Deutscher Marinebund e.V.
Landesverband Baden-Württemberg

LV-Nachrichten

Ausgabe Nr. 165
Juli 2024

Inhaltsverzeichnis

Vorwort des Landesverbandsleiters Seite 4 – 7

Aus den Vereinen

Marinekameradschaft Aulendorf e.V. Seite 8 – 12
Marine-Kameradschaft Freiburg von 1911 e.V. Seite 13 – 16
Marinekameradschaft Freiburg / Hockenheim Seite 17 – 18
Marinekameradschaft Heilbronn a.N. e.V. Seite 19 – 25
Marinekameradschaft Rottenburg e.V. Seite 26 – 28

Aktuelles aus der maritimen Welt *(Onlineartikel)* Seite 29 – 55

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 166, Veröffentlichung Dezember 2024:
Berichte, die in den LNV 166 veröffentlicht werden sollen, sind bis zum **15. November 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.

Kontaktdaten

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 Medien-referent, 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!

Die vergangenen Wochen waren geprägt durch zahlreiche Veranstaltungen, weshalb wir die für den Juni 2024 geplante Ausgabe der Landesverbandsnachrichten erst heute veröffentlichen.

Am 18. April 2024 wurde die Dauerausstellung der Historischen Halle im Marine-Ehrenmal in Laboe um die Ausstellung „TOD AUF SEE“ erweitert und im feierlichen Rahmen mit zahlreich geladenen Gästen eröffnet. An zehn dargestellten militärischen und zivilen Schiffskatastrophen zeigt die Ausstellung natürliche und menschengemachte Risiken der Seefahrt. Mit der Ausstellung möchte der Deutsche Marinebund die zentrale Botschaft, dass das Marine-Ehrenmal ein Ort des Gedenkens für alle und aller Nationen, die ihr Leben auf See verloren haben, noch einmal betonen. Weitere Informationen über die Ausstellung „TOD AUF SEE“ sind in dieser Ausgabe der Landesverbandsnachrichten auf Seite 29 zu finden. Gleich im Anschluss nach der Ausstellungseröffnung fand am 19. und 20. April die Frühjahrstagung des DMB in Laboe statt über welche bereits in Leinen los! umfangreich berichtet wurde.

Die Kieler Woche – ein maritimes Highlight im Juni jeden Jahres. Auch in diesem Jahr habe ich für einige Tage die Kieler Woche besucht, insbesondere auch an der internationalen Kranzniederlegung des DMB am Marine-Ehrenmal in Laboe teilgenommen. Während der ergreifenden Zeremonie wurden erneut auch in 2024 zahlreiche Kränze von den Streitkräften, die mit ihren Schiffen die Kieler Woche besuchten sowie u.a. auch aus Politik, von den militärischen Seelsorgern und dem DMB niedergelegt. Auf Einladung unseres Präsidenten, Kam. Heinz Maurus ging es mit der „Nordwind“ während der Kieler Woche auf eine Regatta-Begleitfahrt. An Bord begrüßte der DMB zahlreiche Gäste aus Wirtschaft, Politik sowie aus den eigenen Reihen. Bei herrlichstem Wetter – nahezu untypisch für die Kieler Woche – konnten interessante Gespräche geführt werden, die Crew der „Nordwind“ versorgte die Anwesenden mit kühlen Getränken sowie leckerem Essen.

U 17 in Bad Rappenau / von Marc-Dominik Kienzle

Am Morgen des 30. Juni 2024 begann ein besonderes maritimes Highlight mit dem zweiten Teil des Transportes von U 17 in das Technik Museum Sinsheim. U 17 wurde bereits im vergangenen Jahr von Kiel durch den Nord-Ostsee-Kanal, über die Nordsee sowie auf Waal und Rhein in die Domstadt Speyer transportiert. Nachdem anschließend das U-Boot rund 150 Tonnen leichter gemacht wurde, u.a. durch Ausbau der Batterien, konnte nun der letzte und zweite Teil des Transportes beginnen. Vom Naturhafen in Speyer trat U 17 seine letzte Reise über Rhein und Neckar, vorbei an den Städten Mannheim, Heidelberg und Eberbach bis nach Haßmersheim an. Tausende Schaulustige entlang des Wasserweges säumten Brücken sowie Ufer und beobachteten den Koloss, der nach Ausbau der Batterien noch immer rund 350 Tonnen wiegt und um die Durch-

Vorwort des Landesverbandsleiters

fahrt von Brücken zu ermöglichen, mehrfach während des Transportes auf dem Ponton gedreht wurde. In Haßmersheim begann dann der spektakuläre und knifflige Straßentransport des U-Bootes durch den Kraichgau.

U 17 in Bad Rappenau (gedreht) / von Björn Kienzle

In zahlreichen Städten und Gemeinden, in denen U 17 während des rund zweiwöchigen Straßentransportes auf dem Weg nach Sinsheim "festmachte", fanden Feste und Partys „rund um U 17“ statt. Der Deutsche Marinebund beteiligte sich mit einem Infostand, zentral zwischen U 17 und der Bühne gelegen, an der zweitägigen U-Boot-Party unter dem Motto „U 17 entert Bad Rappenau“ sowie auch am Ankunftsfest auf dem Gelände des Technik Museum in Sinsheim und zeigte Flagge. Laut der regionalen Presse sind über 30.000 Menschen zur Ankunft nach Sinsheim gekommen, um U 17 zu begrüßen. Wir konnten unterdessen an unserem DMB-Infostand in Sinsheim u.a. den Präsidenten des Technik Museum Sinsheim, Hermann Layher, Flottillenadmiral a.D. Viktor Toyka mit Gattin sowie Kapitän zur See a.D. Michael Setzer (Präsident Verband Deutscher Ubootfahrer e.V.) und Fregattenkapitän a.D. Jürgen Weber mit seiner „U 17 Crew“ begrüßen.

Ankunft U 17 im Technik Museum Sinsheim / von Björn Kienzle

Bild links (v. l.): Jürgen Mauch, Hartmut Kienzle, Jürgen Weber;
Bild rechts: Armin Neu (in Bad Rappenau) / von Björn Kienzle

Zahlreiche Kinder legten während den Veranstaltungen erfolgreich eine Steuermannsprüfung an unserem Infostand ab, diese mit einem Eis belohnt wurde, überdies hinaus wurden neue Kontakte geschlossen sowie interessante Gespräche geführt.

Viktor Toyka und Hartmut Kienzle (in Bad Rappenau) / von Eva Goldfuß-Siedl

In Bad Rappenau interviewte Kam. Hartmut Kienzle den zweiten Kommandanten von U 17, FltlAdm a.D. Viktor Toyka. Hierfür wurde der Schwertransport mit U 17 „extra“ angehalten und auf zwei aufgestellten Stühlen, diese auf der Straße vor LKW und U-Boot platziert wurden, wurde das Interview geführt – um den Schwertransport herum verfolgten mit hohem Interesse Hunderte von Menschen die Antworten auf die zahlreich gestellten Fragen. Zum Gelingen des mariti-

men Programmes trug auch der Shantychor der Marinekameradschaft Rottenburg durch seine Auftritte in meiner Heimatstadt Bad Rappenau bei. Darüber hinaus berichtete Kam. Jürgen Mauch mehrfach, einst jüngster U-Boot-Kommandant der Bundesmarine (U 3), humorvoll über seine Dienstzeit im immer prall gefüllten Ratssaal in Bad Rappenau. Jeweils einleitende Worte, mit welchen der DMB vorgestellt und seine Ziele dargestellt sowie das Marine-Ehrenmal in Laboe mit seiner Bedeutung erläutert wurde, erfolgten von mir. Des Weiteren fand ein Empfang beim Oberbürgermeister der Stadt Bad Rappenau, Herrn Sebastian Frei statt, zu welchem ich ein Buch des DMB sowie Freikarten für Marine-Ehrenmal und U 995 überreichte. Den Empfang nutzte ich als Möglichkeit, auf eine Einbindung des DMB in die seit 1993 bestehende Patenschaft zum Minentauchereinsatzboot „Bad Rappenau“ hinzuwirken, was aus geographischer Sicht u.a. eine Aufgabe für die Marine Kameradschaft Heilbronn wäre, die beispielhaft mit der Pinasse „Troll“ bei Patenschaftsbesuchen mit Fahrten auf dem Neckar Programmteil sein könnte.

OB Bad Rappenau Sebastian Frei und Björn Kienzle / von Eva Goldfuß-Siedl

Abschließend möchte ich mich für die tolle und angenehme Zusammenarbeit – in Bezug auf den Transport von U 17 und den damit verbundenen Aktionen – bei den Mitarbeiterinnen des Kulturamtes Bad Rappenau sowie dem Team des Technik Museum Sinsheim bedanken – es hat Spaß gemacht mit Ihnen allen zusammenarbeiten zu dürfen. Auch möchte ich mich beim Shantychor der Marinekameradschaft Rottenburg für ihre Auftritte in Bad Rappenau bedanken. Darüber hinaus geht besonderer Dank an meine Crew des DMB-Infostandes, dieser von Claudia Binder, Hartmut und Marc-Dominik Kienzle, Jürgen Mauch, Joachim Morbe, Armin Neu, Detlef Rupp, Mario Weber und Jürgen Zeeb betreut wurde. Ein weiterer Dank geht an das Team der Bundesgeschäftsstelle des DMB, von dort wurden wir umfangreich mit DMB-Werbematerial sowie Giveaways versorgt. Insbesondere möchte ich mich bei Fregattenkapitän a.D. Jürgen Weber (Verband Deutscher Ubootfahrer e.V.) und seiner gesamten „U 17 Crew“ bedanken, wir – Jürgen und ich – haben den vergangenen Wochen intensiv und erfolgreich in Bezug der örtlichen Aktionen um den Transport von U 17 zusammengearbeitet, wiederholt hat sich hierbei die kameradschaftliche, angenehme und kooperative Zusammenarbeit der beiden Dachverbände gezeigt.

(v. l.) Marc-Dominik Kienzle, Björn Kienzle, Hermann Layher, Armin Neu (in Sinsheim) / von Claudia Binder

Am 14. August 1899 wurde der „Marine-Verein Fürst Karl von Urach, Graf von Württemberg, Stuttgart“ gegründet, aus welchem der heutige Marine-Verein Stuttgart 1899 e.V. hervorgeht. Auf 125 Jahre maritime Verbundenheit kann in diesem Jahr in Stuttgart zurückgeblickt werden, dieses Jubiläum wurde daher am 13. Juli 2024 gebührend gefeiert. Der Marine-Verein Stuttgart stellte anlässlich seines Jubiläumsfestes u.a. seine interessanten und attraktiven Kinder- und Jugendangebote vor, darüber hinaus konnte mit dem Kutter auf dem Max-Eyth-See mitgesegelt werden. Für das Abendessen waren alle Gäste im naheliegenden Restaurant „Bootshaus“ zu einem Grillbuffet eingeladen. Bravo Zulu für 125 Jahre maritime Tradition in Stuttgart sowie für ein schönes und gelungenes Jubiläumsfest.

Vorwort des Landesverbandsleiters

(v. l.) Jürgen Weber, Michal Setzer, Hartmut Kienzle (in Sinsheim) / von Björn Kienzle

An dieser Stelle möchte ich auch nochmals auf den Anmeldeschluss für den Abgeordnetentag des Deutschen Marinebundes 2024, dieser am 21. September 2024 im Gorch-Fock-Haus in Wilhelmshaven stattfinden wird, hinweisen. Von der Bundesgeschäftsstelle wurde der Anmeldeschluss auf den 23. August 2024 festgelegt. Anmeldungen zum AO-Tag 2024 – aus dem Landesverband Baden-Württemberg – können direkt an die Bundesgeschäftsstelle (mit der Bitte einer Kopie an mich!) oder an mich, zur weiteren Bearbeitung gesendet werden. Darüber hinaus – für alle Mitgliedsvereine, die zum AO-Tag 2024 keine Delegierten entsenden – bitte ich, dass ich die ausgefüllte und unterschriebene Vollmacht per Email übermittelt bekomme, diese ich dann an Kameradinnen und Kameraden weitergebe, die nach Wilhelmshaven fahren werden und auch gerne bereit sind, einen Mitgliedsverein aus unserem Landesverband zu vertreten. In die mir übermittelten Vollmachten werde ich dann die bzw. den Delegierte/n eintragen. Vielen Dank für Eure Mithilfe!

Liebe Kameradinnen, Kameraden und Freunde, ich hoffe, dass wir wiederholt, mit Veröffentlichung der „Landesverbandsnachrichten 165“, 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 Sommer- und Ferienzeit. Allen kranken Kameradinnen, Kameraden und Freunden, wünsche ich auf diesen Weg baldige Genesung.

Herzliche und kameradschaftliche Grüße, Björn.

Saisonbeginn beim Marinechor Aulendorf

Gelungener Start nach langer Winterpause

Am 20.4.24 gab der MCA trotz Schnee und Minustemperaturen sein schon traditionelles Frühjahrskonzert. Eine Woche zuvor waren es noch knapp 30°C. Alles blühte und ganz Verwegene gingen schon in die Freibäder. Aber trotz des schlechten Wetters fanden etwa 130 Besucher den Weg in den Hofgartensaal des Aulendorfer Reithofes.
Um 19.30 Uhr marschierten die Sailors aus dem Oberland unter großem Applaus auf die Bühne. Nach der Begrüßung der Gäste und einiger Ehrengäste begann der Chor auch schon mit seinem zweieinhalbstündigen Programm, nur unterbrochen von einer fünfzehnminütigen Pause. Auch für das leibliche Wohl hatten die singenden Matrosen mit einer kleinen überschaubaren Speisekarte gesorgt. Wie schon in den Medien angekündigt, bestand dieses Jahr das Programm aus bekannten Schlagern früherer Showgrößen, aber auch aus neuen Liedern und Shanties. Einige davon wurden von Chormitgliedern sogar neu arrangiert oder umgetextet.

