienst sich in der Marine noch einmal ganz anders darstellt als in den anderen Teilstreitkräften". Laut aktuellem Bericht der Wehrbeauftragten sind bei der Marine nur rund 80 Prozent der Posten besetzt.

Um ihre Ziele zu erreichen, müsse die Marine deutlich aufstocken, sagt Julian Pawlak von der Universität der Bundeswehr. Sie brauche nicht nur mehr Schiffe und Besatzung, sie müsse zudem auch ihre Fähigkeiten erweitern.

Ein Einsatz im Roten Meer sei etwas anderes als die Verteidigung des NATO-Territoriums in der Ostsee und das wiederum etwas anderes als eine deutsche Fregatte durch die Meeresstraße von Taiwan fahren zu lassen. "Nach Zahlen und Schiffen ist die Marine die kleinste Teilstreitkraft und andererseits gibt es die meisten Aufgaben. Nicht nur auf den Meeren in der Nähe, sondern in der ganzen Welt."

Aus dem Englischen adaptiert von Sabine Kinkartz

Autor: William Glucroft

Gesunkener Frachter in Nordsee soll 2024 geborgen werden

Quelle: MSN-Portal / Kreiszeitung, vom 12.03.2024; link:

<https://www.msn.com/de-de/nachrichten/panorama/gesunkener-frachter-in-nordsee-soll-2024-geborgen-werden/ar-BB1jKKYw?ocid=msedgdp&pc=U531&cvid=fee1a3fd112248f68143c3ee7ca955d1&ei=21>



© Dietmar Hasenpusch/Photo-Productions/dpa/Archivbild

Das bei einer Kollision gesunkene Frachtschiff „Verity“ liegt seit fast fünf Monaten auf dem Nordseegrund. Nun soll das Wrack geborgen werden. Dafür macht die zuständige Behörde konkrete Vorgaben.

Helgoland/Bonn - Für die Bergung des nach einer Schiffskollision gesunkenen Frachters „Verity“ in der Nordsee vor Helgoland läuft zurzeit eine europaweite Ausschreibung. Wie eine Sprecherin der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt in Bonn am Dienstag mitteilte, werde ein Auftragnehmer gesucht, der die Bergung des Küstenmotorschiffes „unverzüglich nach Auftragserteilung beginnen und in jedem Fall in diesem Jahr abschließen“ könne. Die Ausschreibung umfasst demnach unter anderem die Bergung des Wracks, der Ladung und des Treibstoffes samt aller wassergefährdenden Stoffe wie etwa Öle oder Reinigungsmittel.

Am 24. Oktober waren die „Verity“ und der Frachter „Polesie“ südwestlich von Helgoland zusammengestoßen. Die „Verity“ sank. Die Behörden gehen davon aus, dass fünf Seeleute bei dem Unglück ums Leben kamen.

Der Kapitän wurde tot geborgen. Vier Seeleute werden noch vermisst. Zwei Seeleute konnten gerettet werden. Die unter der Flagge Großbritanniens fahrende 91 Meter lange „Verity“ hatte Stahl-Coils geladen, also Rollen aus großen Blechen.

Anders als nach dem Unfall erst angekündigt, erklärte der Eigner des Schiffes, die in Südengland ansässige Reederei Faversham Ships, die gesunkene „Verity“ nicht bergen zu wollen. Deshalb muss sich die Bundesbehörde nun um die Bergung kümmern.

Einen konkreten Zeitraum für die Aktion gibt es laut der Behörde bislang nicht. Dieser soll von den Bergungsspezialisten und dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser-Jade-Nordsee festgelegt werden. Zuletzt hieß es, erst sollten die Winterstürme abgewartet werden. Eine Bergung ist laut der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung nach wie vor erforderlich. „Aufgrund der Position und der an Bord befindlichen Treibstoffe stellt das Wrack eine Gefahr für die Schifffahrt und für die Umwelt dar“, teilte die Behördensprecherin weiter mit. Eine akute Gefahr eines Treibstoffaustritts bestehe aber weiterhin nicht.

Offen ist weiterhin die Frage, wie das Wrack in rund 30 Metern Tiefe geborgen werden könnte - etwa am Stück oder in Segmenten. In jedem Fall müsse der Auftragnehmer bei den Bergungsarbeiten sicherstellen, dass es zu keiner Umweltverschmutzung komme - weder durch die „Verity“ noch durch die eingesetzten Schiffe und Gerätschaften, teilte die Sprecherin der Generaldirektion weiter mit. dpa

„Künftig kann die Schiffsbrücke zeitweilig auch mal wachfrei sein“

Quelle: MSN-Portal / WELT, Geschichte von Olaf Preuß vom 13.03.2024; link:
<https://www.msn.com/de-de/finanzen/top-stories/k%C3%BCnftig-kann-die-schiffsbr%C3%BCcke-zeitweilig-auch-mal-wachfrei-sein/ar-BB1jLxOZ?ocid=msedgdp&pc=U531&cvid=40ec2b8afb2d438eaa0deb8b613b452&ei=58>

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie arbeitet an der Einführung neuartiger digitaler und zugleich dynamischer Seekarten, die auch die Gezeiten berücksichtigen. Das soll die Umwelt entlasten und unter anderem die autonome Schifffahrt voranbringen.



