



**Die Marinekameradschaft
Koblenz von 1896 e.V.
informiert:**

www.marinekameradschaft-koblenz.de



1. Ausgabe Januar bis März 2019

Wir gratulieren



17.02.1944 Achim Becker 0426 / 8528
29.03.1950 Hans-Joachim Welss 0261 / 869736 70 Jahre

*Allen Geburtstagskindern herzlichen Glückwunsch alles Gute und Gesundheit
im neuen Lebensjahr.*

Den erkrankten Kameradinnen und Kameraden eine baldige Besserung

Die nächsten Termine in der Übersicht

Januar 2020

10.	19: ⁰⁰ Uhr	Mitgliederversammlung	Marinetreff
16.	16: ⁰⁰ Uhr	Seemanns Sonntag	Marinetreff
22.	17: ⁰⁰ Uhr	Rees an Backbord	Marinetreff

Februar 2020

07.	19: ⁰⁰ Uhr	Mitgliederversammlung	Marinetreff
13.	16: ⁰⁰ Uhr	Seemann Sonntag	Marinetreff
26.	18: ⁰⁰ Uhr	Aschermittwoch Hering-Essen (Anmelden bis 07.Februar)	Marinetreff

März 2020

06.	19: ⁰⁰ Uhr	Mitgliederversammlung	Marinetreff
12.	16: ⁰⁰ Uhr	Seemann Sonntag	Marinetreff
25.	17: ⁰⁰ Uhr	Rees an Backbord	Marinetreff

Einladung zur Jahreshauptversammlung 2020

Gemäss der Satzung der MK Koblenz § 6. Abs.1 und auf Beschluss des Vorstandes
findet die diesjährige Jahreshauptversammlung am

03.04.2020 im Marinetreff statt.

Beginn 19:⁰⁰ Uhr

Folgende Tagesordnung ist vorgesehen:

- TOP 1 Eröffnung der Jahreshauptversammlung**
- TOP 2 Totenehrung**
- TOP 3 Verlesung des Protokolls der JHV 2018**
- TOP 4 Jahresbericht des 1. Vorsitzenden**
- TO 5 Kassenbericht des 1. Kassenwart**
- Top 6 Bericht der Kassenprüfer**
- TOP 7 Entlastung des Vorstandes**
- TOP 8 Ehrung verdienter Kameraden**
- TOP 9 Neu- bzw. Ergänzungswahlen. Zur Wahl stehen an:
1. Vorsitzender: 2. Schriftführer: 2. Kassenwart:
und bis zu 3 Beisitzern**
- TOP 10 Ernennung von 2 Kassenprüfern**
- TOP 11 Behandlung von Anträgen**
- TOP 12 Termine**

TOP 13 Verschiedenes

Anträge an die Versammlung müssen bis spätestens zum 15. Februar 2020
in schriftlicher Form dem 1. Vorsitzenden oder Vertreter vorliegen.

Anschrift:
Siegfried Glogau
In der Hohl 4
56191 Weitersburg

Abflaggen am unserem Flaggenmast in Weitersburg und Ehrung treuer Kameraden

Unsere Flaggen befinden sich wieder im Winterschlaf.

Am Sonntag den 03. November lautete das Kommando wieder „**Holt nieder Flagge**“

Als Gast hatte sich der Weitersburger Bürgermeister, **Jochen Währ**, eingefunden.

Das Abflaggen war auch ein würdiger Rahmen zur Ehrung von zwei Kameraden für 25 jährige Treue zum DMB und der Marinekameradschaft Koblenz von 1896 e.V.



Unser Kamerad Werner Gehrke hat in den 25 Jahren seiner Zugehörigkeit 23 Jahre lang unsere Finanzen als 1. Kassenwart hervorragend verwaltet. Mit der größten Herausforderung für sein Amt, unsere 100 Jahrfeier 1996.

Unser Kamerad Franz Seidl hat in den 25 Jahren 8 Jahre lang als 1. Vorsitzender die Kameradschaft ebenso hervorragend geleitet. In seine Zeit fiel unter anderem die Beschaffung und Eröffnung unseres Marine-Treffs und unsere letzte Reise nach Dijon im Jahr 2008.

Von allen Kameradinnen und Kameraden für diese Leistungen ein herzliche Danke.

Wir hoffen, dass uns Beide mit ihren Frauen noch lange bei bester Gesundheit erhalten bleiben.



Im Anschluss ging es zum gemütlichen Teil über bei Backofensuppe und unserem traditionellen Traumfeuer.

Kurzbericht AO-Tag 2019 in Berlin

Freitag der 25.10.2019

Die Abendveranstaltung, wie sie früher war gibt es, aus meiner Sicht leider, nicht mehr.
Es gab eine Podiumsdiskussion mit Teilnehmern aus der Politik und von der Marine.
Beginn 17³⁰ Uhr und Ende um 20⁰⁰ Uhr.