Aulendorfer “Fischerchöre“ in Action

Nicht unerwähnt aber soll der Besuch mehrerer Gäste aus Rottenburg am Neckar und Villingen- Schwenningen sein. Das Wiedersehen alter Bekannter von befreundeten Marinekameradschaften hat die Aulendorfer Jungs ganz besonders gefreut.

Am Schluss des Konzertes gab der Chor noch mehrere Zugaben beliebter „Lagerfeuerlieder“ aus der Seemannskiste. Und hätte es noch einen Beweis für die Sangesfreude der Aulendorfer gebraucht, so war er hier erbracht. Der ganze Saal sang die Lieder lauthals mit. Gotthilf Fischer wäre blass geworden.

Aber was wäre ein Konzert ohne anschließenden „Klönschnack“ mit den Gästen. Viele Besucher interessierten sich für die neuen Flyer, wobei sich unsere Freunde aus Rottenburg ganz besonders begeistert zeigten. Der zweite Vorsitzende Armin Neu brachte es schließlich in gut schwäbisch auf den Punkt: „Mir wellat jo au neie Flyer macha, ond dia säat super aus, ha do nehmet mr glei a paar mit.“
Dem war nichts hinzuzufügen.

Marinechor Konzert bei den Seglern auf der Insel Lindau

Segelregatta „Rund Um“ oder „Vom Winde verweht“ Am Freitag den 30.5.2024 waren die Aulendorfer Mariner wieder zu Gast bei der größten und renommiertesten Langstreckenregatta am Bodensee.

Aber weder Poseidon noch Neptun waren dieses Jahr Freunde der Lindauer Segler. Dabei kam der Marinechor noch einigermaßen glimpflich davon. Trotz schlechtester Wetterprognosen und Vorwarnungen in den Medien, kamen dann aber doch ca. 50 unverwüstliche, wetterfeste Besucher in die eigens dafür aufgestellten Zelte.

Prompt ging auch etwa zur Hälfte des Konzertes ein heftiger Regenschauer nieder. Mehrere Kleinkinder hatten nach dem Regen die größte Freude, in der entstandenen Pfütze vor der Tribüne der Sänger zu spielen. Es ist nicht bekannt was die Zuschauer mehr begeistert hat, die singenden Sailors aus Aulendorf, oder die im Wasser planschenden Kinder. Das einstündige Repertoire des Chores kam dann trotz Kälte und Regen beim Publikum sehr gut an. Deutsche und Englische Shanties, zackige Märsche der US-Navy und andere, schöne Seemannslieder waren das Highlight an diesem Tag und der musikalische,maritime Auftakt für die am Samstag stattfindende internationalbesetzte Langstreckenregatta.

Mast und Schotbruch

Allerdings sind am Samstag des schlechten Wetters wegen, viele Segler erst gar nicht angetreten, oder haben vorzeitig aufgegeben. Den oft gehörten Wunsch Mast und Schotbruch, haben jene Sportsfreunde dann doch wohl sehr ernst genommen. Der Moderator des Lindauer Segelclubs meinte am Freitag jedenfalls kurz und bedeutungsschwer,“ Der Bodensee kann auch Wellen!“

Gesangskultur traf Gartenkunst
Maritime Klänge auf der Landesgartenschau

Marinechor Aulendorf brachte nordische Seemannslieder und Rhythmen zum floristischen Highlight nach Wangen im Allgäu.

Die bekannten Sailors aus dem Oberland, d.h. ehemalige Seeleute, Freizeitskapitäne oder Sänger, die überhaupt nichts mit Meer und Seefahrt am Hut haben, gastierten am 28.7.24 etwa eineinhalb Stunden in der Allgäu Metropole.

Zum Repertoire der singenden Matrosen aus dem Schussental gehörten sowohl schöne alte Lieder früherer Schlagerstars als auch Evergreens oder Arbeitslieder der Matrosen, Shanties genannt. Moderne Songs und Hits angesagter Musikformationen wie Santiano, Fernando Express, Boney M usw. standen selbstverständlich auf der ToDo-Liste der Aulendorfer Mariners. Nicht zu vergessen zackige Märsche der US Navy und romantische, deutsche Seemannslieder. Die knapp 30 Sänger und Musiker und ein halbes Dutzend Solisten sind bekannt durch Sendungen im SWR4, der Landesschau des SWR, nicht zuletzt aber auch durch 7 CD- Aufnahmen und die vielen Auftritte das ganze Jahr über.

Der Marinechor Aulendorf freute sich auf das Zusammentreffen von Gesangskultur und Gartenkunst.

Auftakt zur Konzertreihe in Oberschwaben

Allein 6 Konzerte in Seniorenheimen

Am 6.7.24 gab der Marinechor Aulendorf das erste Konzert von einer ganzen Reihe in Oberschwäbischen Senioren- und Pflegeheimen. Der Chor der gemeinnützigen Marinekameradschaft ist schon seit Jahren gerngesehener Gast und wird schon Tage zuvor von den Pflegekräften wie von den Bewohnern freudig erwartet.
Die Heimleitung des Pflegeheimes St. Martinus in Blitzenreute hatte auch in diesem Jahr alles gut geplant und organisiert. Die meisten Bewohner und deren Besucher waren unter Sonnenschirmen im Garten versammelt, wo zuvor bei Sonnenschein noch eine heilige Messe abgehalten wurde. Mittagessen wie Dinnete (für Nichtschwaben: Eine Art Flammkuchen mit Zwiebel-Speck-Auflage) nebst dazugehörigem Personal standen auch schon parat. Wie immer bot der Wohnpark auch ein großzügiges Kuchenbufett zur Auswahl an.
Kaum hatte der Marinechor zu seiner musikalischen Weltreise angesetzt, begann es wie aus Kübeln zu schütten.

„Alles rennet, rettet, flüchtet“

Bewohner sowie Chor und Gäste, meist schon triefend nass, mussten es sich im Foyer des Pflegeheims, so gut wie es eben ging, bequem machen. Zu allem Übel war auch noch die Verstärker- und Lautsprecheranlage durch den Regen ausgefallen. Aber stimmgewaltig lösten die singenden Matrosen auch dieses Problem. Gut zwanzig Seemannslieder und Shanties animierten das Publikum zum begeisterten Mitsingen, wobei bei dem Einen und Anderen bestimmt Jugenderinnerungen wach wurden. Mit dem anschließenden „Backen und Banken“, (Marinejargon für Essen und Trinken) beendete der Marinechor Aulendorf sein Konzert im Pflegeheim St. Martinus in Blitzenreute.

Die Sailors aus dem Oberland zu Besuch im Kreis Sigmaringen

Gute Unterhaltung im Seniorenheim

Am 25.7.24 gastierte der Chor der Marinekameradschaft Aulendorf seit langem mal wieder im Senioren- und Pflegeheim St. Antonius in Bad Saulgau.
Etwa 120 Bewohner nebst Gästen und Pflegepersonal hatten ihre Plätze schon eingenommen, begrüßten die singenden Matrosen und hatten es sich auf der Terrasse des blühenden Gartens gemütlich gemacht.
Die Ankündigung der Heimleitung, schon vor Beginn des Konzertes, dass es im Anschluss noch ein leckeres Abendessen gäbe, begeisterte sowohl Bewohner als auch ganz besonders die Mariner. Denn wenn die Sailors neben Singen und gute Laune verbreiten eines gut können, dann ist es „Backen und Banken“. Im Klartext: Essen und Trinken. Im Nachgang muss man den Damen und Herren, die uns wirklich fürstlich bewirtet haben, ein großes Lob und Dank aussprechen.
Zur Auflockerung des Nachmittags warf unser Dirigent G. Schoch anschließend einige maritime Fragen ins Publikum. Es zeigte sich, dass doch einige über ein profundes seemännisches Wissen verfügten. Zum Einsingen standen zunächst einige zackige Märsche und romantische Seemannslieder auf dem Programm der „Blauen Jungs“, gefolgt von bekannten deutschen und englischen Shanties, also Arbeitslieder der Matrosen.

Marinechor rockt Pflegeheim

Viel Spaß und Freude hatten die Senioren als „die Fischerin vom Bodensee“ ertönte und animierte einige zum Mitsingen. Eine Seniorin meinte gar als wir am Gehen waren: „Des war mol wieder a richtig scheene Abwechslung“.
Die Highlights bei den Bewohnern waren aber, wie so oft, auch dieses Mal die beschwingten Walzerlieder und die modernen Songs von Santiano, Fernando Express und Co. Einige dieser Stücke sind natürlich auch Tanzmusik. Und so wundert es nicht, dass plötzlich mehrere junge Damen vom Pflegepersonal zwischen den Stühlen und zu den Rhythmen des Chors tanzten. Auf Nachfrage meinte eine Tänzerin: „Da man ja nirgends mehr öffentlich tanzen kann, tut es gut, wenn man salopp gesagt hin und wieder sowas auf die Ohren kriegt“.

"Freiburger“ zu Besuch bei der MK Freiburg

Lang, lang ist’s her: im Jahr 2003 wurde nach 35-jähriger Fahrenszeit in der Marine das Troßschiff „A 1413 Freiburg“ außer Dienst gestellt. Die „Freiburg“ war ein Versorger der „Lüneburg“-Klasse. Wie ihre sieben Schwesterschiffe hatte die „Freiburg“ den Auftrag, die Kampf- und Ausbildungsschiffe der Marine in See zu versorgen. Heute erfüllen Tender und Einsatzgruppenversorger diese Aufgabe.

Die Stadt Freiburg hatte die Patenschaft über das Schiff übernommen, und seit der Indienststellung im Jahr 1968 fanden regelmäßig Besuche von Besatzungsangehörigen in Freiburg, und im Gegenzug Besuche von Abordnungen aus der Breisgau-Metropole in Wilhelmshaven statt, für deren Organisation die MK Freiburg verantwortlich zeichnete.

Noch im Jahr der Außerdienststellung gründete sich in Wilhelmshaven der „Freundeskreis Troßschiff Freiburg“ mit dem Ziel, den Kontakt zwischen den ehemaligen Besatzungsangehörigen aufrecht zu erhalten und zu fördern und die Tradition des Schiffes zu pflegen. Weiterhin erfolgten regelmäßig Besuche der MK Freiburg im Norden, sowie des Freundeskreises Troßschiff Freiburg im Süden, von denen viele unvergessen sind.

Nach Corona-bedingter Pause reisten nun wieder Angehörige des Freundeskreises für ein verlängertes Wochenende vom 18.-22. April nach Freiburg. Die hiesige MK hatte eingeladen und ein abwechslungsreiches Besuchsprogramm organisiert. So standen u.a. eine historische Stadtführung und eine Fahrt mit der Seilbahn auf den Freiburger Hausberg, den 1284m hohen Schauinsland, auf dem Programm – für Wilhelmshavener Verhältnisse wahrlich schwindelerregende Höhen. Eine Führung gewährte Einblick in die Geschichte der 1930 eröffneten und bis heute längsten, nach dem Umlaufprinzip funktionierenden Großkabinenseilbahn Deutschlands. Neben der Seilbahn-Technik, gab es eine atemberaubende Aussicht auf das 1000m tiefer in der Rheinebene gelegene Freiburg zu bewundern, sowie jede Menge Neuschnee, der in den Tagen zuvor noch gefallen war. Die Gäste aus Norddeutschland hatten in der südlichsten und statistisch wärmsten Großstadt Deutschlands, Mitte April, damit sicher nicht gerechnet, konnten sich aber

mit ihren Hausmitteln, Grog oder Pharisäer, gut aufwärmen. Der letzte Tag begann mit einem Frühschoppen und nachfolgendem Besuch im Freiburger Fasnet-Museum, wo nun endlich wieder ein maritimer Bezug hergestellt werden konnte: seit 1901 gibt es die Freiburger Narrenzunft der „Waldseematrosen“. Bei der anschließenden Rundfahrt durch den Kaiserstuhl wurde auch das Breisacher Münster besichtigt. Vom Münsterberg eröffnete sich nicht nur der Blick hinüber nach Frankreich bis zu den Vogesen, sondern auch hinab in den Breisacher Rheinhafen, wo das scharfe Auge eine weitere „Freiburg“ erspähen konnte, das 2012 in Dienst gestellte Arbeits- und Aufsichtsschiff des Freiburger Wasser- und Schifffahrtsamtes. Der eine oder andere Leser mag sich an den LV-Tag Baden-Württemberg erinnern, den die MK Freiburg im März d.J. ausgerichtet hatte, wo in einer kleinen Ausstellung die verschiedensten Schiffe mit Namen „Freiburg“, von 1899 bis heute, gezeigt wurden, u.a. auch das in Breisach beheimatete. Der diesjährige Besuch des „Freundeskreises Troßschiff Freiburg“ klang aus mit der obligatorischen Schwarzwälder Kirschtorte zum Nachmittagskaffee und einem gemütlichen Beisammensein am Abend, wo noch viele Geschichten und Erinnerungen aus gemeinsamer Fahrenszeit auf dem Troßschiff und den Patenschaftsbesuchen zum Besten gegeben wurden. Die Vorsitzenden der MK Freiburg, Jürgen Deck, und des Freundeskreises, Reinhard Eiben, sowie alle Anwesenden zeigten sich entschlossen, die gegenseitigen Kontakte nicht abreißen zu lassen. Die Planungen für 2025 haben begonnen.

P.S. Das ehemalige Troßschiff Freiburg wurde 2005 an Uruguay verkauft und ist noch heute unter dem Namen „General Artigas“ als Versorger im Dienst der Marine von Uruguay.