Seeschiffe im Hafen von Rostock. Die deutschen Seegebiete sind dicht befahren und anspruchsvoll zu navigieren dpa © Bereitgestellt von WELT

Die Lage der Meere ist nicht gut, das gilt auch für die deutschen Seegebiete von Nord- und Ostsee. Klimawandel, wirtschaftliche Nutzung und Altlasten wie Weltkriegsmunition belasten das maritime Ökosystem, das wurde auch bei der Jahrespräsentation des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) in Hamburg am Dienstag wieder deutlich.

Entlastet durch technologischen Fortschritt wird die Umwelt mitunter aus ganz überraschenden Richtungen. Die Einführung einer neuen Generation von digitalen und zugleich dynamischen Seekarten könnte solch eine Innovation sein. Zwischen 2026 und 2029 werde ein neuer Standard für elektronische Seekarten eingeführt, sagte BSH-Präsident Helge Heegewaldt.

Unter anderem werden digitale Seekarten auf den Schiffen künftig auch die aktuellen Wasserstände der jeweiligen Tiden und die jeweiligen Strömungsverhält-

nisse im Seegebiet enthalten. Das werde erheblichen Nutzen für die Schifffahrt, aber auch für die Umwelt haben, sagte Heegewaldt: „Durch die Einspielung der Daten in Nahe-Echtzeit können Routen optimiert werden. Nordsee und Ostsee werden durch Treibstoffeinsparungen der Schiffe profitieren.“

Durch die Anzeige jeweils aktueller Wasserstände könnten Schiffe – vor allem auch große Handelsschiffe – den vorhandenen Raum ideal nutzen, sagte Heegewaldt. Die Wasserstände im Verhältnis zum jeweils gültigen „Seekartennull“ würden präzisiert und ständig angepasst. Denn die Wasserstände in den Meeren seien jenseits der lokalen Wellenbildung höchst unterschiedlich. So bereite das BSH 2024 auch einen „genaueren Höhenbezug der Nordsee“ vor.

Modernere elektronische Seekarten und eine engere digitale Anbindung von Schiffen an die Kommunikation mit der Landseite sind letztlich auch ein Element auf dem Weg zu einer teilweisen oder völlig autonomen Schifffahrt. Das BSH unterstütze Redereien, die Schiffbauindustrie und die internationalen Schifffahrtsbehörden auf vielen Ebenen, sagte Heegewaldt – mit der Erprobung neuer Technologien auf den BSH-eigenen Behördenschiffen, mit Empfehlungen für internationale Regularien und mit grundsätzlicher Forschung.

Derzeit arbeite das BSH mit seinen Partnern etwa am Konzept einer hoch automatisierten Schiffsbrücke. Auf hoher See, aber auch in küstennahen Gebieten ließen sich viele nautische Entscheidungen und Überwachungsfunktionen immer genauer und engmaschiger digitalisieren: „Künftig“, sagte Heegewaldt, „kann die Schiffsbrücke dann zeitweilig auch mal wachfrei sein.“

Ohne Kapitän auf dem Kanal – In Duisburg wird die Zukunft der Schifffahrt zur Realität

Quelle: MSN-Portal / WELT, Geschichte von Birger Nicolai, vom 13.03.2024; link: <https://www.msn.com/de-de/finanzen/top-stories/ohne-kapit%C3%A4n-auf-dem-kanal-in-duisburg-wird-die-zukunft-der-schifffahrt-zur-realit%C3%A4t/ar-BB1jNM3S?ocid=msedgdhp&pc=U531&cvid=ce7043c765b242b089cdd8d59b6b2799&ei=12>

Den Binnenschifffahrern droht eine absurde Lage: Arbeit gibt es in Zukunft zwar genug, die Transporte sind für die Klimaziele der EU unerlässlich. Nur das Personal an Bord wird immer weniger. Ferngesteuerte Schiffe sollen der Ausweg sein. In Duisburg zeigt sich eine große Vision.



Die „Gas 95“ von HGK Shipping. Schiffe der Firma werden für den teilautonomen Betrieb getestet HGK © Bereitgestellt von WELT

Der Chemietanker „Synthese 21“ fährt bei Wesseling den Rhein hinauf. Das Binnenschiff ist voll beladen und kommt mit 20 km/h gut voran. Ein Matrose geht sicheren Schrittes draußen an der Reling in Richtung Steuerhaus entlang, im Maschinenraum rattert der Dieselmotor.

Zu sehen und zu hören ist das alles in einem Kontrollzentrum in Duisburg Ruhrort, an Land in einem Bürohaus. Der Grund: An Bord des Schiffes sind 20 Kameras installiert, die jede Sekunde der Fahrt hierher übertragen.