Samstag der 26.10.2019

Beginn des AO -Tages mit der Begrüßung durch den DMB Präsidenten Heinz Maurus.
Es folgten Grußworte des Landes Berlin durch Ralf Wieland,
gefolgt vom Landesverbands Leiter Berlin Horst Jansen,
dem Vorstand des Bundeswehr Verbandes KKpt Hans Thiele,
dem Präsidenten des Verbandes Deutscher U-Bootfahrer VDU,
der Marine Offiziersvereinigung KptzS Jürgen Herling.
Des Weiteren verlas der Bundesgeschäftsführer des DMB Grußworte aus Österreich und Italien. Die Tagung wurde wie immer von unserem Justitiar Dr. Michael Stehr geleitet.
Anwesend waren 149 von 253 Marinekameradschaften.
Nach der Totenehrung folgte die Ehrung verdienter Mitglieder.

Fünf Mal **Goldene Verdiensturkunde**, ein Mal **Ehrenmedaille des DMB** für öffentlichkeits-Arbeit in Sachen Umweltschutz Meer.

Daniel Buß, unser früherer Landesverbands Leiter, wurde ausgezeichnet mit der Ehrennadel in **Gold mit Eichenlaub** für seine Lange und vorbildliche Arbeit im DMB.

Weiter folgte der TOP 8, Bericht des Präsidenten unterbrochen von einem Vortrag des Instituts für Sicherheitspolitik (ISPK)der Uni Kiel.

Es folgten Berichte des Bundesschatzmeisters (Hans Museold)Kampagne DMB 2020 (Werner Schiebert), des Beauftragten der Shanty Chöre über durchgeführten Leistungen und Kontakte zur GEMA.

Die Kassenprüfer empfahlen der Versammlung die Entlastung des Vorstandes.

In der Mittagspause gab es, zum Beispiel, Linseneintopf mit kleingeschnittener Wurst für 11,50 € (Selbstbedienung teils an Stehtischen)

Nach der Mittagspause kam es zur Aussprache über Berichte zu TOP 8 bis TOP12.

Mit der ISPK der Uni Kiel wird eine ständige Zusammenarbeit geplant.

In Laboe ist eine Ausstellung geplant zum Thema Frieden gestalten, aufgebaut auf den Inzwischen fallen gelassenen Plan die Prinz Eugen zu heben und als Friedensschiff herzurichten. Das Marine Ehrenmal muss mal wieder Instand gesetzt werden, voraussichtliche Kosten über 3,5 Millionen € unter Beteiligung des Amtes für Denkmalpflege. Zu dem Zweck wurde eine Treuhand-Stiftung gegründet.

Die Tagung wurde unterbrochen für die Mitgliederversammlung des **Sozialwerks des DMB**

Es folgte ein sehr interessanter Vortrag zum Thema: Munition im Meer von Uwe Wichert und einem Bericht vom Präsidenten Heinz Maurus zum Thema Nationale Küstenwache.

Die nächsten AO-Tage finden statt

2020 in Zerbst, 2021 in Erfurt, 2022 in Bonn

Der AO -Tag 2019 endete gegen 16³⁰ Uhr mit der Nationalhymne.

Ausführlicher Bericht erscheint in „**Leinen-Los**“

Fortsetzung

Meine Zeit bei der Kriegsmarine

Erlebnisse von Helmut Persch

Er sagte erstaunt: „Haben Sie sich das gut genau überlegt?“ Und ich antwortete: „Jawohl, Herr Oberleutnant, ich habe es gut überlegt!“ Da stand er auf und sprach: „Dann werde ich ihrem Wunsche nachkommen. Wegtreten!“

So endete das Bordfest auf der KAPITÄN KARPFANGER. Es war also doch eine blöde Idee gewesen. Aber vielleicht war es unbewusst eine richtige Entscheidung von mir, diesen Offiziers-Lehrgang abzulehnen. Obwohl ich sonst die Meinung vertrat, man solle dem Rad des Schicksals nicht in die Speichen greifen.

Ein Glück, dass ich auf dem Lotsendampfer bleiben durfte. Hier fühlte ich mich gut aufgehoben, vor allem in Anbetracht der immer schlechter werdenden Kriegslage.

Dann liefen wir wieder aus und lösten den Lotsendampfer EMDEN ab. Die Nordsee zeigte sich wieder Mal von ihrer schlechten Seite und ließ unseren kleinen Pott auf den Wellen reiten. Trotzdem war es eine Erholungszeit für den Sani und für mich, da wir keine Wachen schieben brauchten und sehr wenig Arbeit hatten.

Am 6. September wurden wir wieder abgelöst und waren mittags in Emden. Dieses Datum habe ich deshalb nicht vergessen, weil ich kurz nach unserem Einlaufen erlebte, wie die Stadt Emden dem Erdboden gleich gemacht wurde.

Bevor ich meine Freundin vom Fotolabor abholte, wollte ich mir noch die Haare, bitte nicht zu kurz, schneiden lassen. Mein Haarschnitt war noch nicht ganz fertig, als es etwa um 18 Uhr Vor-Alarm gab. Der Friseur brach sofort seine Tätigkeit ab, denn jeder musste in „seinen“ Bunker. Auch ich eilte zu dem Bunker, in dem die Familie meiner Freundin ihre Kabine hatte. Schneller als vorher gab es Voll-Alarm.