Text: Dr. Claus Dohring, Fotos: Bernadette Eckerle, Dr. Claus Dohring, Wikipedia

Blick über den Tellerrand

Ausflug der MK Freiburg an den Main 7.-9. Juni 2024

Der DMB als größter maritimer Interessensverband Deutschlands widmet sich den Themen Meer und Seefahrt und ist präsent mit dem Slogan „Bündnis für Mensch, Schifffahrt und Meer“. Der Blick auf die website macht deutlich, dass damit in erster Linie die Schifffahrt auf hoher See gemeint ist. Mitglieder der MK Freiburg wagten nun mal den Blick über den Tellerrand, nämlich auf die Binnenschifffahrt.

Die alljährliche MK-Exkursion sollte einmal nicht routinegemäß an die Gestade von Nord- oder Ostsee führen, sondern zum ersten Mal in der jüngeren Geschichte der MK ein Binnengewässer zum Ziel haben, den Main. Der Main ist mit 525 km der längste in Deutschland entspringende und ausschließlich innerhalb Deutschlands verlaufende Fluss. Er hat zwei Quellflüsse, den weißen Main und den roten Main und mündet bei Mainz in den Rhein. Von seinen 525 km sind 390 km schiffbar (Bundeswasserstrasse, ab Bamberg) mit 34 Staustufen/Schleusen zur Überwindung von 150m Höhenunterschied.

Am 7. Juni starteten wir mit 11 Mitgliedern/Familienangehörigen plus Pudel Rudi gen Norden und erreichten am frühen Nachmittag unser erstes Ziel, das Schifffahrts- und Schiffbaumuseum in der ehemaligen St. Wolfgang Kirche in Wörth am Main. Unter sachkundiger Führung erfuhren wir Wissenswertes aus der Binnenschifffahrt von den Anfängen in der Römerzeit (ca 80 n.Chr. römisches Kastell in Wörth) bis zum heutigen Tag. Besonders interessant war die Zeitreise entlang der Methoden des Vortriebs/Antriebs, vom Treideln (Schiffe wurden auf dem Treidelpfad vom Ufer aus mit einer Leine von Zugtieren stromaufwärts gezogen) über Kettenschlepper (Schlepper, die sich selbst an einer auf dem Flussgrund liegenden Kette fortbewegten), Dampf- und Dieselschlepper bis zur Motorschifffahrt und den modernen Schubverbänden. Beim Thema Schiffbau und Werften gab es viele Parallelen zum Bau von Hochseeschiffen, die Werft in Wörth bzw. dem Nachbarort Erlenbach baute u.a. auch seegehende Patrouillenboote und Küstenmotorschiffe. Nachdem der Wissenshunger gestillt war, meldeten sich nun auch die hungrigen Mägen. Wir checkten ein im Hotel „Straubs schöne Aussicht“ und genossen das Abendessen im nahegelegenen Klingenberg.

Am Samstag folgte der Praxis-Teil des Ausflugs. In Miltenberg, ein paar Kilometer weiter, gingen wir an Bord des Ausflugsdampfers der Reederei Henneberger und stachen „in See“ zur zweistündigen Rundfahrt auf dem Main, die uns bis zur Brücke bei Freudenberg führte. Große Schubverbände und nicht minder große Flusskreuzfahrtschiffe waren nun life zu bestaunen. Wie kommen die nur um die vielen Biegungen des Mains herum? Wer gestern aufgepasst hatte, der wusste die Antwort: bei Bedarf hilft das Bugstrahlruder. Nachmittags war freies Manöver angesagt. Die mittelalterliche Altstadt von Miltenberg samt Burg aus dem 12. Jahrhundert ließ es einem nicht langweilig werden. Wer dem Touristen-Trubel der Altstadt entgehen wollte, der konnte den 452m hohen Greinberg besteigen, auf dessen Gipfel sich ein alter Ringwall erhebt, in dessen Mitte sich zur Römerzeit ein dem Gott Merkur geweihter Tempel befand. Zum Abendessen fanden wir uns wieder in Klingenberg ein, im Gasthof „Rebstock“. nomen est omen: das Tal des Mains ist nicht nur landschaftlich ausgesprochen schön, sondern lässt an seinen Hängen auch hervorragende Weine gedeihen.

Vor der Heimfahrt am Sonntag ergab sich noch ein ungeplanter Programmpunkt. Bei der gestrigen Dampferfahrt waren nicht nur wir mit unseren MK-shirts leicht zu identifizieren, sondern ebenso auch zahlreiche Angehörige der Wörther Feuerwehr, mit denen wir ins Gespräch kamen. Sie machten uns auf das Feuerwehrfest aufmerksam, das anlässlich des 150 jährigen Bestehens der hiesigen Feuerwehr ausgerichtet wurde. Im Festzelt spielten die „8 Franken“ auf und bescherten uns einen unerwarteten musikalischen Ausklang der Reise an den Main. Nach einem Zwischenstopp in Rastatt mit Abschlussessen in der Hausbrauerei „Hopfenschlingel“ kamen wir wohlbehalten nach Freiburg zurück und waren uns einig: der Blick über den Tellerrand hat sich gelohnt und sollte öfter gewagt werden.

Text und Bilder: Dr. Claus Dohring

16. Juni 2024
Französisch-Deutsche Kameradschaft

Besuch von MK Freiburg und MK Hockenheim in Frankreich

Schon vor mehr als zwanzig Jahren bestanden erste Kontakte zwischen der MK Freiburg und der französischen Marinekameradschaft in Colmar, jenseits des Rheins im nahegelegenen Elsass (Association amicale des anciens de la marine de Colmar). Der gegenseitige Austausch war über die Jahre hinweg mal mehr, mal weniger intensiv. Auch die MK „Seydlitz“ aus Hockenheim, u.a. bekannt durch ihren Seemanns-Chor, hatte bereits 1973 Kontakte geknüpft zur MK Colmar und deren Shanty-Chor, den „Colmarins“. Im März 2024 waren Vertreter der MK Colmar zu Gast in Freiburg beim LV-Tag Baden-Württemberg und übergaben ein Gastgeschenk des Vorsitzenden der französischen Marinekameradschaften an DMB-Präsident Heinz Maurus (siehe LVN BW Nr. 164 und „Leinen Los“ Heft 5/2024). Man war sich einig in dem Ansinnen, die gegenseitigen Beziehungen zu intensivieren.

Den Worten folgten bald Taten: am 16. Juni lud die MK Colmar zur Teilnahme an dem von der Kirchengemeinde in Geiswasser veranstalteten Barbecue mit anschließendem Chorkonzert ins Elsass ein. Vorstand und Mitglieder beider MKs aus Freiburg und Hockenheim folgten der Einladung. Der Grill beim Pfarrhaus war bereits angefeuert und bei bestem Sommerwetter stärkte man sich zunächst mit saftigen Steaks und dem bekannt guten Wein aus elsässischen Lagen. Am Nachmittag fand man sich zum Chorkonzert in der Pfarrkirche von Geiswasser „St.Fridolin“ ein. Nach der Begrüßung durch Jean-Michel Paulus, Vorsitzender der MK Colmar, präsentierten die „Colmarins“ ihr Repertoire. Höhepunkt war das Lied „Seemann, lass das Träumen.....“, das auf Französisch und auf Deutsch angestimmt wurde und bei dem die angereisten Mitglieder des Seemanns-Chors aus Hockenheim mit einstimmten. Dafür gab es lang anhaltenden Beifall. Colmarer, Hockenheimer und Freiburger MK-ler traten die Heimreise an mit dem Vorsatz, die gemeinsamen Bande weiter zu stärken.
Dr. Claus Dohring

Jean Michel Paulus und Heinz Maurus beim LV-Tag Baden-Württemberg am 9. März 2024; Foto Andreas Beck

Chorkonzert der „Colmarins“ am 16. Juni 2024 in St. Fridolin, Geiswasser, Frankreich; Foto Claus Dohring

Mitglieder der MK Hockenheim und Freiburg zusammen mit Jean-Claude Guillemain (Mitte); Foto MK Hockenheim

Die letzte Fahrt von U 17!

Auf den letzten Etappen, die U 17 auf dem Wasserweg mit Kurs „Technik Museum Sinsheim“ über den Neckar zurücklegte, begleitete die Pinasse „Troll“ der Marine Kameradschaft Heilbronn den Koloss – sicher ein einzigartiges und einmaliges Erlebnis, auch für alle, die an Bord der „Troll“ sein konnten.

U 17 bei Ausfahrt a. Schleuse Hirschhorn / von Marc-Dominik Kienzle

Die Pinasse „Troll“ (Klasse 935) war einst Verkehrsboot des U-Boot-Tenders „Lahn“ (A 55), der 1991 Außerdienst gestellt wurde und davor rund 18 Jahre auch U 17 versorgte. Die beiden Boote kannten sich somit aus ihren Dienstjahren, weshalb es für die Kameradinnen und Kameraden der Marine Kameradschaft Heilbronn selbstverständlich war U 17 mit ihrer Pinasse auf ihrer letzten Fahrt zu begleiten.

Bereits am 5. und 6. Juli wurde die Pinasse „Troll“ von Heilbronn über Zwingenberg nach Heidelberg verlegt. Am 7. Juli war es dann soweit, früh legte der Schubverband mit U 17 in Heidelberg ab und die „Troll“ folgte dem Kielwasser des Schubverbandes. In weiterer Begleitung der Motoryacht „Sophie“ von Walter Mickler ging die Reise an diesem Tag bis Eberbach, wo U 17 mit einem großen Fest am Lauer begrüßt wurde. Da die „Troll“ keine Funkanlage an Bord hat, koordinierte die „Sophie“ die zahlreichen Schleusenvorgänge und informierte die „Troll“ telefonisch. Darüber hinaus wurde die Crew sowie alle Gäste an Bord der „Troll“ von Hermann Layher, dem Präsidenten des Technik Museums Sinsheim, der von Bord der „Sophie“ den Transport „seiner U 17“ gespannt beobachtete, köstlich mit Wurst, Brot und kühlen Getränken während der Fahrt versorgt. Am Folgetag stand die letzte Etappe auf dem Wasserweg an, die „Troll“ folgte gemeinsam mit der „Sophie“ bis Haßmersheim dem Schubverband auf dem U 17 stand. Mit Kanonenschüssen wurde das U-Boot in Haßmersheim, das einst als größtes Schifferdorf Süddeutschlands galt und dort die Vorfahren von Theodor Heuss 1840 den ersten Schiffsverkehr von Heilbronn nach Holland aufnahmen, begrüßt. Aber auch dort trennten sich dann letztmalig und historisch die Wege von U 17 und der Pinasse „Troll“ – U 17 wurde dort auf den Straßentransport nach Sinsheim verladen und die „Troll“ verlegte zurück an ihren Liegeplatz nach Heilbronn.

illuminierte U 17 in Heidelberg / von Björn Kienzle

Zur Begrüßung von U 17 sowie auf dem gesamten Wasserweg von Heidelberg bis nach Haßmersheim,

wurde von Bord der „Troll“, die eigens dafür mitgenommene Feuerlöschpumpe mehrfach eingesetzt, um U 17 einen gebührenden Abschied mit Wasserfontänen zu bieten. Bejubelt von Tausenden Schaulustigen, die auf Brücken, an den Schleusen oder am Ufer standen, ging die „letzte Fahrt“ auf dem Wasser für U 17 zu Ende. Es war eine Freude zu sehen, wie hunderte Kindergartenkinder oder Schulklassen U 17 mit selbstgebastelten Fähnchen oder handgeschriebenen Willkommens-Postern begrüßten und es auch auf seiner letzten Fahrt verabschiedeten.
Während der Begleitfahrt konnten die Kameradinnen und Kameraden der Marinekameradschaft Heilbronn u.a. FltlAdm a.D. Viktor Toyka (2. Kommandant von U 17), Jürgen Mauch (Kommandant von U 3), KptLt d.R. Michal Stimm sowie Lars Templin (Vorsitzender der UK U 17) an Bord der Pinasse „Troll“ herzlich willkommen heißen.
Text: Björn Kienzle

der Schubverband mit U 17 in Neckarsteinach / von Björn Kienzle

der Schubverband mit U 17 und Pinasse „Troll“ im Oberwasser der Schleuse Rockenau / von Björn Kienzle

U 17 vor dem Heidelberger Schloss / von Petra Weigold

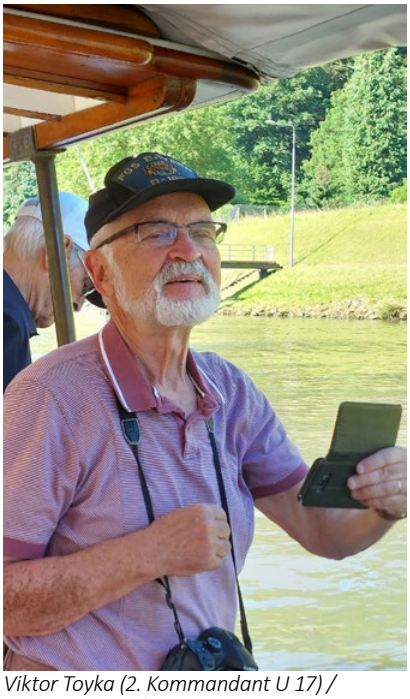
der Schubverband mit U 17 bei der Ausfahrt aus der Schleuse Neckargemünd / von Björn Kienzle

Bildergalerie:

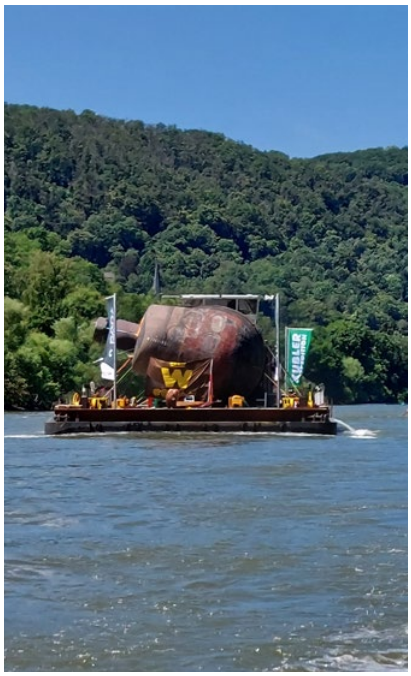
U 17 wird mit einer Wasserfontäne von der Pinasse „Troll“ in Hirschhorn begrüßt / von Jörg Ziegler

U 17 und die Pinasse „Troll“ in der Schleuse Neckargemünd / von Björn Kienzle

U 17 vor der historischen Brücke in Heidelberg / von Petra Weigold



Viktor Toyka (2. Kommandant U 17) / von Björn Kienzle



U 17 auf d. Ponton „gedreht“ vor der Schleuse Neckarzimmern / von Marc-Dominik Kienzle

Viktor Toyka (2. Kommandant U 17 und Jürgen Mauch Kommandant U 3) / von Björn Kienzle

der Schubverband mit U 17 bei der Ausfahrt aus der Schleuse Neckargemünd / von Björn Kienzle

Ein besonderer Backsabend in Heilbronn!