In dem Kontrollzentrum, das von dem belgischen Start-up-Unternehmen Seafar betrieben wird, stehen drei Steuerstände. Sie sind genauso ausgestattet wie auf einem Binnenschiff. Sechs Monitore zeigen die Direktübertragung vom Schiff – im Moment den Rhein in hohen Wellen vor dem Bug oder das sprudelnde Heck-

wasser hinter der Schiffsschraube. Es ist ein Rundumblick per Kamera, so wie ihn der Kapitän in der Realität durch die Fenster seines Steuerhauses hat.



Arbeit am Schreibtisch: Von diesem Kontrollzentrum aus sollen Binnenschiffe gesteuert werden picture alliance/dpa/Christoph Reichwein © Bereitgestellt von WELT

Unterhalb der Kamerabildschirme stehen auf einem Tisch Computermonitore für nautische Karten oder das Radar. Daneben sind kleine Schalthebel angebracht, die das Schiffsruder bewegen, den Bugstrahl betätigen oder die Drehzahl der Dieselmachine ändern.

Vor allem steht Bram van der Linden, ein ausgebildeter Schiffsführer aus Belgien. Er hat alle Details im Blick und kann das Frachtschiff der HGK Shipping, der größten deutschen Reederei für Binnenschiffe, vom Kontrollraum aus steuern.

Noch setzt das Duisburger Unternehmen zusätzlich einen Schiffsführer an Bord der „Synthese 21“ ein, als Notfalllösung, falls es einen Ausfall der Technik geben sollte. Ähnlich wie hier auf dem Rhein testet HGK die Fernsteuerung mit eigenen Schiffen auf dem Mittel- und dem Elbe-Seitenkanal.



In Belgien fahren Frachter schon ohne Personal

Schon in wenigen Jahren soll die teilautonome Schifffahrt zum Alltag auf Flüssen und Kanälen gehören. Voraussetzung sind abschließende Genehmigungen etwa durch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.

In Belgien ist das schon der Fall: Auf dem Plassendale-Nieuwpoort-Kanal und dem Fluss Yzer transportiert ein kleiner Frachter Sand und Steine ganz ohne Personal an Bord. Zudem sind zwischen Antwerpen und Lüttich auf dem Albert-Kanal Frachtschiffe ohne Schiffsführer und mit reduzierter Besatzung unterwegs.

Statt vom Kapitän an Bord werden diese Schiffe in einem Kontrollzentrum von Seafar in der Hafenstadt Antwerpen gesteuert. Das Start-up beschäftigt 35 Softwareingenieure und Kapitäne und verfügt über 30 Frachtschiffe mit derartiger Technikausstattung.

Hier in Duisburg, der Stadt des größten Binnenhafens in Europa, wird die Zukunft der Schifffahrt zur Realität. Ferngesteuerte Schiffe sollen das größte Problem der Binnenschifffahrt lösen: den Mangel an Kapitänen. In den nächsten zehn Jahren geht ein Drittel der Schiffsführer in Rente. Berufsnachwuchs ist kaum zu finden, weder in Deutschland noch in osteuropäischen Nachbarländern, wo dies früher noch möglich war.

Dadurch könnten die Reedereien in die absurde Lage geraten, ihre Binnenschiffe trotz Aufträgen liegen lassen zu müssen, weil niemand da ist, sie zu steuern. Denn Arbeit wird es in den kommenden Jahren für die Binnenschifffahrt sehr wohl geben.

Das vom Bundesverkehrsministerium vorausgesagte jährliche Wachstum von fünf Prozent im Transport bis 2050 können Lkw-Flotten oder Güterzüge kaum mehr zusätzlich bewältigen. Straßen und Schienen sind schon heute ausgelastet. Flüsse und Kanäle dagegen verfügen noch über Kapazitäten.

Binnenschifffahrt ist effizient

Zudem ist die Binnenschifffahrt zum Erreichen der Klimaziele der Europäischen Union im Transportsektor unerlässlich. Rund sechs Prozent des Transports in Deutschland findet auf Wasserstraßen statt, die Binnenschiffe sind aber nur für zwei Prozent der CO₂-Emissionen des Verkehrssektors verantwortlich.

Grund dafür ist, dass die Schifffahrt effizient ist: Ein einziges Frachtschiff ersetzt rein rechnerisch 150 Lkw-Touren. Und über den Einsatz von synthetisch hergestellten Kraftstoffen lässt sich der Schadstoffausstoß der Schiffsmotoren binnen weniger Jahre deutlich verringern.

Doch die Pläne könnten am Fachkräftemangel scheitern. „Wenn wir unsere Binnenschiffe im nächsten Jahrzehnt noch betreiben und sie nicht stilllegen wollen, müssen wir heute etwas tun“, sagt Steffen Bauer. Der 44-Jährige arbeitet im Vorstand der Kölner Logistikgruppe HGK und ist dort für die größte Schiffsflotte Deutschlands verantwortlich. Aus dieser Flotte heraus hat die Reederei von HGK mehrere Binnenschiffe jeweils für 200.000 Euro mit Kameras und Elektronik umgerüstet und sie an das Duisburger Kontrollzentrum angeschlossen.