Da ich einige Straßen entlang laufen musste, war ich spät dran. Der Bunkerwart entriegelte noch einmal die schwere Eisentür und im Gedränge auf der Bunkertreppe hörte ich die letzte Meldung: „Die feindlichen Bomberverbände sind im Anflug auf Emden. Mit Bombenabwürfen muss gerechnet werden.“ Aber keiner ahnte, dass diesmal die ganze Wucht eines Großangriffs die Stadt treffen würde, wie sie ihn noch nie erlebt hatte.

Dann ging es los: Durch die kleinen Luken hörten wir ein Dröhnen in der Luft, das lauter und stärker wurde. Dazu kam jetzt das unaufhörliche donnernde Rollen, Heulen und Bersten der Sprengbomben, das prasseln der Phosphorkanister und Brandbomben, die auf die Stadt niederregneten. Die Menschen im Bunker rückten näher zusammen und Entsetzen stand in ihren Gesichtern.

Es war ein infernalisches Getöse und ein entsetzliches Gefühl, als der schwere Koloss von Bunker schlingerte und wackelte, dass man glauben musste, er hätte den festen Boden unter sich verloren. Unter diesen Erschütterungen erlosch plötzlich das elektrische Licht, die kümmerliche Notbeleuchtung flackerte und machte die Szene gespenstisch.

Dann jedoch, als unter den erdbebenähnlichen Stößen ein schwerer berstender Schlag den Bunker traf und wir einen harten Druck gegen unseren Körper spürten, verloren die Menschen die Fassung. Angstschreie waren vom Flur zu hören. Die vielen Kinder begannen zu weinen. In Panik wollten einige Frauen aus dem Bunker flüchten.

Nach endlosen 20 Minuten wurde das Beben schwächer, nur vereinzelt noch zitterte der Bunker unter den schweren Einschlägen. Damm war es still. Der Angriff war vorüber. Wir spürten bald, wie die Hitze der Feuersbrunst durch die kleinen Luken drang. Wir saßen immer noch schweigend und warteten auf Entwarnung, aber keine Sirene heulte. In die Wassereimer auf dem Flur tauchten wir Handtücher ein und hielten sie uns vor den Mund, denn der Rauch wurde immer dichter und es blieb kaum noch Luft zum Atmen.

Keiner durfte den Bunker verlassen. Erst um Mitternacht begaben sich einige mutige Männer und Frauen auf die Suche nach ihren Häusern und Straßen, um vielleicht noch etwas zu retten. Mit versengten Kleidern und Haaren kamen sie bald zurück. Es gab nichts mehr zu retten.

Die Zerstörung war fast total. Die Häuser ganzer Straßenzüge, ja ganzer Stadtviertel brachen in sich zusammen. Andere brannten in einer einzigen lodernden Flamme. Was ich das gesehen habe, kann man mit Worten nicht schildern.

Zwanzig Minuten hatte dieses entsetzliche Bombardement gedauert, dann verbrannte die Stadt in einem Wirbelsturm aus Feuer in Schutt und Asche. In ganz Ostfriesland war der Himmel rot. Aber die mehr als 30 Bunker, die die Stadt vorausschauend bauen ließ, retteten einen großen Teil der Einwohner.

Die obdachlose Bevölkerung wurde sofort evakuiert und so landete meine Freundin, samt Mutter und Schwester, fern ihrer Heimat im schönen Garmisch-Partenkirchen.

Da ich annahm, auch der Emdener Hafen sei total vernichtet und mein Lotsendampfer liege auf dem Grunde des Hafenbeckens, machte ich mich, am Tag nach der Nacht des Grauens, auf den Weg nach Emden-Borssum zu meiner Kompanie.

Aber in der Bossumer Schleuse war Endstation, wegen einer riesigen Überschwemmung. Dort standen Leute, die mir auf meine Fragen berichteten, dass nicht nur der Vorort Borssum und das Barackenlager verschont geblieben wären, sondern auch das Hafengelände.

Nicht eine einzige Bombe hatte man auf das Hafengelände abgeworfen. Das war sehr erstaunlich, aber erhärtete die Vermutung. Dass die Alliierten, wie in den anderen Städten auch, nur die Zivilbevölkerung treffen wollte. Anscheinend erhofften sie sich dadurch eine schnellere Kapitulation.

Also marschierte ich querfeldein bis zum Hafen, wo tatsächlich Leben und Betrieb herrschte, als sei nichts geschehen.

Ich kletterte auf meinen Lotsendampfer KAPITÄN KARPFANGER und fühlte mich in dieser heilen Welt so richtig geborgen. Meine stinkenden verrauchten Klamotten warf ich in die Ecke, wusch mir unter der Dusche gründlich den Gestank vom Körper und aus den Haaren und dann hieß es für mich nur noch schlafen, um das Grauen zu vergessen.