Zum Backsabend, der bei den Kameradinnen und Kameraden der Marine Kameradschaft Heilbronn immer wöchentlich am Seemannssonntag stattfindet, konnte am 11. Juli 2024 Fregattenkapitän a.D. Jürgen Weber (VDU) zusammen mit seiner „U 17 Transport-Crew“ im prall gefüllten Bootshaus begrüßt werden. Jürgen Weber berichtete in einem hochinteressanten Vortrag über den gesamten Weg, der bestritten werden musste, dass U 17 seinen letzten Liegeplatz im Technik Museum Sinsheim hat finden können. Neben einer umfangreichen Einleitung, in der die U-Boot-Klasse 206/206A vorgestellt wurde, referierte Jürgen Weber auch über die zahlreichen Hürden, diese es zu bewerkstelligen galt, ehe es überhaupt an die Planung des U-Boot-Transportes in das Technik Museum nach Sinsheim gehen konnte. In seinem Vortrag wurde insbesondere der Transport des U-Bootes von Kiel bis in die Domstadt Speyer, dieser bereits im vergangenen Jahr stattfand, mit zahlreichen Bildern und Videos vorgestellt und erläutert. Anschließend gab es für die über 60 Kameradinnen und Kameraden der Marine Kameradschaft Heilbronn sowie ihren Gästen, diese sich zu dem „U 17 Backsabend“ eingefunden hatten, einen deftigen Erbseneintopf mit Würstchen, ehe Kamerad Jürgen Mauch, einst jüngster U-Boot-Kommandant der Bundesmarine (U 3), mit einem Lichtbildervortrag humorvoll über seine Dienstzeit berichtete und den Abend hatte ausklingen lassen.

Text: Björn Kienzle

... die Webers! Jürgen Weber (U-Boot-Fahrer) und Mario Weber (Schnellbootfahrer) / von Björn Kienzle

Jürgen Weber bei Vortrag im Bootshaus der MK Heilbronn / von Björn Kienzle

Klönschnack bei U 17 Backsabend in Heilbronn / von Björn Kienzle

Jürgen Weber, Hartmut Kienzle, Otto Müller / von Björn Kienzle

(v. l.) Björn Kienzle, U 17, Jürgen Weber (in Bad Rappenau) / von Eva Goldfuß-Siedl

Sommerfest der Marine Kameradschaft Heilbronn!

Bei herrlichem Sommerwetter konnten die Kameradinnen und Kameraden der Marine Kameradschaft Heilbronn, zusammen mit zahlreichen Gästen, ihr diesjähriges Sommerfest am 20. Juli 2024 auf dem Gelände am alten Neckar in Heilbronn feiern. Mit der Pinasse „Troll“ wurden Kurzrundfahrten auf dem Neckar angeboten, die SUPs standen zum „paddeln“ bereit und leckerer Eiskaffee konnte in den Strandkörben auf dem Vereinsgelände genossen werden. Statt wie in den vergangenen Jahren zu Grillen, wurde durch einen Caterer in den frühen Abendstunden ein leckeres Essen geliefert, dadurch konnten die Kameradinnen und Kameraden der Marine Kameradschaft Heilbronn entlastet werden und es blieb mehr Zeit für den geselligen Teil des Festes. Mit dem Sommerfest ging die Marine Kameradschaft Heilbronn auch in ihre Sommerpause, der erste Backsabend nach den Ferien findet am 12. September statt, gefolgt von der Monatsversammlung am 14. September 2024.

Text: Björn Kienzle

Veranstaltungen der Marinekameradschaft Heilbronn

Bootshaus zum Backsabend immer* donnerstags ab 18.30 Uhr geöffnet
(für das leibliche Wohl wird gesorgt – wir bitten um rege Beteiligung)
* außer im Zeitraum der Ferien, daher geschlossen am 15.08., 22.08., 29.08., 05.09., 03.10., 26.12.2024

14.09.2024	Mitgliederversammlung, Beginn 18 Uhr
19.10.2024	Mitgliederversammlung, Beginn 18 Uhr
16.11.2024	Mitgliederversammlung, Beginn 18 Uhr mit Eisbeinessen (Anmeldung erforderlich)
17.11.2024	Volkstrauertag (Kranzniederlegung am Hafenmarkt, anschließend Maultaschen-Essen im Bootshaus) (Anmeldung erforderlich)
21.12.2024	Jahresabschlussfeier mit Mitgliederversammlung und Ehrungen (Anmeldung erforderlich)
05.01.2025	Mitgliederversammlung mit Labskaus-Essen (Anmeldung erforderlich)

Zu allen Veranstaltungen sind jederzeit auch Freunde und Gäste herzlich willkommen!

Änderungen vorbehalten.

Rückfragen bitte an:
Detlef Rupp Telefon 0 71 32 / 3 80 98 41, Mobil 01 51 / 58 45 40 07, E-Mail rupp.detlef@web.de

Skagerrak Gedächtnisfeier in Rottenburg am Neckar:

Am ersten Juniwochenende hatten wir hohen Besuch: Fregattenkapitän Patrick Steinbach vom Seebataillon in Eckernförde war zusammen mit seiner Frau zu Gast in Rottenburg. Nachdem sie am ersten Tag unsere schöne Stadt kennenlernen konnten, hielt Fregattenkapitän Steinbach am Samstagabend einen Vortrag in unserem Marineheim und brachte uns so das Seebataillon näher. In seinem Vortrag erzählte er über die Marineinfanterie, die Ausbildung und die Tätigkeiten des Seebataillons. Aber auch für was sie ausgebildet werden, war ein großer Punkt an diesem Abend. Abgerundet wurde sein Vortrag durch viele Fotos zu den verschiedenen Themen.

Gemeinsam mit seiner Frau besuchte Fregattenkapitän Patrick Steinbach auch am folgenden Tag unsere Skagerrak Gedächtnisfeier in der Weggentalkirche in Rottenburg. In dieser Messe gedenken wir jedes Jahr den Verstorbenen unserer Marinekameradschaft, den Verstorbenen der Seeschlacht vor dem Skagerrak im Ersten Weltkrieg und allen auf See Gebliebenen.

Auch hier hatten wir viele Gäste: Eine kleine Abordnung der Bürgerwache, Kameraden vom Marineverein Stuttgart und der Marinekameradschaft Villingen-Schwenningen und sogar Marines der US Army nahmen an unserer Gedächtnisfeier teil.

Musikalisch begleitet wurde der Gottesdienst wie in jedem Jahr von einer Abordnung der Stadtkapelle Rottenburg unter der Leitung von Michael Johner. Im Anschluss an den Gottesdienst sind wir als Marinekameradschaft noch gemeinsam im Haus der Bürgerwache bei unserem Kameraden Aico Horn zusammengesessen und haben den Mittag ausklingen lassen. Auch Fregattenkapitän Patrick Steinbach war gemeinsam mit seiner Frau anwesend. Als er sich nach dem gemeinsamen Essen verabschiedete, erklärte er, dass er nicht das letzte Mal in Rottenburg gewesen sei. Die Marinekameradschaft hat sich sehr über den Besuch in Rottenburg gefreut und freut sich natürlich auch auf ein Wiedersehen in Rottenburg.

Bilder: Heidi Maisch
Text: Franziska Neu

Rottenburger Shanty-Chor bei U-Boot Party

Ein Schwertransporter der besonderen Art machte zwei Tage lang Zwischenstopp in Bad Rappenau. Durch die engen Straßen und Gassen der Kleinstadt manövrierte ein Spezialfahrzeug mit 90 Meter Länge, 10 Meter Höhe und 500 Tonnen das U-Boot U 17, dass auf dem Weg nach Sinsheim in das dortige Auto-Technik-Museum war. Dieses sensationelle Ereignis war für die Stadt Bad Rappenau Grund genug, zwei Tage lang ein grandioses Fest auf die Beine zu stellen. Auf Einladung des Kulturamts der Stadt Bad Rappenau war der Shanty-Chor der Marinekameradschaft Rottenburg bei einem tollen U-Boot-Party- und Bühnenprogramm mit an Bord. Bei ihren drei Auftritten begeisterten die Blauen Jungs aus Rottenburg die große Anzahl der Gäste mit ihren Shanties und Seemannsliedern bis in die späten Abendstunden.

Foto: Karl-Heinz Kuball

TOD AUF SEE – Die neue Ausstellung in der Historischen Halle des Marine-Ehrenmals

Quelle: deutscher-marinebund.de
https://deutscher-marinebund.de/berichtedmb/tod-auf-see-die-neue-ausstellung-in-der-historischen-halle-des-marine-ehrenmals/

Laboe. Seit dem 18. April 2024 ist im Marine-Ehrenmal in Laboe die neue Ausstellung TOD AUF SEE als Teil der Dauerausstellung der Historischen Halle zu sehen.

Die Ausstellung TOD AUF SEE wurde am 18. April 2024 in der Historischen Halle eröffnet. Foto: Annika Fildebrandt/Deutscher Marinebund

Anhand von zehn ausgewählten militärischen und zivilen Schiffskatastrophen zeigt die Ausstellung die vielfältigen natürlichen und menschengemachten Risiken der Seefahrt. So erinnert beispielsweise eine Tafel an das Segelschulschiff NIOBE der Reichsmarine, das am 26. Juli 1932 nahe Fehmarn in einer plötzlichen Gewitterböe kenterte und 69 Seeleute in den Tod riss. Eine andere Tafel beleuchtet das Schicksal des Frachter LUCONA, der am 23. Januar 1977 im Indischen Ozean bei der Durchführung eines Versicherungsbetrugs durch eine Zeitbombe versenkt wurde, wobei die Hälfte der 12-köpfigen Besatzung ums Leben kam. Ebenso wird auf einer Tafel mit dem Brand an Bord des Ausflugsdampfers GENERAL SLOCUM, dem am 15. Juni 1904 in New York über 1000 Männer, Frauen und Kinder zum Opfer fielen, einer fast vergessenen Schifffahrtskatastrophe gedacht. An die militärischen Opfer der Seefahrt gemahnt unter anderem der Untergang des argentinischen U-Boots SAN JUAN, das am 15. November 2017 mit seiner gesamten Besatzung von 44 Offizieren, Unteroffizieren und Mannschaften sank.

Das Marine-Ehrenmal besitzt im Bewusstsein vieler Menschen seit langem einen herausragenden Platz als Ort des Gedenkens für alle, die ihr Leben auf See verloren haben. Mit der neuen Ausstellung will der Deutsche Marinebund diese zentrale Botschaft noch einmal nachdrücklich unterstreichen. Seit jeher ist die Seefahrt mit Gefahren für Leib und Leben verbunden. Stürme, Strandungen und Schiffsuntergänge, aber auch Kampfhandlungen sowie Piratenüberfälle und andere Verbrechen zur See haben im Laufe der Jahrtausende zahllose Todesopfer gefordert. Trotz zuverlässiger technischer Hilfsmittel wie GPS oder Radar ereignen sich auch heute noch Unglücke auf See. Häufig ist der Tod auf See unspektakulär, für die Betroffenen dramatisch. Sie sterben dabei verzweifelt und vor allem einsam. Die Zahl dieser zu Tode gekommenen Menschen ist in keiner Statistik verzeichnet.

Das Marine-Ehrenmal Laboe ist täglich von 09:00 bis 18:00 Uhr geöffnet.

Kontakt:
Telefon: 04343 494849-0
Fax: 04343 494849-67
E-Mail: mem@deutscher-marinebund.de

Weitere Informationen unter:
www.deutscher-marinebund.de/marine-ehrenmal-u-995/preise-oeffnungszeiten/

Fischkutter «Pasewalk» steht zum Verkauf

Quelle: MSN-Portal / dpa, vom 30.07.2024; link:
https://www.msn.com/de-de/reisen/nachrichten/fischkutter-pasewalk-steht-zum-verkauf/ar-BB1qRmgV?ocid=msedgdhp&pc=U531&cvid=f1b63431f46e4437b15a3eee12dfa7d3&ei=9#

Seetüchtig ist er noch, aber ob er noch mal ins Wasser kommt, ist fraglich: der 1950 gebaute Fischkutter «Pasewalk». Der gemeinnützige Warnemünder Fischereikutterverein «Jugend zur See» e.V. konnte die Kosten nicht mehr tragen und sucht einen Käufer. © Bernd Wüstneck/dpa

Vereinsvorsitzender Norbert Ripka hat gute Erinnerungen an das Schiff. © Bernd Wüstneck/dpa

Der Warnemünder Fischereikutterverein «Jugend zur See» verabschiedet sich von seinem Fischkutter «Pasewalk». Der vor allem bei Kindern und Jugendlichen für seine Freizeit-Piratenfahrten beliebte Kutter liegt derzeit auf dem Trockenen im Fischereihafen Bramow und soll für den symbolischen Preis von einem Euro verkauft werden, wie der Vereinsvorsitzende Norbert Ripka mitteilte. Als Grund nannte er zu hohe Kosten für die notwendige wiederkehrende Klassifizierung des über 70 Jahren alten Traditionsschiffes. Zuvor hatten mehrere Medien über den anstehenden Verkauf berichtet.