Sind die Tests erfolgreich und geben die Schifffahrtsbehörden grünes Licht, transportieren in wenigen Jahren auch in Deutschland Binnenschiffe ohne Kapitän Fracht etwa auf dem Rhein. Dann sind zwar immer noch Matrosen an Bord, aber nicht die „knappen“ Kapitäne.

„Teilautonomes Fahren oder Fahren mit reduzierter Besatzung“, nennt das die Reederei HGK. Die Vorteile liegen weniger im Einsparen von Personal, auch wenn das Bruttomonatsgehalt der Schiffsführer zwischen 4000 Euro und 7000 Euro liegt. Vielmehr geht es darum, mehr Schiffe von der gleichen Zahl an Kapitänen fahren zu lassen.



Wichtiger Teil der Energieversorgung

Die Hälfte der Zeit verbringt ein Binnenschiff im Hafen und nicht auf Fahrt. Diese „toten“ Stunden gibt es für einen Schiffsführer im Kontrollzentrum nicht. Stattdessen wird seine Acht-Stunden-Schicht ausschließlich für das Fahren genutzt.

Abends ist er zu Hause bei der Familie und nicht mehr täglich an einem anderen Ort. Nach Berechnung der Reederei HGK wäre für den ganzjährigen Betrieb eines ferngesteuerten Chemietankers nur die Hälfte des heute eingesetzten Personals an Schiffsführern notwendig.

Rund 8000 Binnenschiffe fahren in Europa auf Flüssen und Kanälen, rund ein Viertel davon sind deutsche Frachtschiffe. Deutschland, die Niederlande und Belgien dominieren das Geschäft. Zuletzt war die Binnenschifffahrt – sonst eher selten ein Topthema – ein wichtiger Teil der Energieversorgung.

In Zeiten des Angriffskrieges Russlands gegen die Ukraine und knapper Energieversorgung wurden bereits abgeschaltete Kohlekraftwerke wieder in Betrieb genommen. Die Kohlelieferungen brachten Binnenschiffe an die Kraftwerksstandorte entlang des Rheins.

HGK Group mit 1000 Jobs in der Schifffahrt

Die HGK Group, das Kürzel steht für Häfen und Güterverkehr Köln, ist ein wesentlicher Teil der Logistik für deutsche Binnenhäfen. Sie zählt rund 2500 Beschäftigte, davon sind 1000 Jobs in der Schifffahrt. Das Unternehmen gehört der Stadtwerke Köln sowie der Stadt Köln und hat seinen Ursprung in der Versorgung mehrerer Rheinhäfen mit Güterzügen.

Eigene Lagerhallen, Lokomotiven und Güterwaggons oder auch Containerterminals etwa in den Häfen in Köln, Neuss und Düsseldorf gehören zur HGK Group. Gut die Hälfte des Gruppenumsatzes von 700 Millionen Euro im vergangenen Jahr stammen aus der Schifffahrt.

HGK Shipping verfügt über rund 350 Frachtschiffe, ein Drittel sind eigene Schiffe, der Rest ist gemietet.

„Seit die Politik mitbekommt, dass die Binnenschifffahrt auch innovativ sein kann, finden wir mehr Beachtung“, sagt Uwe Wedig, Vorstandsvorsitzender der HGK Group. Gemeint ist die Entwicklung hin zur autonomen Schifffahrt oder von optimierten, den Wetterbedingungen angepassten Schiffsneubauten.

„Wir bauen hochmoderne Schiffe, die auch mit geringem Wasserstand noch fahren können“, sagt Wedig. Zuletzt hat HGK selbst konstruierte Chemietanker in der niederländischen Werft Teamco produzieren lassen, die nun den Chemiestandort der BASF in Ludwigshafen versorgen.

Es sei jedoch die Aufgabe des Staates, die Infrastruktur auf Flüssen und Kanälen so weit zu reparieren, dass Schiffe verlässlich arbeiten könnten. Die Wasserstraßen seien jahrzehntelang maximal genutzt worden, jetzt gebe es einen Investitionsstau etwa bei den Schleusenanlagen. „Wir brauchen einen Zehn-Punkte-Plan der Prioritäten der Baumaßnahmen“, sagt Wedig. Eine Fertigstellung erst Ende des Jahrzehnts, wie jetzt vorgesehen, sei viel zu spät.

Etwa 80 Prozent des Schiffstransports wickelt das Unternehmen auf dem Rhein ab. In der Tankschifffahrt für Gasprodukte ist HGK der Marktführer in Deutschland. Die Liste der transportierten Trockengüter reicht von Kohle, Erz, Düngemittel oder Stahl in Rollen bis zu Großteilen wie Rotorblätter für Windkraftanlagen. Von rund 180 Millionen Tonnen Gütern, die vergangenes Jahr in Deutschland über Flüsse und Kanäle transportiert wurden, lag der Anteil auf Schiffen von HGK bei 42 Millionen Tonnen.