Tage vergingen und Wochen. Wie liefen aus, blieben 14 Tage auf See und wurden von der EMDEN abgelöst. Das Wetter draußen war mal schlecht und war mal gut, aber das Essen an Bord war immer noch sehr gut. Eigentlich ist für uns alles beim alten geblieben. Könnte man meinen. Aber nein, auch unser Leben hatte sich verändert.

Was wollten wir noch in der Stadt Emden? Hier sah man nur Trümmer und Menschen beim Schutträumen, denen das Lachen vergangen war. Wir fanden keine Bekannten in der Stadt. Es gab keine Gaststätten mehr, kein Kino und keine Kirche. Nur am Hafen gab es eine kleine schmutzige Kneipe.

Ende Oktober wurde ich in unsere Verwaltung beordert. Oh weh, dachte ich, hoffentlich keine Abkommandierung auf einen anderen Pott. Aber es ging nur um die Bekanntgabe meiner Beförderung zum Signal-Hauptgefreiten, wieder rückwirkend mit einer kräftigen Nachzahlung, mit der man jedoch in dieser miesen Zeit nichts anfangen konnte.

Ein Hauptgefreiter war bei der Marine ein hoch angesehener Mann.

Ein Mann, der alles kann, der alles weiß und der alles hatte, nur keine Verantwortung. Aber die Meinungen hierzu liefen auch etwas auseinander.

Während viele Offiziere den Hauptgefreiten als „Hemmschuh der Marine“ bezeichneten, der sich „nicht mehr belehren“ lässt, betrachteten sich die Hauptgefreiten selbst als das „Rückgrat der Marine“. Und dies „ohne Abitur, aus dem Mannschaftsstand hervorgegangen“.

Auf der Schreibstube erzählte man mir, dass vor ein paar Tagen der Westermann durch die Militärpolizei aufgespürt worden wäre. Er hatte sich in Holland bei einem Pfarrer versteckt. Er sitzt jetzt irgendwo im Gefängnis und wartet auf seine Verhandlung vor dem Kriegsgericht.

Doch das Urteil sei jetzt schon klar: Tod durch erschießen wegen Fahnenflucht! Er tat mir furchtbar leid und ich wünschte ihm sehr, dass er noch gerettet werden könnte, zum Beispiel durch eine baldige Kapitulation.

Im Oktober und November erlebten wir die Nordsee wieder von ihrer miesen Seite. Sie bescherte uns einige orkanartige Stürme bei bitterer Kälte. Aber das muss wohl so sein um diese Jahreszeit.

Vier Monate war ich jetzt schon auf der KAPITÄN KARPFANGER und es gefiel mit immer besser. Hier könnte ich bis zum Kriegsende bleiben, wünschte ich mir. Wir hatten ein sehr gutes Verhältnis zum Kapitän, zu den Lotsen und zu der Besatzung. Das Weihnachtsfest verbrachten wir auf See. In der Lotsenmesse bescherte uns der Koch am Heiligabend ein richtiges Festessen. Später gab es Punsch. Wie saßen lange zusammen und während draußen ein heftiger Sturm gegen unsere Bordwand donnerte, erzählten die Lotsen tolle Geschichten aus ihrem langen Seemannsleben. Hin und wieder stimmte ein Lotse auch ein Weihnachtslied an. Dann dachte ich schon mal an das Kriegsende und die ungewisse Zukunft. Die Vision von einem friedlichen Leben in der Heimat war damals so weit entfernt, wie die Erde vom Mond. Auch mein Vorpostenboot tauchte in meinen Gedanken auf und die urige Truppe im Heizerdeck. Nie mehr haben wir so schön gesungen wie damals.

An jenem Weihnachtsfest konnte ich ja nicht wissen, dass die 1304 längst auf dem Grunde der Nordsee lag und dass alle meine guten Kumpels ihr Leben verloren hatten.

Am 1. Feiertag habe ich einige passierende Kriegsschiffe, meist waren es Minensucher und Minenräumer, Angewinkt und ihnen ein schönes Weihnachtsfest gewünscht. Die Gegenwünsche des jeweiligen Kommandanten kamen immer prompt zurück. So hatte ich etwas zu tun und blieb in Übung.

Am Tag nach Weihnachten wurden wir von der EMDEN abgelöst und auf der Rückfahrt hatten wir eine seltsame Begegnung, die uns gar nicht gefiel. Es war noch auf offener See, weitab von der Emsmündung, als wir einen schweren Bomber sighteten, der anscheinend auf dem Rückflug vom Festland war. Das hatten wir öfters schon erlebt, aber der hier flog alleine und nicht im Verband. Außerdem flog es in geringer Höhe und auch noch verdächtig genau auf uns zu. Es war natürlich ein britischer Bomber. Trotzdem war seine Höhe für unser kleines MG etwas zu hoch.