Der 17 Meter lange und 5,60 Meter breite Kutter wurde 1950 auf der VEB Boddenwerft Damgarten gebaut. Nach der Wende übernahm der 1993 gegründete gemeinnützige Verein das Schiff. Der Verein ist ein anerkannter Träger der offenen Kinder- und Jugendarbeit. Dessen Ziel ist es, «die historische und natürliche Verbundenheit zu dem alten Fischereistandort Warnemünde, zum Wasser und insbesondere zur Ostsee zu dokumentieren, maritime Traditionen zu pflegen und Umweltbewusstsein zu entwickeln». Mit dem Weggang der «Pasewalk» wird geprüft, mit welchem Kutter es nun weitergehen könnte.

Der 17 Meter lange und 5,60 Meter breite Kutter wurde 1950 auf der VEB Boddenwerft Damgarten gebaut. © Bernd Wüstneck/ dpa

Der vor allem bei Kindern und Jugendlichen für seine Freizeit-Piratenfahrten beliebte Kutter liegt derzeit auf dem Trockenen im Fischereihafen Bramow. © Bernd Wüstneck/dpa

Stealth-Bomber gegen Hubschrauberträger: B-2 Spirit versenkt USS Tarawa – mit neuer Waffe

Quelle: MSN-Portal / Flug Revue, Geschichte von Patrick Hoeveler, vom 29.07.2024; link: https://www.msn.com/de-de/finanzen/other/stealth-bomber-gegen-hubschraubertr%C3%A4ger-b-2-spirit-versenkt-uss-tarawa-mit-neuer-waffe/ar-BB1qOPqv?ocid=msedgdhp&pc=U531&cvid=f8b8ac8b8c144af5933023e21a8f7c6b&ei=29#image=14

B-2 testet Antischiffswaffe gegen USS Tarawa © US Air Force, US Navy (Montage FR)

Im Rahmen der Übung Rim of the Pacific (RIMPAC) 2024 beförderten die teilnehmenden Streitkräfte zwei Schiffe auf den Meeresgrund rund 90 Kilometer vor der Küste der hawaiianischen Insel Kauai. Als Erstes traf es am 11. Juli das Versorgungsschiff USS Dubuque (LPD 8). Am 19. Juli war dann die USS Tarawa (LHA-1) an der Reihe. Sie hatte eine neue, nach ihr benannte Klasse amphibischer Angriffsschiffe begründet. Die fast 250 Meter lange LHA-1 blieb vom 29. Mai 1976 bis zum 31. März 2009 in Dienst. Vor dem Versenken werden alle schädlichen Materialien von den Zielschiffen entfernt. Beide "Opfer" gingen auf rund 4500 Meter auf Grund.

Scharfer Schuss mit Stealth-Marschflugkörper

Wie die US Navy letzte Woche bekannt gab, setzte eine F/A-18F Super Hornet einen LRASM-Marschflugköper gegen den ehemaligen Hubschrauberträger ein (Long-Range Anti-Ship Missile). Die neue AGM-158C besitzt Stealth-Eigenschaften und soll die AGM-84 Harpoon ablösen. Die von Lockheed Martin entwickelte Waffe erreichte 2018 ihre anfängliche Einsatzbereitschaft und kann derzeit von der Super Hornet und der B-1B Lancer eingesetzt werden. Sie kostet mehrere Millionen pro Stück und ist deshalb für Hochwertziele gedacht.

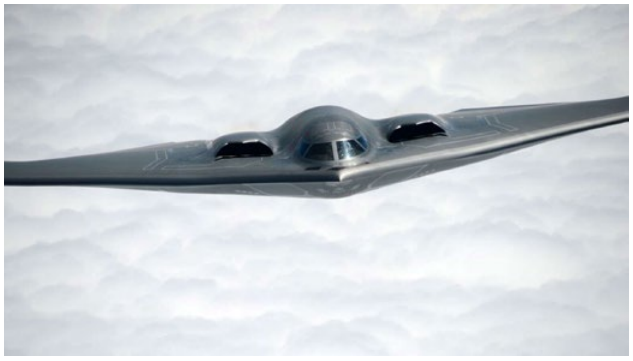
B-2 mit billigerer Alternative

Aber die USA erprobten gegen die Tarawa auch eine neue, kostengünstigere Methode zur Schiffsbekämpfung, auch wenn der Träger alles andere als billig ist: eine B-2 Spirit. Der Stealth-Bomber warf eine im QUICKSINK-Programm modifizierte Gleitbombe ab. Dabei handelt es sich um eine herkömmliche, lasergelenkte JDAM, die einen speziellen, vom Air Force Research Laboratory entwickelten Suchkopf erhält. Dieser ist auf maritime Ziele ausgerichtet. So soll die rund 900 Kilogramm schwere Bombe wie ein Torpedo ein Schiff mit einem Schuss versenken. Dabei entfallen die Nachteile des Torpdeos wie die geringe Feuerrate und die Preisgabe der eigenen Position. Erste Tests von entsprechend umgerüsteten GBU-31 waren 2021 und 2022 von F-15E Strike Eagles erfolgt. Eine Beschaffungsentscheidung ist jedoch noch nicht erfolgt.

Größte Marine-Übung

Laut US-Angaben ist RIMPAC ist die weltweit größte internationale maritime Übung. An der 29. Ausgabe des 1971 ins Leben gerufenen Manövers nehmen vom 27. Juni bis zum 1. August 2024 rund 25.000 Soldaten aus 29 Nationen teil. Mehr als 150 Fluggeräte, 40 Schiffe und drei U-Boote sind beteiligt.

Bildergalerie:



Welche Waffe letztendlich zum Untergang der Tarawa führte, veröffentlichte die US Navy nicht, ebenso wie entsprechendes Bild- oder Videomaterial. ©US Air Force, US Navy (Montage FR) RIMPAC, USS Tarawa, B-2, Spirit, US Navy, JDAM, LRASM

Schwimmkran liefert weiteres Bauteil für neue Friesenbrücke

Quelle: MSN-Portal / dpa, vom 01.08.2024; link:
https://www.msn.com/de-de/finanzen/top-stories/schwimmkran-liefert-weiteres-bauteil-f%C3%BCr-neue-friesenbr%C3%BCcke/ar-BB1r1ssj?ocid=msedgntp&pc=U531&cvid=21fffe988bbe41da819a4fc5f6efe221&ei=29#

Der Schwimmkran «Cormorant» transportiert Brückenteile über die Ems zur Brückenbaustelle. © Lars Penning/dpa

Die Anlieferung der ersten Brückensegmente für die neue Friesenbrücke über die Ems bei Weener in Ostfriesland kommt voran. Der Schwimmkran «Cormorant» transportierte das dritte von vier Brückenteilen über den Fluss zur Baustelle. Der Projektleiter der Deutschen Bahn, Alexander Heinemann, sprach von einem «wichtigen Meilenstein» für den Neubau der 2015 bei einer Schiffskollision zerstörten Brücke.

Die jeweils rund 300 Tonnen schweren und 30 Meter langen Brückenteile, die der Schwimmkran nach und nach anliefert, sind für die sogenannte Vorlandbrücke bestimmt. «Die werden dann aufgesetzt auf selbstfahrende Fahrzeuge und dann in ihre Position verbracht», sagte Heinemann.

Ems muss aufgestaut werden

Am Montag war bereits das erste Brückenteil an der Baustelle eingetroffen. Die Teile werden im Hafen von Papenburg an den Haken genommen und dann rund acht Kilometer flussabwärts zur Brückenbaustelle bei Weener transportiert. In den kommenden Monaten soll auch der Einbau des 145 Meter langen drehbaren Brückenteils erfolgen. Dafür muss laut der Deutschen Bahn auch die Ems aufgestaut werden.

Seitdem ein Frachter die damals geschlossene Klappbrücke rammte und weitgehend zerstörte, ist die Emsquerung für Fußgänger, Radfahrer und den Bahnverkehr unterbrochen.

Die neue 335 Meter lange Friesenbrücke soll nach Angaben der Bahn die größte Hub-Dreh-Brücke für den Eisenbahnverkehr in Europa werden. Die Inbetriebnahme soll nach Verzögerungen beim Bau voraussichtlich Mitte 2025 erfolgen. Statt der anfangs angesetzten 125 Millionen Euro schätzt die Bahn die Kosten auf mehr als 200 Millionen Euro.

U-Boot auf Landgang: U17 findet Liegeplatz im Museum

Quelle: MSN-Portal / heise online, Geschichte von Wolfgang Jung, vom 28.07.2024; link: https://www.msn.com/de-de/reisen/nachrichten/u-boot-auf-landgang-u17-findet-liegeplatz-im-museum/ar-BB1qLUeM?ocid=msedgntp&pc=U531&cvid=0ec43858fbaf4cef8b49fcfb89b2bfb0&ei=27#

U-Boot auf Landgang: U17 findet Liegeplatz im Museum.
© Bereitgestellt von heise online

Die letzte Fahrt von U17 führte über Land. Nach einem ungewöhnlichen Transport kommt der maritime Oldtimer ans Ziel. Hinter ihm liegen auch bange Momente.

Von den Weiten der Meere in die Hallen der Technikgeschichte: Das frühere Marine-U-Boot U17 hat nach einer abenteuerlichen Reise über Wasser und Land seinen neuen Heimathafen erreicht. Viele Schaulustige empfingen den rund 350 Tonnen schweren Stahlkoloss mit Applaus und Musik am Technikmuseum Sinsheim (Baden-Württemberg). Ab Sommer 2025 haben Besucher dort die Gelegenheit, das U-Boot von allen Seiten zu inspizieren – ohne nass zu werden.

Gut ein Jahr war das respekteinflößende Ausstellungsstück seit dem Start in Kiel unterwegs, mal fest verzurrt auf einem massiven Schwimmponton, dann huckepack auf einem Tieflader mit 30 Achsen.

Nun fand die Reise des "Ü-Boots", wie ein Zuschauer das monumentale Frachtstück scherzhaft nannte, ein Ende. "Wir haben ein faszinierendes Exponat in einem großen Team in einem spektakulären Transport zu uns gebracht", sagte Projektleiter Michael Einkörn. Zu fachkundigen Führungen stehen künftig auch ehemalige U-Boot-Fahrer bereit.

Aus der Tiefe ins Trockene

Die Überführung des fast 50 Meter langen Gefährts war ein logistischer Kraftakt. Allein die Planung brauchte Monate, denn der maritime Oldtimer konnte nicht einfach auf der Schiene oder einem Lastwagen transportiert werden. Züge mussten gestoppt, Autobahnen gesperrt und Ampeln und Verkehrsschilder abmontiert werden, damit der Konvoi schadlos ankommt.

Einkörn sprach von "unglaublicher Präzision" – nicht nur während des Transports, sondern auch während der Vorbereitung. "Eines Tages kam die Meldung: Wir haben eine Strecke, die unter bestimmten Voraussetzungen funktionieren kann. Dass dann alles so klappen würde, war für uns als Museum, das sich nicht täglich mit Schwertransporten beschäftigt, unglaublich."

Als einer der spektakulärsten Momente gilt die Fahrt unter der Alten Brücke in Heidelberg hindurch. Millimetergenau wurde das U-Boot auf dem Neckar durch die Bögen manövriert. Weil die historische Brücke niedrig ist, musste U17 auf dem Schwimmponton um mehr als 70 Grad gekippt werden. Auch die engen Ortsdurchfahrten waren schwierig. "Da kam es auf wenige Zentimeter an", meinte Einkörn. Kniffligster Moment sei eine Behelfsbrücke gewesen. "Da gab es einen Punkt, da waren vier Achsen in der Luft und hatten keinen Bodenkontakt."

Nadelöhr Neckarbrücke

Nach der Ankunft wird das Gefährt für das Publikum vorbereitet. "Das U-Boot ergänzt im Technikmuseum die Ausstellung um eine marinegeschichtliche Perspektive und bietet den Besuchern die seltene Gelegenheit, ein solches Fortbewegungsmittel aus nächster Nähe zu erleben", erklärte Museumsleiter Andreas Hemmer.

Besucher können dann mehr über das Leben an Bord sowie die Einsätze des U-Boots und seine Technik erfahren. Sie bekommen dann auch Einblick in die beengten Bedingungen der Besatzung und die Herausforderungen, die der Dienst unter Wasser mit sich bringt.

U17 war von 1973 bis 2010 im Einsatz. Standort des Gefährts für 23 Mann Besatzung war Eckernförde. Nach der Ausmusterung folgte nach Gesprächen mit dem Bundesverteidigungsministerium und der Bundeswehr ein Leihvertrag durch die Technikmuseen Sinsheim Speyer. Vor mehr als einem Jahr hievte ein Portalkran dann das Gefährt in Kiel auf einen Schwimmponton, seitdem näherte es sich schrittweise seinem Ziel.