Schiffahrtskrise im Roten Meer macht Großreederei Hapag-Lloyd Sorgen

Quelle: MSN-Portal / Reuters, Geschichte von Reuters, vom 14.03.2024; link:
<https://www.msn.com/de-de/finanzen/top-stories/schiffahrtskrise-im-roten-meer-macht-gro%C3%9Freederei-hapag-lloyd-sorgen/ar-BB1jSn7i?ocid=msedgdhp&pc=U531&cvid=9e4017761d7648d69563bcb27ead5731&ei=14>



ARCHIV: Hapag-Lloyd-Schrift auf einem Containerschiff im Hafen von Valparaiso, Chile, 11. Januar 2024. REUTERS/Rodrigo Garrido © Thomson Reuters

Berlin (Reuters) - Deutschlands größte Containerreederei Hapag-Lloyd rechnet 2024 mit Gegenwind aus verschiedenen Richtungen und macht sich auf einen weiteren Ergebnisrückgang gefasst.

Der Konzern sei zwar zufriedenstellend in das laufende Geschäftsjahr gestartet, erklärte Vorstandschef Rolf Habben Jansen am Donnerstag. "Aber das wirtschaftliche und politische Umfeld bleibt – insbesondere auch mit Blick auf die aktuelle Situation rund um das Rote Meer – volatil und herausfordernd." Beim Ergebnis vor Zinsen und Steuern (Ebit) könnte Hapag-Lloyd sogar in die roten Zahlen rutschen. Habben Jansen will unter anderem mit Kostensenkungen beim Einkauf gegensteuern. Die Dividende für 2023 wird nach einem Gewinneinbruch um 85 Prozent gekappt.

Beim Ebit bestätigten sich die schon Ende Januar vorgelegten vorläufigen Zahlen: Die 2023 erzielten 2,5 Milliarden Euro entsprechen einem Siebtel dessen, was Hapag-Lloyd 2022 noch unter dem Eindruck der Corona-Sonderkonjunktur eingefahren hatte. Hapag-

Lloyd wies am Donnerstag zudem ein Konzernergebnis von drei Milliarden Euro aus. Dies sei das drittbeste in der Unternehmensgeschichte, erklärte Habben Jansen. "Auch wenn es angesichts der Normalisierung der globalen Lieferketten deutlich unter dem außergewöhnlich starken Jahr 2022 liegt." In der Pandemie waren die Frachtraten in der Container-Schiffahrt kräftig gestiegen, weil Transportkapazitäten knapp und Lieferketten brüchig geworden waren.

"Wir werden wachsam und agil bleiben", erklärte Habben Jansen im Geschäftsbericht 2023. Geopolitische Entwicklungen wie im Roten Meer führten erneut zu wachsenden Problemen mit den globalen Lieferketten. "Gleichzeitig erwarten wir, dass das Marktumfeld angesichts der auch in diesem Jahr hohen Zahl an Schiffsauslieferungen weiterhin schwierig bleibt." Um auch künftig profitabel und wettbewerbsfähig zu bleiben werde durch Anpassungen der Angebote gesteuert. Hapag-Lloyd hat bereits einige Dienste auf zentralen Linienrouten gestrichen.

VERTRAG VON VORSTANDSCHEF HABBEN JANSEN VERLÄNGERT

Die weltweit fünftgrößte Reederei rechnet damit, dass sich das Ebit in diesem Jahr in einer Bandbreite von minus einer bis plus einer Milliarde Euro bewegen wird. Wegen schwankender Frachtraten und der weltpolitischen Lage sei die Prognose mit erheblichen Unsicherheiten behaftet. Hapag-Lloyd hat - wie andere Großreedereien auch - nach Angriffen von Huthirebellens aus dem Jemen auf Frachter im Roten Meer seit Mitte Dezember keine Schiffe mehr durch das Seegebiet in Nahost geschickt, sondern sie um die Südspitze Afrikas umgeleitet. Dies führt zu Verzögerungen und höheren Kosten, ermöglicht es den Ree-



Aktuelles aus der maritimen Welt



dereien aber auch, höhere Gebühren zu verlangen.

Die Hapag-Lloyd-Aktionäre, darunter auch die Stadt Hamburg, müssen sich auf eine deutlich schmalere Dividende von 9,25 Euro je Aktie einstellen. Für das Ausnahmejahr 2022 hatte die Reederei noch 63 Euro je Anteilsschein gezahlt. Großaktionäre von Hapag-Lloyd sind mit je 30 Prozent die chilenische Reederei CSAV und der aus Hamburg stammende Milliardär Klaus-Michael Kühne (Kühne & Nagel). Kleinere Anteilspakete halten neben der Hansestadt Hamburg die Staatsfonds von Katar und Saudi-Arabien. Der Streubesitz lag Ende September 2023 laut Hapag-Lloyd bei 3,6 Prozent.