Wir beobachteten ihn durch unsere Gläser. Als er fast über uns war, machte er seine Klappen auf und warf uns etwa 10 schwere Bomben schräg entgegen, die uns in einen gewaltigen Schrecken versetzten. Die Erleichterung folgte Augenblicke später, als alle Bomben hinter uns ins Wasser rumsten, zu größten Teil ohne Explosion.

Der Bomber änderte etwas seinen Kurs, nahm an Höhe zu und verschwand in den Wolken. Erstaunt diskutierten wir darüber, was das wohl für ein seltener Vogel gewesen sei. Einer von seinem Verband Zurückgebliebener, der noch einige Bomben aus irgendeinem Grund übrig hatte und dies auf das zufällig daherkommende Schiff werfen wollte.

Vielleicht war er leicht angeschossen und ist schon umgekehrt ohne seinen Verband. Oder hinkte seinem Verband hinterher? Egal wie, wir konnten den Fall nicht klären. Hauptsache war, dass wir ohne Schaden davorkamen.

Silvester saßen wir im Hafen an Bord und tranken bescheiden ein paar Flaschen Bocks-Bier. Wo sollten wir auch sonst hin zum Feiern? Um 24 Uhr zur Jahreswende fingen einige Schiffe im Hafen trotz Verbot an zu schießen, ein paar sogar mit Leuchtspur-Munition.

Aber insgesamt war alles sehr dürrig und der schlechten Stimmung in dieser Region angepasst. Alle guten Wünsche für das Jahr 1945 konzentrierten sich nur auf die Hoffnung für ein baldiges Ende des Krieges. Von einem „siegreichen“ Ende sprach ohnehin keiner mehr. Höchstens noch der Dr. Goebbels.

Auch im neuen Jahr fuhren wie unseren 14-tägigen Törn, obwohl immer weniger Handelsschiffe in die Ems einliefen.

Es muss wohl Ende Februar oder Anfang März gewesen sein, wir waren mit der KAPITÄN KARPFANGER draußen auf Station, als uns ein wichtiger Funkspruch erreichte, mit dem Befehl, dass wir uns sofort und unverzüglich auf den Weg in die Ostsee machen sollten, um uns im Raume Danzig und Königsberg an der Evakuierung der Zivilbevölkerung zu beteiligen. Die war ein Befehl, der an alle seefähigen Schiffe im Bereich der Nordsee ging. Es durfte kein Tag unnötig vergeudet werden.

Jetzt ging das große Palaver los. Unser Obergefreiter war der Meinung, wir müssten sofort losfahren in Richtung Ostsee. Die Lotsen wollten sofort nach hause. Doch der Kapitän sprach das Machtwort.

„Ich muss zuerst Kohle, Wasser und Verpflegung für einen längeren Zeitraum übernehmen!“

Wir fuhren also zurück nach Emden, die Lotsen verschwanden in ihren Häusern am Hafen und der Kapitän brauchte zwei Tage, bis alles Nötige an Bord war.

Dann ging die Reise los, und wir waren mit unseren Gedanken weit voraus in der östlichen Ostsee, wo es galt, Frauen und Kinder vor den vorstürmenden Russen in Sicherheit zu bringen. Um 9 Uhr liefen wir aus, aber um 10 Uhr war unsere Reise bereits beendet.

Die See war ruhig, bei leichtem Wind. Doch eine graue Wolkendecke hing über der Emsmündung, die hier unübersehbar breit ist.

Aus dieser Wolkendecke stürzten plötzlich 7 britische Jagdflugzeuge mit ohrenbetäubendem Getöse und aus allen Löchern feuernd, auf uns zu. Solche Angriffe kannte ich aus meiner Vorpostenzeit, Aber damals hatte ich auf der Brücke meine deckungssichere Ecke.

Diesmal stand ich zufällig an Oberdeck auf Steuerbordseite, von wo der Angriff kam. Ich konnte mich gerade noch hinter die Reling fallen lassen, dann prasselte der Geschosshagel auf mich zu, durchschlug die Bordwand, die Reling und die Aufbauten über mir. Viel, von dem starken Eisen der Aufbauten anprallenden Geschosse, flogen mir im wahrsten Sinne des Wortes um die Ohren. In wenigen Sekunden war das Inferno vorbei und ich hatte nicht den Mut, mich zu bewegen. Irgendwo wusste ich doch etwas abgekriegt haben, wenn ich auch im Moment nichts spürte, ich lag doch mittendrin. Aber es war ein Wunder, ich hatte keine Verletzung. Die abgeprallten Geschosse kullerten jetzt um mich herum an Oberdeck, 4 cm lange, mit Spitze und solche mit plattgedrückten Bleiköpfen. Eine gemischte Munition. Ich nahm mir vor, einige davon zu bewahren, als Andenken an einen unwahrscheinlichen

Zwei Schwerverwundete gab es und unser Schiff hatte Wassereinbruch. Der Kapitän drehte sofort auf steuerbord und fuhr auf Land zu.