Maritimer Oldtimer

Tausende standen am Rheinufer in Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen und verfolgten den Transport des ungewöhnlichen Exponats zunächst zum Etappenziel Speyer (Pfalz). Dort wurden unter anderem tonnenschwere Batterien entfernt. Dann startete der stählerne Riese Ende Juni zu seiner letzten Fahrt in den Kraichgau.

Wieder verfolgten viele Menschen zum Beispiel in Heidelberg, Bad Rappenau oder nachts entlang der gesperrten A6, wie sich das Boot fortbewegte. Das gesamte Projekt kostet den Museen zufolge rund zwei Millionen Euro und wird überwiegend mit Spenden finanziert.

Nur ein U-Boot ist südlicher in Deutschland zu sehen: U1, das erste U-Boot der Marine von 1906. Der Bereich im Deutschen Museum in München ist aber noch bis 2028 geschlossen.

Hafenbarkasse „Piep“ ist jetzt wieder im Einsatz

Quelle: MSN-Portal / Hamburger Abendbaltt, Geschichte von Denise Ariaane Funke, vom 1.08.2024; link: https://www.msn.com/de-de/reisen/nachrichten/hafenbarkasse-piep-ist-jetzt-wieder-im-einsatz/ar-BB1qZMMu?ocid=msedgntp&pc=U531&cvid=0ec43858fbaf4cef8b49fcfb89b2bfb0&ei=21

Die historische Stadtbarkasse „Piep“ hat endlich wieder Wasser unter dem Kiel – mehr als nur eine Handbreit. Nach einjähriger Reparatur plus einer Leckage ist das kleine Schiff wieder zurück im Heimathafen Geesthacht. Ursprünglich ist sie als Hafenbarkasse „Hammonia II“ bis in die 1990er-Jahre durch den Hamburger Hafen geschippert.

Die Hafenbarkasse hat inzwischen bereits 99 Jahre auf dem Buckel, fuhr zuletzt in unruhigem Fahrwasser. Als aufwendige Reparaturarbeiten nötig waren, stand im vergangenen Jahr in Geesthachts Ratsversammlung die Entscheidung an: Reparatur oder Verschrottung? Das Urteil lautete: reparieren.

Auf die Reparatur folgt eine Leckage

Der Förderkreis muss, je nach Zustand des Schiffes, spätestens alle fünf Jahre das Bootszeugnis erneuern lassen. Während der jüngsten Begutachtung entdeckten Spezialisten der Marine Service Brandt Werft in Ochsenwerder im April 2023, dass im Heckbereich die Stahlbeplankung ausgewechselt werden muss. Bald war klar, auch die Antriebswelle muss getauscht werden. Der Kostenvoranschlag hatte 58.000 Euro genannt – ohne die Welle. Die Politik hatte jedoch vorausschauend einen Puffer eingeplant, insgesamt 65.000 Euro freigegeben.

Freuen sich, dass die „Piep“ wieder fährt: die Steuerleute Reinhard Schliemann und Binetta Jurkschaft © bgz | Denise Ariaane Funke 01786559849

Ende April 2024 kam die „Piep“ endlich wieder zurück nach Geesthacht. Doch kurz darauf wurde eine Leckage entdeckt. Folge: Das Schiff musste wieder auf die Werft nach Ochsenwerder gebracht werden.

Eine Chance, Geesthacht von der Elbe zu betrachten

Dienstagabend (30. Juli) schipperte das historische Boot nun erstmals wieder vom Geesthachter Hafen durch die Elbe bis nach Tesperhude und zurück. Die ersten Gäste an Bord waren Vertreter der SPD Geesthacht. Die Genossen nutzten die Gelegenheit, Geesthacht und besonders die Hafencity von der Elbseite aus zu betrachten.

Die „Piep“ darf laut Betriebsgenehmigung nicht gewerblich genutzt werden. Alle Fahrten werden darum im Gelegenheitsverkehr für maximal zwölf Personen und gegen eine Spende angeboten. Der Bootsführer benötigt aktuell nur einen Sportbootführerschein mit Sprechfunkzeugnis. Sollten regelmäßig Eintrittsgelder

für Fahrten verlangt werden, worüber nachgedacht wird, würde ein Barkassenführer benötigt.

Förderkreis will Lackierarbeiten selbst erledigen

Nun fallen noch Lackerarbeiten an, die der Förderkreis selbst erledigen will. Das Schiff soll in seinen ursprünglichen Farben Tonnengrün und Tonnenrot lackiert werden.

Abendstimmung im Geesthachter Hafen. © bgz | Denise Ariaane Funke 01786559849

Ab sofort bietet der Förderkreis „Piep“ auf Anfrage wieder Fahrten an. „Wir sind unheimlich froh, wieder fahren zu können“, sagt Reinhard Schliemann, Obmann des Piep-Förderkreises.

Wie die „Piep“ eine Geesthachterin wurde

Die „Piep“ ist längst eine richtige Geesthachterin. Im Jahr 2000 hatte das Jugendaufbauwerk Geesthacht mit finanzieller Unterstützung des Landes das Schiff erworben. 30 Jugendliche reparierten die „Piep“ im Rahmen eines Programms zum Abbau der Jugendarbeitslosigkeit. Danach ging sie in den Besitz der Stadt über.

Fahrten zwischen Scharnebeck und Bunthäuser Spitze

Das Schiff eignet sich für kleine Feierlichkeiten. Snacks und Getränke bringen die Gäste selbst mit. Da nur Gelegenheitsfahrten angeboten werden dürfen, gibt es keinen Fahrplan. Die Fahrzeiten werden individuell vereinbart – und zwar unter stadtbarkasse@web.de.

„Unser Gebiet erstreckt sich von Geesthacht aus Richtung Lauenburg. Vielleicht auch mal zum Schiffshebewerk nach Scharnebeck, was die Passagiere eben so wollen“, sagt Reinhard Schliemann. „Die ‚Piep‘ kann maximal vier Stunden gebucht werden. Das entspräche einer Fahrt von Geesthacht nach Lauenburg und zurück“, sagt der Obmann.

Mit maximal zwölf Gästen und 10 Km/h

Einige Gäste tuckern mit bis zu 10 Kilometer die Stunde auch bis Scharnebeck oder in den Elbe-Lübeck-Kanal hinein. Bei Ausflugstouren Richtung Hamburg müsste die Schleuse passiert werden. Dort hätte die Berufsschifffahrt Vorfahrt – das würde lange Wartezeiten bedeuten. Die „Piep“ darf mit ihrer Betriebsgenehmigung nur bis zur Bunthäuser Spitze tuckern. Danach beginnt eine Zone, die tabu ist.

Schiffswrack wiedergefunden – an Bord lauert ein Rätsel

Quelle: MSN-Portal / WAZ, Geschichte von Barbara Barkhausen, vom 01.08.2024; link: https://www.msn.com/de-de/nachrichten/panorama/schiffswrack-wiedergefunden-an-bord-lauert-ein-r%C3%A4tsel/ar-BB1r1q54?ocid=msedgdhp&pc=U531&cvid=6c53493d628a4a469e7ec23f60f78732&ei=49

Am 25. August 1969 war der Frachter MV Noongah, bis zum Rand mit Stahl beladen, an der australischen Ostküste unterwegs, als er zwischen den Städten Newcastle und Townsville in einen Sturm geriet und in schwerer See sank.

Wo genau die letzte Ruhestätte des Frachters war, blieb jedoch bis heute – 55 Jahre nach der Tragödie – ein Rätsel. Und das, obwohl der Verlust des Küstenfrachters zu einer der größten Suchen nach Überlebenden in der australischen Seefahrtsgeschichte geführt hatte.

Australien: Ursache des Untergangs bis heute ein Rätsel

Dass die MV Noongah nun nach über einem halben Jahrhundert identifiziert werden konnte, ist der australischen Wissenschaftsagentur CSIRO zu verdanken. Dieser gelang es in Zusammenarbeit mit der lokalen Denkmalschutzbehörde und dem sogenannten „**Sydney Project**“, die Wracks verlorener Schiffe zu finden, zu filmen und zu dokumentieren.

Was genau zum **Untergang** des Schiffes führte, ist ebenfalls bis heute ein Rätsel. Einer der Überlebenden, der **Ingenieur** John Wirth, sagte gegenüber dem staatlichen australischen Sender ABC einst: „Ich weiß nur, dass das Schiff auf Schlagseite war und ich nach unten gerufen wurde und wir versuchten, die Schlagseite zu korrigieren.“ Sie hätten aber keinen großen Erfolg gehabt und es sei immer schlimmer geworden.

Schifffsunglück: Kaum jemand überlebte

Über Stunden versuchte die Besatzung an diesem schicksalshaften Tag im August 1969, das 71 Meter lange Schiff über Wasser zu halten, bevor sie es schließlich etwa 30 Minuten vor dem vollständigen Untergang aufgab. Laut ABC sendete der Funker zu diesem Zeitpunkt ein Notsignal aus, das eine der größten Such- und Rettungsaktionen auslöste, die jemals in Australien durchgeführt wurden. Marine- und Handelsschiffe, Flugzeuge, Hubschrauber und Teams an den Stränden entlang der Küste suchten nach Überlebenden.

Die MV Noongah sank vor 55 Jahren. Warum sie sank, ist bis heute ein Rätsel. © Australian National Line

Mehr als sechs Stunden nach dem Untergang des Schiffes rettete ein japanischer Tanker namens Koyo Maru zwei überlebende Besatzungsmitglieder aus zwei einzelnen Rettungsinseln – neben dem Ingenieur Wirth auch den stellvertretenden Steward Anwyl Durose. Später stieß ein Handelsschiff auf drei weitere Überlebende, die sich an einem **Holzbrett** festhielten. Ein sechstes Besatzungsmitglied wurde später tot

aufgefunden. Insgesamt kamen bei dem Unglück 21 der 26 Besatzungsmitglieder ums Leben. 20 Leichen wurden jedoch nie gefunden, auch das Wrack der MV Noongah blieb verschollen.

Meister-Technologie half bei Entdeckung

Es habe letztendlich 20 Jahre gedauert, um mit Gewissheit sagen zu können, wo die MV Noongah ihre letzte **Ruhestätte** gefunden hat, sagte Samir Alhafith vom Sydney Project. Erst vor kurzem hätten die Technologie und das Tauchwissen es ermöglicht, Wracks in solchen Tiefen leichter zu identifizieren. „Die Entdeckung dieser bedeutenden Wracks ist nicht nur wichtig für die überlebenden Seeleute und die Familien derjenigen, die während der Tragödie umgekommen sind“, betonte Alhafith. Der Fund ermögliche es ihnen nun auch, die Hintergründe des Unglücks zu untersuchen.

Privatpersonen hatten das **Schiffswrack** erstmals vor der Küste des australischen Bundesstaates New South Wales entdeckt, nördlich des Küstenortes Port Macquarie. Identifizieren konnten es aber letztendlich nur die Forscher der CSIRO, indem sie hochauflösende Bathymetriedaten – Daten zur Kartierung des Meeresbodens – und Videomaterial des Wracks sammelten.

Dank speziellen Kameras konnten erste Bilder des Wracks aufgenommen werden. © CSIRO | CSIRO

Wrack liegt in 170 Metern Tiefe

Margot Hind, die im Juni die Forschungsreise zum Standort des Wracks vonseiten der CSIRO koordinierte, berichtete, dass das Wrack aufrecht auf dem Meeresboden liege und weitgehend intakt sei. „Wir hatten das Glück, günstige Seebedingungen für die Untersuchung zu haben.“ Die Technikteams hätten hervorragende Bathymetrie- und Videoaufnahmen vom Wrack sammeln können. Die Bathymetriedaten würden zeigen, dass sich das Wrack in einer Tiefe von 170 Metern befinde und etwa 71 Meter lang sei, wobei die Schiffsabmessungen, das Profil und die Konfiguration mit der MV Noongah übereinstimmen.

Nach Explosion in der Ostsee: Forscher rätseln über erstaunlichen Fund

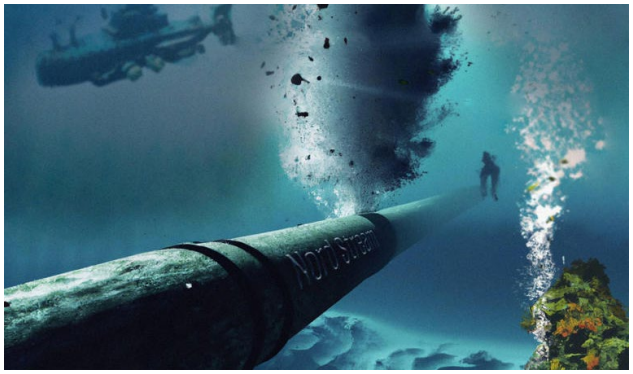
Quelle: MSN-Portal / Futurezone, Geschichte von Véronique Fritsche, vom 07.08.2024; link: https://www.msn.com/de-de/nachrichten/wissenundtechnik/nach-explosion-in-der-ostsee-forscher-r%C3%A4tseln-%C3%BCber-erstaunlichen-fund/ar-BB1p0qfQ?ocid=msedgntp&pc=U531&cvid=5bc26dc80c054375ab15dfd2dbf27ce8&ei=17

Ende September 2022 kam es zu einer Explosion der Nord Stream-Gaspipeline auf dem Grund der Ostsee östlich von Bornholm. Ein Forschungsteam der Universität Göteborg hat nun die Folgen der Detonation untersucht und dabei überraschende Ergebnisse erzielt.

Ostsee: Große Mengen Methan im Wasser

Die Folge der Explosion vor zwei Jahren war „einer der größten unnatürlichen Methangasausstöße aller Zeiten“, wie die Forscher*innen in einer offiziellen Pressemittelung schreiben. Das Gas aus der Pipeline erzeugte große Blasen an der Wasseroberfläche und Messungen zeigten erhöhte Methanwerte in der Atmosphäre.