Konzernchef Habben Jansen soll nach Entscheidung des Aufsichtsrats auch in den nächsten Jahren den Hamburger Traditionskonzern leiten. Der Vertrag des 57-Jährigen wurde vorzeitig bis Ende März 2029 verlängert. Der Niederländer steht seit knapp zehn Jahren an der Spitze von Hapag-Lloyd.

(Bericht von Elke Ahlswede und Vera Eckert, redigiert von Sabine Wollrab. Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an unsere Redaktion unter berlin.newsroom@thomsonreuters.com (für Politik und Konjunktur) oder frankfurt.newsroom@thomsonreuters.com (für Unternehmen und Märkte).)

Finale Fahrt: U-Boot wieder auf dem Rhein unterwegs – und sogar auf dem Neckar

Quelle: MSN-Portal / 24Rhein, Geschichte von Jonah Reule, vom 14.03.2024; link: <https://www.msn.com/de-de/reisen/nachrichten/finale-fahrt-u-boot-wieder-auf-dem-rhein-unterwegs-und-sogar-auf-dem-neckar/ar-BB1jSyIX?ocid=msdgnpt&pc=U531&cvid=729d53b02f4d44b6bd2a6a4854c1f000&ei=19>

U17 kommt nach Sinsheim

2023 begeisterte der Transport des alten Marine-U-Boots U17 viele Menschen entlang des Rheins. Im Juli geht es für das U17 nun weiter nach Sinsheim.

Speyer – U-Boote sind in Deutschland und besonders in NRW eher selten zu sehen. Mit dem ehemaligen Marine-U-Boot U17 gab es im Mai 2023 allerdings in einen echten Hingucker auf dem Rhein. Über mehrere Wochen wurde das U-Boot auf dem Wasser von Eckernförde bei Kiel bis nach Speyer in Rheinland-Pfalz transportiert. Dabei kam das U17 auf seiner Reise auf dem Rhein auch an Köln vorbei. Im Technik-Museum Speyer wurde das U-Boot nach seiner Ankunft für eine spätere Ausstellung im Technik-Museum Sinsheim vorbereitet.

Nun steht der finale Transport des U-Boots bevor. Im Sommer 2024 geht es dazu von Speyer bis nach Sinsheim. Auch dabei müssen wieder einige Schwierigkeiten gemeistert werden, denn diesmal geht es nicht nur über Wasser, sondern auch durch teils enge Straßen.

U-Boot U17 wird im Juli 2024 von Speyer nach Sinsheim transportiert

Der Transport des U-Boots U17 soll laut den Technik-Museen Sinsheim und Speyer im Juli 2024 stattfinden. Geplant ist, das 90 Meter lange und zehn Meter hohe U-Boot mithilfe eines Schwertransports von Speyer in Rheinland-Pfalz in das etwa 40 Kilometer entfernte Sinsheim in Baden-Württemberg zu bringen. Dabei muss das U-Boot laut den Technik-Museen auch durch schmalste Straßen im Kraichgau hindurch manövriert werden. Die Route 2023 führte von der Nordsee auch über Holland und NRW bis nach Speyer.



U-Boot U17 auf dem Rhein bei Speyer © Uwe Anspach/dpa

U-Boot U17

- Das U17 ist ein U-Boot der Klasse 206A. Das U-Boot wurde ab November 1973 bei der deutschen Marine eingesetzt. Am 14. Dezember 2010 wurde es außer Dienst genommen.
- Der Heimathafen befand sich in der Ostseestadt Eckernförde.
- Das U-Boot U17 hat eine Länge von etwa 48 Meter, einen Tiefgang von 4,6 Meter und verdrängt getaucht etwa 500 Tonnen.
- Das U17 war, gemeinsam mit dem U26, das erste deutsche U-Boot in amerikanischen Gewässern nach dem Zweiten Weltkrieg und das erste U-Boot, das in den Hafen von Baltimore einlief.
- Das Einsatzgebiet des U-Boots U17 war hauptsächlich in der Nord- und Ostsee, später nach der Umrüstung zur Klasse 206 Alpha, dann auch im Mittelmeer.



- Seit Mai 2023 wurde das U-Boot im Technik-Museum Speyer zu einem Museumsschiff umgebaut.
- Im Juli 2024 wird das U-Boot U17 mit einem Schwertransport zum Technik-Museum in Sinsheim gebracht. Dort wird es danach ausgestellt.