Dann kam der nächste Angriff derselben Maschinen. Wieder über steuerbord. Sie schossen uns hunderte von Löchern in den Schiffsbauch und in die Aufbauten. Unsere MG schossen zurück, jedoch ohne Erfolg. Ich selbst war diesmal in sicherer Deckung an Backbordseite, weil ich aus Erfahrung wusste, dass die Angreifer meistens zweimal ihr Glück versuchten. Trotzdem hatten wir auch jetzt wieder zwei Verwundete.

Aber der Wassereinbruch wurde stärker und der Kapitän musste sich entschließen die Maschine abzustellen und den Kessel abzdampfen.

Die ganze Besatzung war jetzt auf der Brücke versammelt, auch die Verwundeten, die von unsrem Sani betreut wurden. Unser Pott sank immer tiefer, aber er machte noch Fahrt in Richtung Küste. Dann lief er auf Grund, schön langsam, Wahrscheinlich auf Schlick. Das Wasser reichte bis unter die Brücke und die Flut war im Kommen. Unser schönes Motorboot, womit normalerweise die Lotsen übergesetzt wurden, konnte uns auch nicht helfen. Es war total durchlöchert.

Doch ein winziger Fischkutter tuckerte schon auf uns zu. Wahrscheinlich ein Krabbenfänger, mit zwei Mann Besatzung. Wegen der ruhigen See, konnten die beiden Fischer, die die Angriffe auf uns gesehen hatten, ihr Boot sogar an unserer Brücke anlegen.

Ohne Probleme kletterten wir auf den Kleinen Kutter, der aber jetzt total überladen war. Aber in ganz vorsichtiger Fahrt brachten es die beiden Fischer fertig, uns in 2 bis 3 Stunden nach Emden zu bugsieren. Die Verwundeten kamen ins Lazarett, die zivile Besatzung verstreute sich in Emden und Umgebung, während wir 7 Männer von der Bordflak in unsrer Kompanie nach Emden-Borssum wackelten.

Ohne Seesack und ohne Gepäck meldeten wir und bei unserer Verwaltung zurück, denn wir hatten wieder alles verloren.

Es ist mit nicht bekannt, was aus dem aufgelaufenen Lotsendampfer KAPITÄN KARPFANGER geworden ist. Wahrscheinlich ist es für immer im Schlickboden der Nordsee versunken.

Das Schicksal hatte es nicht gewollt, dass wir uns mit unserem Lotsendampfer an der Rettungsaktion für die Zivilbevölkerung in der Ostsee beteiligen konnten. Aber die vielen Schiffe, die sich in die Ostsee begaben, übernahmen eine schwere Aufgabe. Hunderte von ihnen wurden von den Russen versenkt, mit oder ohne Flüchtlinge. Allein das Rote-Kreuz-Schiff WILHELM GUSTLOFF ging vor der Küste Pommerns mit 5.000 Menschen, meistens Frauen und Kinder, unter. Es wurde von einem russischen U-Boot gnadenlos torpediert.

Trotzdem musste man die gesamte Rettungsaktion als erfolgreich bezeichnen. Die Kriegsmarine hat sich ein bleibendes Denkmal geschaffen, in dem sie 1945 bei Kriegsende 1,4 Millionen Menschen evakuieren konnte, die im Raum Danzig auf ihre Rettung warteten.

Fortsetzung folgt

Schiffstaufe

Aberglaube und Tradition - Warum ein Schiff getauft wird

Der Begriff Schiffstaufe

Der Begriff Schiffstaufe stammt vom griechischen Wort „**baptizein**“ ab, das Eintauchen und Untertauchen bedeutet. Dabei stellt die Schiffstaufe ein Symbol für das Eintauchen des Schiffs in das Meer dar. Der Begriff Schiffstaufe wird ebenfalls als **Schiffsweihe** oder **Schiffssegnung** bezeichnet und findet in den meisten Fällen vor Stapellauf statt. Das bedeutet, dass die Segnung und die Taufe des Schiffs vor der ersten Schiffsreise stattfindet. Im Vordergrund von Schiffstauen steht die Namensgebung des Schiffes durch die Taufpatin. Neben Luxuslinern und Kreuzfahrtschiffen gibt es ebenfalls Schiffstauen von Yachten und kleineren Schiffen.

Gründe für eine Taufe

Bereits seit dem vierten Jahrhundert vor Christus gibt es Schiffstauen. Damals galten diese als Besänftigungsmittel der Götter mit dem Ziel, dass die Schiffe während der Seereise unversehrt blieben. Außerdem linderten Schiffstauen die **Ängste der Seefahrer** und machten das Schiff resistent gegenüber unberechenbaren Winden und Ungeheuern.