Doch neue Erkenntnisse der Wissenschaftler*innen berichten nun von einem unerwarteten Phänomen. Denn diese fanden heraus, dass ein Großteil des Methans nie die Oberfläche erreichte, sondern weiterhin im Wasser gelöst ist. Das Forschungsteam hat dazu nun eine neue Studie im Fachjournal Scientific Reports veröffentlicht.



Aus einem Leck in der Nord Stream-Pipeline strömt Gas ins Wasser.
© pixel-kraft - stock.adobe.com

Messungen kurz nach Explosion

Bei ihren Untersuchungen haben die Forscher*innen damals keine Zeit verloren und so schnell wie möglich am Ort der Explosionen mit den Messungen begonnen. „Dank glücklicher Umstände konnten wir in weniger als einer Woche eine Expedition in das Leckgebiet organisieren. Basierend auf unseren Messungen schätzen wir, dass zwischen 10.000 und 50.000 Tonnen Methan in gelöster Form im Meer verblieben sind“, so Katarina Abrahamsson, Professorin für Meereschemie an der Universität Göteborg.

Doch Methan ist auch normalerweise im Wasser vorhanden. Denn es entsteht bei der Zersetzung von organischem Material in den Bodensedimenten. Die große Herausforderung für die Wissenschaftler*innen bestand deshalb darin, dass Methan aus der Pipeline, von dem, welches auf natürliche Weise im Wasser gelöst ist, zu unterscheiden.
Das ihnen dies gelungen ist, bezeichnen die Forscher*innen, als „Stärke unserer Studie“.

Denn diese konnten herausfinden, das Methan aus der Gaspipeline eine andere Isotopenzusammensetzung aufweist als das, welches aus den Bodensedimenten aufsteigt.

Langezeitfolgen noch unklar

Die Forscher*innen betonen aber auch, dass über die Langezeitfolgen der erhöhten Methanwerte in der Ostsee bisher nur spekuliert werden könne. Doch drei Monate nach der ersten Expedition wurde das Gebiet

erneut besucht und neue Messungen durchgeführt. Vorläufige Ergebnisse zeigen, dass die Bakterienaktivität während dieser Zeit erhöht war.

Was das genau für das wichtige Phytoplankton und Zooplankton bedeutet, ließe sich noch nicht genau abschätzen. Doch die Wissenschaftler*innen arbeiten bereits an weiteren Studien diesbezüglich: „An der Expedition waren auch Forscher beteiligt, die im betroffenen Gebiet Planktonproben nahmen, deren Analysen noch nicht abgeschlossen sind“, so Katarina Abrahamsson.

Quelle: University of Gothenburg, „Methane plume detection after the 2022 Nord Stream pipeline explosion in the Baltic Sea“ (Scientific Reports, 2024)

Wissen über unsere Erde: Woher kommt das Salz im Meer?

Quelle: MSN-Portal / Familie, Geschichte von Kathleen Strobach, vom 10.03.2024; link: https://www.msn.com/de-de/reisen/artikel/wissen-%C3%BCber-unsere-erde-woher-kommt-das-salz-im-meer/ar-BB1jEv9K?ocid=msedgntp&pc=U531&cvid=0ec43858fbaf4cef8b49fcfb89b2bfb0&ei=17

Manchmal kannst du das Meersalz sogar am Strand sehen. Hexenwerk oder ein Kreislauf der Natur? (Bildquelle: Pixabay / Jim Black) © Familie

Hast du beim Baden schon einmal Meerwasser verschluckt und dich gewundert, warum es salzig schmeckt? Wir erklären dir, woher das Salz im Meer kommt.

Für kleine Entdecker: Wo kommt das Salz im Meer her?

Hast du schon einmal im Meer gebadet? Dann hast du sicher bemerkt, dass das Wasser salzig ist und deine Haut sich nach dem Baden anders anfühlt. Das liegt daran, dass im Meer tatsächlich Salz ist. Aber wo kommt es her? Regnet es, sickert das Wasser in den Boden und läuft durch die Berge. Dabei spült es sogenannte **Mineralien** aus dem Sand und aus den Steinen heraus. Das sind Stoffe, die die Natur selbst herstellt. Diese Mineralien enthalten so wenig Salz, dass wir es noch nicht schmecken können. Läuft das Regenwasser dann aber in einen Fluss oder in einen Bach, sammelt sich dort das Salz. Laufen die Gewässer ins Meer, wird das Salz mit hineingespült. Da viele Flüsse ins Meer laufen und das schon seit vielen Milliarden Jahren, gibt es im Meer viel Salz. Aber auch der Boden im Meer und **unterirdische Vulkane** geben etwas Salz ins Wasser ab.

Für die Größeren: Warum ist das Meer salzig, die Flüsse aber nicht?

Unser Meerwasser besteht durchschnittlich zu 3,5 Prozent aus Salz, das entspricht bei einem Liter etwa **eineinhalb gehäuften Teelöffeln**. Das ist eine ähnliche Menge, wie sie in unseren Tränen enthalten ist. Dieses Salz bleibt als feine Schicht nach dem Baden auf deiner Haut, wenn es durch die Sonne verdunstet. Auch die **Witterung** und die Abnutzung von Gebirgen trägt dazu bei, dass der Regen mehr Salz aus den Gesteinen und der Erdkruste spülen kann. Der Anteil, der dabei durch die Flüsse und Bäche fließt, ist aber gering, weshalb das Flusswasser auch nicht salzig schmeckt. Der größte Salzanteil kommt von Gesteinen und Vulkanen, die sich auf dem Meeresboden befinden. Explodiert dort ein Vulkan, lösen sich aus der flüssigen Lava Salze – und das bereits seit Milliarden von Jahren.

Ist das Meer dann irgendwann ein Salzhaufen und wo ist es besonders salzig?

Mit diesem Wissen könnte man meinen, dass das Meer immer salziger wird. Aber der Salzgehalt bleibt durchschnittlich gleich. Das liegt daran, dass sich das

Salz auf dem Meeresboden und um Muscheln und **Korallen** herum als **Kalkschicht** ablagert. Über viele Jahrmillionen hinweg bilden sich aus den Kalkschichten sogar neue Gebirge. Durch Wind und Wetter werden diese mit den Jahren wieder abgetragen und landen wieder im Meer. Auch wenn sich ganze Landmassen heben und senken und vom Meer abtrennen, ändert sich der Salzgehalt und es entstehen durch die neuen Örtlichkeiten manchmal Salzseen. Je mehr Wasser verdunstet, desto salziger wird das Meer. Deshalb ist auch das **Tote Meer**, das eigentlich ein See ist, besonders salzig, weil es dort so heiß ist. Wegen des Salzgehaltes kann dort kein Tier leben. Weil die Wasserdichte durch das viele Salz im Toten Meer so hoch ist, kannst du dich sogar ohne Luftmatratze aufs Wasser legen und gehst nicht unter. Durch die vielen Mineralien ist Salzwasser übrigens sogar gesund. Es hilft bei Entzündungen und Hautwunden. Trink es aber nicht!

Neues Kreuzfahrtschiff verlässt Baudock der Meyer Werft

Quelle: MSN-Portal / dpa, vom 03.08.2024; link:
https://www.msn.com/de-de/reisen/nachrichten/neues-kreuzfahrtschiff-verl%C3%A4sst-baudock-der-meyer-werft/ar-AA1oazzZ?ocid=msedgdhp&pc=U531&cvid=2e16269919b74353a36a94710f3154d7&ei=13

Ein neues Kreuzfahrtschiff der Meyer Werft verlässt das Baudock in Papenburg. © Lars Penning/dpa

Die «Disney Treasure» verlässt das Baudock der Papenburger Meyer Werft. © Lars Penning/dpa

Unter den Augen hunderter Schaulustiger hat ein neues Kreuzfahrtschiff die Bauhalle der Papenburger Meyer Werft verlassen. Während des Ausdockens habe es ein großes Feuerwerk gegeben, berichtete ein dpa-Fotograf. Die «Disney Treasure» bietet früheren Angaben der Werft zufolge 1250 Passagierkabinen. Das Schiff wird mit Flüssigerdgas angetrieben.

Auf Wunsch des Kunden verbreitete die Werft selber keine Informationen über das Ausdock-Manöver, sagte ein Unternehmenssprecher. Die Schiffsüberführung über die Ems in Richtung Nordsee wird wahrscheinlich im September stattfinden - der Niedersächsische Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) hat bereits die für eine Schiffsüberführung notwendige Sperrung des Emssperrwerks Gandersum für die zweite Septemberhälfte angekündigt.

Die für ihre Kreuzfahrtschiffe weltweit bekannte Meyer Werft kämpft derzeit um ihr Überleben. Bis spätestens Mitte September muss die Werft Zusagen über dringend benötigte Kredite bekommen. Auch eine Erhöhung des Eigenkapitals um 400 Millionen Euro ist notwendig. Bund und Land prüfen derzeit, ob und in welchem Umfang sie der angeschlagenen Werft helfen können. Aufgrund des zusammengebrochenen weltweiten Tourismusmarkts während der Corona-Pandemie war die Werft mit ihren mehr als 3000 Beschäftigten in die roten Zahlen gerutscht.

Das Ausdocken der «Disney Treasure» wird von zahlreichen Schaulustigen verfolgt. © Lars Penning/dpa

Verpflegung, Sprit und Trinkgeld kosten allein Hunderttausende: So teuer ist es, eine Superyacht für eine Woche zu chartern

Quelle: MSN-Portal / Business Insider Deutschland, Geschichte von Jordan Hart, vom 05.08.2024; link: https://www.msn.com/de-de/reisen/nachrichten/verpflegung-sprit-und-trinkgeld-kosten-allein-hunderttausende-so-teuer-ist-es-eine-superyacht-f%C3%BCr-eine-woche-zu-chartern/ar-AA1ofv3B?ocid=msedgntp&pc=U531&cvid=a78f9ea87da848ee90f35ae22825b073&ei=10

Die Carinthia VII ist eine 97-Meter-Superyacht, die für mehr als 1,5 Millionen US-Dollar (rund 1,4 Millionen Euro) pro Woche gechartert werden kann. © Mit freundlicher Genehmigung von Fraser

Die Carinthia VII ist eine 97-Meter-Superyacht, die für mehr als 1,5 Millionen US-Dollar (rund 1,4 Millionen Euro) pro Woche gechartert werden kann.

Superyachten sind eines der teuersten Güter, die man für Geld kaufen kann. Sie kosten in der Anschaffung bis zu neunstellige Beträge – plus Millionen pro Jahr für den Unterhalt – und können als eine der schlechtesten Investitionen betrachtet werden, die man tätigen kann.

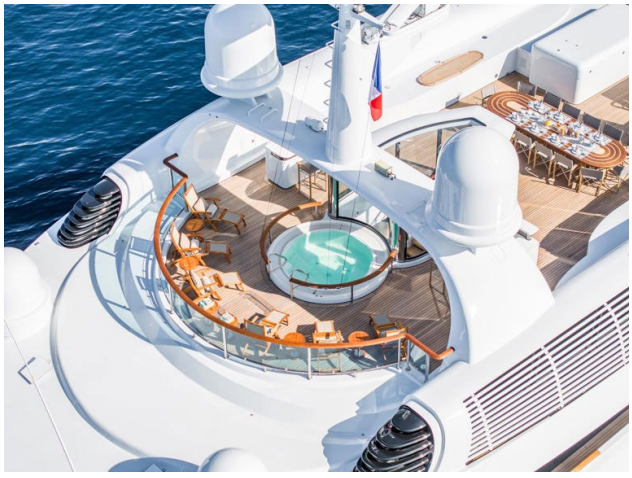
Wenn ihr nicht Mark Zuckerberg oder Jeff Bezos seid und nicht Hunderte von Millionen zur Verfügung habt, kann das Chartern einer Superyacht – jedes Boot über 30 Meter – eine günstigere Option sein. Aber es ist alles andere als billig. Eine Yacht für eine Woche im Sommer zu mieten, kann mehrere Millionen kosten.

So läuft das Charter-Business

"Unsere Charterkunden suchen nach einem 6-Sterne-Erlebnis, das perfekt auf sie zugeschnitten ist", erklärte Katie Schneidman, Chartermaklerin beim Maklerunternehmen Burgess, Business Insider per E-Mail.

Ein Beispiel ist die Carinthia VII, eine 97 Meter lange Charteryacht von Fraser Yachts, die mehr als 1,5 Millionen Dollar (rund 1,4 Millionen Euro) pro Woche kostet. Selbst wenn man sie gleichmäßig auf 12 Gäste aufteilt, die sie höchstens aufnehmen kann, sind das etwa 18.000 Dollar (rund 16.500 Euro) pro Person und Tag.

Ihr bekommt eine Menge für euer Geld: Ein glasverkleideter Swimmingpool, ein Spa mit türkischen Bädern und einem Schönheitssalon, jede Menge Wasserspielzeug und eine 33-köpfige Besatzung, die bereit ist, alle eure Wünsche zu erfüllen.



Zu den Annehmlichkeiten v. Carinthia VII gehören ein Spa, ein Pool, Wasserspielzeug u. mehr. © Mit freundl. Genehmigung von Fraser

Zu den Annehmlichkeiten von Carinthia VII gehören ein Spa, ein Pool, Wasserspielzeug und mehr.

"Es ist nicht ungewöhnlich, dass man nach einem Deckshelfer sucht, der auch einen Martini mixen, ein Instrument spielen, die Gäste vielleicht mit Gesang unterhalten und im Idealfall sogar eine Massage geben kann", sagte Anders Kurtén, der CEO von Fraser Yachts, zu Business Insider (BI) während der Palm Beach Yacht Show im März.