U-Boot geht auf seine letzte Reise: An diesen Orten kommt das U17 vorbei

Derzeitige Pläne sehen vor, das U-17 über den Rhein, den Neckar und die A6 bis nach Sinsheim zu transportieren. Dabei wird das U-Boot auch auf der Straße durch kleinere Ortschaften gefahren. Der Weg des Transports sieht laut den Technik-Museen wie folgt aus:

- **Start:** Technik-Museum Speyer
- Speyer
- Heidelberg
- Eberbach
- Haßmersheim
- Siegelsbach
- Bad Rappenau
- Sinsheim
- **Ziel:** Technik-Museum Sinsheim

U17 wird von Speyer nach Sinsheim transportiert: In Heidelberg muss das U-Boot gekippt werden

Der Transport des U-Boots erfolgt diesmal sowohl auf dem Wasser, als auch auf der Straße. Auf dem Weg von Speyer nach Sinsheim muss das U-Boot auch ein paar Engstellen passieren. Eine davon liegt in der Universitätsstadt Heidelberg und hat es besonders in sich. „Vor der alten Brücke in Heidelberg wird U17 auf dem Ponton des Schubverbands gedreht, die Brücke passiert und U17 anschließend wieder aufgerichtet“, erklären die Technik-Museen. Das ganze Manöver findet auf dem Neckar statt.

Darüber hinaus gibt es auch an weiteren Stellen entlang der Route Herausforderungen für das Transportteam. Dazu gehören laut den Technik-Museen unter anderem das Abrollen des U-Boots vom Ponton auf einen 30-Achsen-Tieflader in Haßmersheim, der enge Kreisverkehr sowie Bahnübergang in Bad Rappenau und schmale Straßen in den Ortschaften Hilsbach und Weiler. Auch die zweifachen Sperrungen und Überquerungen auf der A6 haben es in sich. Dabei muss der Transport laut den Museen auch die Fahrbahn wechseln. Letzte Genehmigungen für den Transport stehen derzeit noch aus.

Mitarbeiter des Technik-Museums Speyer übten bereits den Transport des U-Boots

Damit der Transport des U-Boots im Sommer auch klappt, wurde bereits dafür geübt. Nach dem Ausbau der Batterie des U17 erprobte dabei die Transportcrew Anfang November die Drehung des U-Boots. Das Gewicht ist dabei um 100 Tonnen leichter als noch beim Transport über den Rhein im Jahr 2023. Der nun anstehende Transport nach Sinsheim gilt als einmalig, aber auch sehr anspruchsvoll. „Das U-Boot nach Sinsheim zu bringen, ist von der Herausforderung her auf jeden Fall ‚the next level‘“, sagte Frieder Saam, technischer Projektleiter und Fahrer der Spedition Kübler GmbH, in einer Mitteilung der Museen.

Altes Marine U-Boot kommt ins Museum nach Sinsheim: Termin für den Transport steht noch aus

Ab Ende Juni wird das U-Boot in Speyer für den Weitertransport vorbereitet. Der genaue Tag für den Start des Transports steht derzeit noch nicht final fest. Laut den Technikmuseen soll der Transport allerdings Ende Juni oder Anfang Juli starten. „Der Startschuss fällt voraussichtlich am 30. Juni in Form des Straßentransportes in Speyer“, heißt es. Es ist anzunehmen, dass sich der Transport des U-17 von Speyer nach Sinsheim über eine längere Zeit ziehen wird. Der Transport des U-Boots von Eckernförde bis nach Speyer dauerte 2023 fast einen ganzen Monat.



Aktuelles aus der maritimen Welt



Den Transport von Speyer nach Sinsheim können Interessierte auch wieder live verfolgen. Den Transport auf dem Rhein verfolgten 2023 auch viele Menschen. Weitere Details zum Transport wollen die Technik-Museen Ende März bekannt geben. Diese werden dann online unter www.technik-museum.de/u17 zu sehen sein (jr).

Bergung des Dampfschiffs "Säntis" aus Bodensee beginnt

Quelle: MSN-Portal / VOL.AT - Vorarlberg Online, vom 15.03.2024; link:

<https://www.msn.com/de-de/reisen/nachrichten/bergung-des-dampfschiffs-s%C3%A4ntis-aus-bodensee-beginnt/ar-BB1jP72V?oci=d=msedgntp&pc=U531&cvid=9d8e429f43a34fa2ba990276911054f3&ei=36>



paulitsch035052 © VOL.AT/Paulitsch

Nach 90 Jahren auf dem Grund des Bodensees wird das Dampfschiff "Säntis" geborgen. Ein Verein hat die komplexe Aufgabe übernommen, das Schiff aus 210 Metern Tiefe zu heben.

Die Vorbereitungen für die Bergung des "Säntis"-Wracks, ein 50 Meter langes und über 10 Meter breites Dampfschiff, sind abgeschlossen. Der Schiffsbergereverein Romanshorn rund um Initiator Silvan Paganini hat nach intensiver Planung und der Sicherstellung der Finanzierung grünes Licht von den Behörden erhalten. Die technischen, planerischen und finanziellen Herausforderungen dieses Unterfangens waren beträchtlich.