Auch heutzutage dienen Schiffstauen als eine Art Tradition, um dem Schiff und seiner Besatzung Glück und Wohlergehen auf dem Weg zu geben. Ein weiterer Grund für Schiffstauen ist der **Aberglaube**, da ein Versäumnis der Schiffstaufe als „**böses Omen**“ gilt. **Ein bekanntes Beispiel ist die Titanic, die als ungetauftes Schiff während ihrer Jungfernfahrt sank.**

Namensgebung des Schiffs

Bei der Namensgebung von Schiffstauen sind **weibliche Namen Tradition**. Damals galten Göttinnen und **Figuren aus der Mythologie** als Namensgeberin von Schiffen, da diese als Sinnbild für Jugend, Schönheit und Schnelligkeit stehen. Darüber hinaus gab es in den früheren Zeiten oftmals religiöse Schiffsnamen, wie Santa Maria. Die symbolische Namensgebung von Göttinnen hatte den Hintergrund, dass das Schiff **unter dem Schutz der Gottheit fährt** und resistent gegenüber Gefahren während der Schiffsreise ist.

Ablauf der Schiffstaufe und der Taufzeremonie

Schiffstauen finden ganzjährig statt. Neben einer Taufpatin nehmen die Mannschaft und der Kapitän am Festakt teil. Bei den meisten Schiffstauen verfolgen ebenfalls Zuschauer, der Geschäftsführer, der Werftbauer und der Eigner das Spektakel.

Zunächst erfolgt die **Ansprache der Taufpatin** und im Anschluss das Zerbersten der Champagnerflasche am Schiffsrumpf. Bei kleineren Booten wird Champagner über die Planken gegossen. Bei bekannten Kreuzfahrtschiffen findet nach der Taufzeremonie ein **opulentes Feuerwerk** statt. In den meisten Fällen tritt das Schiff nach der Taufe ihre Jungfernfahrt an.

Die Taufrede

Die Taufpatin hat die Ehre, die Taufrede zu halten. Dabei gibt es hinsichtlich des Ablaufs der **Taufrede** keine Vorgaben. Der Tradition nach sollten neben der Entstehungsgeschichte des Schiffs mitsamt Werft und Auftraggeber ebenfalls **drei** wichtige Schlüsselformulierungen in der Taufrede vorhanden sein:

Ich taufe dich auf den Namen.

Ich wünsche der Besatzung allzeit gute Fahrt und dir immer eine handbreit Wasser unter dem Kiel.

Ich grüße dich mit einem dreimaligen Hipp-Hipp-Hipp-Hurra.

Zum Abschluss der Rede erfolgt die Taufe mittels einer **Champagner-Flasche**, die am Rumpf des Schiffs zerschellt.

Die Taufpatin

Die Taufpatin übernimmt eine wichtige Rolle bei der Schiffstaufe. Neben der **Taufrede** ist sie für das Zerschellen der Champagnerflasche zuständig. Denn laut Tradition bringen Männer als Taufpate Unglück.

Liebenswerter Poltergeist

Der Klabautermann, sein Name leitet sich vom niederdeutschen Wort klabastern ab was soviel wie Poltern oder lärmend umhergehen bedeutet und damit ist die Haupttätigkeit des kleinen Kobolds auch schon recht gut beschrieben. Einem unter Seemännern weit verbreiteten Aberglauben nach fährt der gute Schiffsgeist auf jedem Segelschiff mit und schaut dort nach dem Rechten.



Der oft mit Hammer und Pfeife sowie einer Seemannskiste dargestellte Klabautermann streift besonders nachts auf dem Schiff umher und klopft gegen Planken Wände und Zwischendecks um morsches Holz oder undichte Stellen zu finden. Sein lautes Poltern verrät den Seeleuten was im Schiff zu reparieren ist. Ein wenig gefürchtet war der hilfreiche Geist trotzdem. Zeigte sich der Klabautermann nämlich oder erschien er gar dem Kapitän, drohte dem Schiff und der Besatzung großes Unglück, es war das sichere Zeichen dafür, dass das Schiff bald untergehen würde.

Der Klabautermann zeigte sich noch einmal als letzte Warnung bevor das Schiff verließ. Dem kleinen Poltergeist lag besonders das Wohlergehen der Matrosen am Herzen, war der Kapitän ein vorausschauender Seefahrer der seine Mannschaft gerecht und großzügig behandelte und sie nicht, wie damals oft üblich, ausbreitete und wie Sklaven behandelt blieb auch der Klabautermann dem Schiff gewogen

Als die Schiffe noch aus Holz waren, waren die Seeleute aus Eisen.

**Ein simpler Spruch, gleichwohl sagte er alles aus, was es bedeutete auf einem Segelschiff
vergangerer Jahrhunderte zu fahren.**



Ohne die Annehmlichkeiten heutiger Zeiten waren die Seeleute jener Zeiten auf Gedeih und Verderb der See ausgeliefert. Doch nichts konnte den Menschen davon abhalten über den Horizont hinauszusegeln. Fischer fuhren schon in frühester Menschheitsgeschichte aufs Meer um Fischfang zu betreiben.