Aber es gibt eine Reihe von Kosten, die in diesem Preis nicht enthalten sind.

Diese Kosten können zusätzlich dazukommen

Die Bereitstellung einer Charteryacht kann bis zu 40 Prozent des Charterpreises ausmachen, sagte Schneidman. Fraser Yachts schätzt, dass der Gesamtbetrag eher bei 30 Prozent liegt.

Das bedeutet, dass Lebensmittel, Getränke und Treibstoff für die Carinthia VII bis zu 600.000 Dollar (rund 550.000 Euro) kosten können. Noch vor ein paar Jahren machte die Verpflegung etwa 20 Prozent der Charterkosten aus, so ein Vertreter auf der Palm Beach Yacht Show zu BI, aber die Treibstoffkosten haben es teurer denn je gemacht, Kaviar in die Mitte des Mittelmeeres zu bringen.

Jede Yacht wird mit den von euch bevorzugten Speisen, Getränken und Menüs ausgestattet. © Mit freundl. Genehmigung von Fraser

Jede Yacht wird mit den von euch bevorzugten Speisen, Getränken und Menüs ausgestattet.

Der Industriestandard für Trinkgelder liegt bei weiteren 7 bis 20 Prozent, sagte Fraser, was für die Carinthia VII zwischen 105.000 und 300.000 Dollar (rund 96.000 bis 275.000 Euro) ausmachen würde. Hinzu kommt die Mehrwertsteuer, die je nach Fahrtgebiet weitere 20 Prozent oder 300.000 Dollar (rund 275.000 Euro) zu den Gesamtkosten beitragen kann.

Insgesamt kann sich eine Woche auf der Carinthia VII auf 2,7 Millionen Dollar (rund 2,45 Millionen Euro) belaufen – oder etwas mehr als 32.000 Dollar (rund 29.000 Euro) pro Person und Tag.

Nachdem ihr über 2 Millionen Dollar für euren Charter ausgegeben habt, ist es immer noch üblich, der Crew Trinkgeld zu geben. © Mit freundlicher Genehmigung von Fraser

Nachdem ihr über 2 Millionen Dollar für euren Charter ausgegeben habt, ist es immer noch üblich, der Crew Trinkgeld zu geben.

So verläuft eine Reise mit einer Superyacht:

Die gesamte Gebühr wird vor dem Auslaufen fällig, kann aber auch in zwei oder drei Raten gezahlt werden.

Sobald der Charter gebucht ist, beginnt das luxuriöse Erlebnis sofort. Die Kunden legen gemeinsam mit dem Kapitän eine Route fest – die Carinthia VII segelt

in Griechenland und im westlichen Mittelmeer – und die Crew versorgt die Yacht mit Weinen und Spirituosen eurer Wahl sowie mit den Speisen, die ihr von eurem privaten Koch zubereiten lassen könnt.

Aber es gibt eine Sache, die selbst das erfahrenste Personal nicht kontrollieren kann. "Es ist wichtig zu wissen, dass die Reiserouten der Yachten dem Wetter ausgeliefert sind", so Schneidman. Und ja, man muss trotzdem bezahlen – auch wenn man den Hafen nicht verlässt.

Aber es gibt auch positive Aspekte, sagt sie. "Das kann auch zu einer freudigen Überraschung führen – ein Abstecher nach Neapel, um einem großen Wellengang außerhalb von Positano zu entgehen, kann dazu führen, dass man eine unglaubliche napoleonische Pizzeria findet, die zu einem Lieblingsort auf der Reise wird!"

Koloss im Hafen - „Queen Mary 2“ legt in Hamburg an

Quelle: MSN-Portal / 24Hamburg, vom 06.08.2024; link: https://www.msn.com/de-de/reisen/nachrichten/koloss-im-hafen-queen-mary-2-legt-in-hamburg-an/ar-AA1ojbGm?ocid=msedgntp&pc=U531&cvid=d8b37ee758eb4c3cb68b6405166ed765&ei=13#

Queen Mary 2 in Hamburg © Daniel Bockwoldt/dpa

Sie gilt als „Königin der Meere“: die „Queen Mary 2“. Nun ist sie wieder in den Hamburger Hafen eingelaufen. Sie bleibt nur kurz - kommt aber fix wieder.

Hamburg - Die „Queen Mary 2“ ist da. Sie ist wie geplant am frühen Morgen in den Hamburger Hafen eingelaufen. Die Ankunft ist die zweite Stippvisite des Kreuzfahrtschiffes in diesem Jahr. Zuletzt war die „Königin der Meere“ im Mai in der Hansestadt zu Gast.

Ihr zweiter Besuch ist allerdings nur kurz: Schon am Mittwochmorgen startet sie wieder und macht sich auf den Weg nach Norwegen. Wer das 345 Meter lange Schiff verpasst, muss diesmal auch nicht lange warten. Denn schon eine Woche später kommt der Kreuzfahrtriese erneut nach Hamburg. Geplant ist die Ankunft des Schiffes mit dem charakteristischen dunkelblauen Rumpf am Mittwoch in einer Woche. Danach wird sie erst wieder am 15. Oktober zu sehen sein. dpa

Ein Jahr nach Feuer: Autofrachter darf Niederlande verlassen

Quelle: MSN-Portal / dpa, vom 05.08.2024; link:
https://www.msn.com/de-de/nachrichten/politik/ein-jahr-nach-feuer-autofrachter-darf-niederlande-verlassen/ar-AA1ofTH0?ocid=msedgdhp&pc=U531&cvid=c42b4cce30794888bc3ec7d7e3ab6c5e&ei=12

Das Schiff soll in China wieder aufgebaut werden.
© Peter Dejong/AP/dpa

Gut ein Jahr nach dem verheerenden Feuer auf dem Autofrachter «Fremantle Highway» vor der Nordseeküste darf das Schiff die Niederlande verlassen. Die Behörden hätten die Exportgenehmigung erteilt, teilte der jetzige Eigentümer des Schiffes, das Bergungsunternehmen KMS, in Rotterdam der Deutschen Presse-Agentur mit. KMS hatte den Frachter nach dem Brand gekauft und bereits einen neuen Käufer in China gefunden. Der Frachter, der umbenannt wurde und nun «Floor» heißt, soll innerhalb der nächsten zwei Monate weggeschleppt werden.

Vor gut einem Jahr war auf der «Fremantle Highway» Feuer ausgebrochen. Tagelang lag der brennende Frachter mit 1,6 Millionen Litern Schweröl an Bord vor der niederländischen Wattenmeerküste. Eine Ölpest war befürchtet worden. Nach mehr als einer Woche wurde das Schiff zuerst nach Eemshaven an der Grenze zu Niedersachsen geschleppt, später dann nach Rotterdam.

Die Ursache des Feuers ist noch immer ungeklärt. Der Kapitän hatte damals angegeben, dass der Brandherd ein E-Auto war. Der Frachter hatte rund 3800 Autos geladen, darunter knapp 500 E-Autos. Bei der Evakuierung des Schiffes war ein Mann ums Leben gekommen.

Das Schiff soll in China wieder aufgebaut werden. Die Aufsichtsbehörden hatten zunächst die Transportgenehmigung verweigert. Es handelte sich nach Ansicht der Behörden um gefährlichen Abfall, und dafür gelten strengere Auflagen. KMS hatte dann alle verbrannten Teile entfernt. Der neue Eigentümer sucht nach Angaben von KMS nun nach einem geeigneten Schlepper, um das rund 200 Meter lange Schiff nach China zu transportieren.

Arbeiten an Museumsschiff Rickmer Rickmers auf Kurs

Quelle: MSN-Portal / 24Hamburg, vom 04.08.2024; link:
https://www.msn.com/de-de/nachrichten/panorama/arbeiten-an-museumsschiff-rickmer-rickmers-auf-kurs/ar-AA1odaOI?ocid=msedgdhp&pc=U531&cvid=36d597879b744ee3b56cbb030ff8e3f4&ei=90

Sonnenaufgang in Hamburg © Thomas Müller/dpa

Das Museumsschiff Rickmer Rickmers braucht alle paar Jahre eine Schönheitskur. Dafür geht es für mehrere Tage in die Werft. Bislang läuft dort alles wie geplant. Mit Routine und doch knapper Zeit.

Hamburg - Schleifen, spülen, schweißen - das Museumsschiff Rickmer Rickmers wird derzeit in der Werft wieder schick gemacht und die Arbeiten kommen bislang gut voran. „Die Arbeiten an der Rickmer Rickmers laufen planmäßig“, postete das Team auf Facebook. Am Wochenende sollte der Dreimaster seinen ersten Anstrich bekommen. Gleichzeitig stünden aber auch noch viele Aufgaben an.

In den vergangenen Tagen seit der Ankunft in der Werft auf der anderen Elbseite wurde der Rumpf des Frachtenseglers unter Hochdruck gereinigt und teilweise geschliffen. Gefundene Roststellen wurden bearbeitet, die Dicke der Außenhaut gemessen, Toiletten entkernt und das 128 Jahre alte Schiff erstmals gestrichen. „Die Restauratoren haben uns darauf hingewiesen, dass sie mindestens acht Arbeitsgänge und Trockenzeiten benötigen – die Zeit wird knapp“, hieß es weiter.

Unerwartetes treibt Kosten in die Höhe

Unerwartet war unter anderem, dass es fast 30 Löcher wegen Lochfraßes im Unterwasserschiff gibt und auch, dass die Bugfigur Rickmer Rickmers renovierungsbedürftig ist. Das alles sei mit zusätzlichen Kosten verbunden.

Das täglich geöffnete Museumsschiff liegt seit mehr als 35 Jahren an den Landungsbrücken. Regelmäßig muss es in die Werft für eine Schönheitskur, zuletzt war es dort vor acht Jahren. Gut zweieinhalb Wochen sind für die Arbeiten in der Norderwerft am Steinwerder eingeplant. Am 12. August soll alles geschafft sein. Die Generalüberholung soll mehrere Hunderttausend Euro kosten. Die Rickmer Rickmers finanziert sich über Spenden und die Eintrittsgelder. dpa

Urlaub in Spanien: Tonnenschweres „Biest“ attackiert Boote – Touris in Angst

Quelle: MSN-Portal / Berlin Live, Geschichte von Marie Bonnet, vom 05.08.2024; link: https://www.msn.com/de-de/nachrichten/panorama/urlaub-in-spanien-tonnenschweres-biest-attackiert-boote-touris-in-angst/ar-AA1of45j?ocid=msedgdhp&pc=U531&cvid=1cbc8eab72b54fd08aecab13da5c7304&ei=21

Es klingt nach Szenen wie aus Frank Schätzings „Der Schwarm“. Die Natur, die gegen die Menschheit rebelliert. Doch im Urlaub in Spanien erlebte eine Familie diese Horror-Fantasie am eigenen Leibe. Und sie war brutal real.

Urlaub in Spanien: Tonnenschweres „Biest“ attackiert Boote – Touris in Angst © dpa

Bis zu zehn Meter lang und mehrere Tonnen schwer, dazu eine tödliche Kraft: Die Rede ist von Orcas. Die Meeresriesen tauchen seit einiger Zeit öfter im Mittelmeer auf. Zuletzt haben ein paar Exemplare ein Boot mit Touristen in Spanien angegriffen. Die Urlauber erlebten den Schock ihres Lebens.

Urlaub in Spanien wird zum Horrortrip

Statt einer idyllischen Bootsfahrt im Mittelmeer erlebte eine Familie in Spanien einen absoluten Horrortrip, als plötzlich Orcas das Segelschiff in die Mangel nahmen. Sie zielten auf ein Ruder, rissen ein großes Stück aus dem Blatt. „Ich weiß nicht, ob diese Wale wirklich nur spielen wollten oder was auch immer, aber wenn man von einem acht Meter langen und mehrere Tonnen schweren Biest angegriffen wird, das seine Zähne in Aluminium versenken kann, bekommst du es mit der Angst zu tun“, schilderte der Bootsbesitzer die Schrecksekunden.

Vorbei war es mit dem Schiffsurlaub. Der Fall vom 24. Juli vor der Küste von Tarifa ist allerdings längst nicht der einzige. In der Straße von Gibraltar kommt es bereits seit 2020 immer wieder zu solchen Begegnungen. Segelboote geraten in Not, sinken, Menschen kamen dabei bisher glücklicherweise nicht zu Schaden. Segler und Seefahrer fürchten sich nun ebenfalls, eine solch unangenehme Bekanntschaft zu machen, trauen sich teils kaum noch aufs Meer hinaus. Doch warum machen die Tiere das?

Urlaub in Spanien: Forscher stehen vor Rätsel

Forscher wissen nicht, warum die Meerestiere seit Corona zunehmend die Interaktion mit Booten suchen. Es gibt allerdings mehrere Vermutungen, die die Meeresbiologen teilen. Es könnte einfach Langeweile sein, die bei den Tieren aufkommt. Weil der Thunfischfang in der Region verboten wurde, gibt es jetzt wieder ausreichend Futter für die Orcas. Womöglich vertreiben sich die Meeressäuger mit den Booten lediglich die Zeit und spielen mit ihnen.

Ob Langeweile oder schlechte Erfahrungen – warum jedoch passieren die Vorfälle immer nur im Südwesten Europas? Ein Rätsel, das es zu lösen gilt. Dafür sind zurzeit wieder Forscher und Meeresbiologen auf See, um über Monate hinweg die Meeressäuger und ihr Verhalten zu studieren. Eine erste beruhigende

Erkenntnis bis jetzt: Die Angriffe gehen im Vergleich zum Vorjahr wieder zurück. Womöglich handelt es sich dabei nur um eine Art „Trend“, der bald wieder vorbei sein könnte. (mit dpa)