Zeitplan der Bergungsmission

Die Mission beginnt im März mit der Vorbereitung der Bergeplattform und dem Durchspülen der Leinen unter dem Wrack. Vom 18. bis zum 31. März wird täglich an dem Projekt gearbeitet. Ab dem 25. März ist

geplant, das Schiff auf 12 Meter Tiefe zu heben. Taucher werden am 13. und 14. April Hebesäcke am Kiel anbringen. Die endgültige Bergung an die Oberfläche ist für den 17. April vorgesehen, mit einem Ausweichtermin am 18. April, sollte das Wetter nicht mitspielen.

Zuschauermöglichkeiten

Die Öffentlichkeit kann das Spektakel vom Zuschauerschiff MS St.Gallen aus verfolgen. Allerdings weist der Schiffsbergereverein darauf hin, dass der Zeitplan variieren kann, bedingt durch technische, wetter- oder personelle Einschränkungen.

Zukunft der "Säntis"

Nach der Bergung ist eine Restaurierung und öffentliche Ausstellung des Dampfschiffs geplant. Die genaue Lokalität steht noch nicht fest. Die "Säntis" wurde 1892 in Betrieb genommen und bot Platz für bis zu 400 Passagiere. 1933 wurde sie als nicht mehr seetauglich befunden und aufgrund der hohen Verschrottungskosten versenkt. Zukünftig könnte das Schiff eine Attraktion am Spielplatz "Robinshorn" der Schweizerischen Bodensee-Schiffahrt werden. (VOL.AT)

Es überstand zwei Weltkriege: Historisches Schiff versinkt in Lübecker Hafen

Quelle: MSN-Portal / Kreiszeitung, Geschichte von Ulrike Hagen, vom 15.03.2024; link:
<https://www.msn.com/de-de/nachrichten/panorama/es-%C3%BCberstand-zwei-weltkriege-historisches-schiff-versinkt-in-%C3%BCbecker-hafen/ar-BB1jTdJ0?ocid=msedgntp&pc=U531&cvid=d87ad3a7c2a04d3dbe3ebfcfdde9346f&ei=49>

„Deutlich schneller als vermutet“

Es überstand zwei Weltkriege: Historisches Schiff versinkt in Lübecker Hafen

Im Lübecker Museumshafen ist der 140 Jahre alte Segler „Fridthjof“ gesunken. Die Feuerwehr konnte das 1881 gebaute Vollholzschiß nicht mehr retten. Lübeck – Mitten im Museumshafen von Lübeck ist das 140 Jahre alte Traditionsschiß „Fridthjof“ gesunken. Das Segelschiß lag vor dem Schuppen 9 unterhalb des Burgtors. Die Feuerwehr mußte Ölsperren auf dem Wasser auslegen, um eine Umweltkatastrophe auf der Trave, aus der zuletzt ein historisches Hanse-Wrack geborgen wurde, durch austretende Betriebsstoffe zu verhindern. Das Vollholzschiß wurde 1881 in Norwegen erbaut und überlebte zwei Weltkriege unbeschadet. Nun sank es trotz beherztem Einsatz der Feuerwehr in Schleswig-Holstein innerhalb kürzester Zeit.



Im Lübecker Museumshafen ist das 140 Jahre alte Traditionsschiß

*Fridthjof gesunken. Die Feuerwehr hat Ölsperren ausgelegt, um eine Verunreinigung der Trave durch Betriebsstoffe zu verhindern.
© Imago/Nordphoto*

Es überstand zwei Weltkriege: Historischer Segler versinkt im Ostsee-Hafen

Die altehrwürdige Galeasse „Fridthjof“ wurde in Flekesund, Norwegen, ursprünglich für die Eisfahrt gebaut. Nach der Indienststellung im Jahre 1981 war das Schiß als Robben- bzw. Walrossfänger im Einsatz. Zuletzt wurde das 1950 zum Küstenmotorschiff umgebaute Segelschiß überwiegend für Kinder und Jugendliche im Rahmen von Erlebnispädagogik genutzt.

„Ging deutlich schneller als vermutet“: Schiß „Fridthjof“ in der Trave versunken

Nach Berichten des NDR hatte ein Bekannter des Schißseigners die Feuerwehr alarmiert, da er bemerkte, dass das Schiß am frühen Samstagmorgen mit Wasser voll lief. Noch bevor die Einsatzkräfte die Pumpen zur Rettung des 30-Meter-Seglers einsetzen konnten, sei das Schiß dann innerhalb kürzester Zeit gesunken. „Das ging deutlich schneller als vermutet“, sagte der Feuerwehrsprecher.



140 Jahre altes Vollholzschiiff versinkt in Lübeck – Ursache noch unklar

Das Vollholzschiiff, das als marode und nicht mehr seetüchtig galt, lag zuletzt im Hafen an der Untertrave in der Nähe der Hubbrücke. Seit 2015 wurde es saniert, unter anderem wurde der Mast erneuert. Was für den Untergang des Schiiffes sorgte, wird sich wohl erst bei der Bergung des Seglers herausstellen – wie bei einem Binnenschiff, das im Emdener Hafen auseinanderbrach.