Kein Weltreich kam ohne Seefahrt aus; Phönizier, Römer, Wikinger, Portugiesen, Spanier und Engländer; um nur einige der seefahrenden Völker zu nennen, fuhren über die Meere um friedlich Handel zu treiben oder aber in kriegerischer Absicht an fremden Gestaden zu landen. Die Geschichte der Seefahrt füllt ganze Bibliotheken und die Menschheit ist aufs Engste mit dem Meer verbunden. Und noch heute, bei aller Technik, sind Seeleute den Naturgewalten der Ozeane ausgeliefert; der Mensch kann die Meere befahren, doch unterwerfen kann er die See nicht.

Joshua Slocum, der erste Einhandweltumsegler



Am Morgen des 27. Juni 1898 lief eine von Sonne, Salzwasser und Sturm zerschlissene Yacht in den Hafen von Newport auf Rhode Island ein. An Bord der "Spray" ein einziger Mann: Joshua Slocum. Gut drei Jahre zuvor war der Familienvater und Kapitän zu einer Einhandweltumsegelung aufgebrochen - als erster Mann in der Geschichte der Seefahrt. Wider alle Skeptiker blieben er und seine 11,30 Meter lange Ketsch auf den 46 000 Seemeilen unversehrt. Die Amerikanerfeierten Slocum als Helden

Er schrieb sein Buch "Sailing Alone Around the World", mit dem er ein kleines Vermögen verdiente. Darin erzählt Slocum vor allem, was die "Spray" tat, über seine eigenen Gefühle schwieg er meistens. Slocum galt als perfekter, aber einsamer Navigator. Zehn Jahre später blieb er bei einem Einhandtörn in der Karibik für immer auf See.

Weihnachten auf hoher See

Ich hatte den schönsten Arbeitsplatz auf einem Schiff auf hoher See. An Deck beobachte ich den Hafenbetrieb. Die Kräne hieven unseren Proviant an Bord. Ich sehe viele Limo-, Cola- und Bierkästen, Schweinehälften, welche eingefroren werden und Weihnachtsbäume. Wo werden wir Weihnachten sein? Diese Gedanken bewegen mich!

Am Nachmittag soll es losgehen. An Deck wird fleißig gearbeitet, um das Schiff „seeklar“ zu machen, es herrscht rege Betriebsamkeit. Jedes Besatzungsmitglied hat seine Aufgaben an Bord. Über Lautsprecher schallt das Kommando: „Decksbesatzung: Klar vorn und achtern!“ Die Schlepper ziehen uns aus dem Hafenbecken in die Fahrrinne. Danach wird die Hauptmaschine angelassen, ein leichtes Vibrieren geht durch das Schiff, dann werden die Schlepper „losgeschmissen“ und mit kurzem Signalton vom Typhon verabschieden wir uns in Richtung Ost-Afrika. Nun geht es Non Stop über das weite Meer.



Der Seetörn dauert ca. 24 Tage. Nur Wasser, Wasser, Wasser... Dann ist es so weit. Die Vorbereitungen sind schon im Gange. Vom Bootsmann wird gemunkelt, dass er als Abgesandter des Weihnachtsmannes in Erscheinung treten wird. Die Messe wird festlich geschmückt, der Weihnachtsbaum erstrahlt im Kerzenlicht und weihnachtliche Klänge werden über Bordfunk abgespielt. Vor jedem Platz steht ein liebevoller, hergerichteter Weihnachtsteller. In bereitgestellten Gläsern wird Wein eingeschenkt. Plötzlich schlägt es zweimal kräftig an die Tür und der Weihnachtsmann betritt die Messe.

Verblüffung, Freude und Gelächter, man hat ihn erkannt. Wer in den großen Sack greifen will, der muss ein Gedicht aufsagen, es darf auch gesungen werden. Große Freude herrscht dann, wenn unser Funker die Weihnachtstelegramme unserer Angehörigen verteilt. In der Nacht laufen wir in den Hafen von Mombasa (Kenia) ein. Hier verbringen wir das Weihnachtsfest in den Tropen. Uns beschleicht ein wehmütiges Gefühl ohne Schnee, dafür mit feuchtheißen Temperaturen.

Wer hat den Adventskranz erfunden?

Der Theologe Johann Hinrich Wichern soll den ersten Adventskalender gebastelt haben.



Ein dicker Kranz - zumeist aus Tannengrün - und vier Kerzen: So sieht der klassische Adventskranz aus, der in der Vorweihnachtszeit fast jede deutsche Wohnung schmückt. Eine schöne Tradition, aber woher stammt sie und seit wann gibt es sie? Die Ursprünge gehen ins 19. Jahrhundert zurück. Im evangelisch geprägten Rauhen Haus in Hamburg - einer 1833 von Johann Heinrich Wichern gegründeten Stiftung für die Betreuung von Kindern spielte das Weihnachtsfest eine große Rolle.

In der Vorweihnachtszeit fragten die Kinder Wichern immer wieder, wann denn nun endlich Weihnachten sei. Um dieser Frage zuvorzukommen, bastelte er 1839 eine Art Weihnachtskalender.

Der erste Adventskranz: Ein Wagenrad mit vielen Lichtern

Er nahm ein Wagenrad und befestigte darauf so viele Kerzen, wie es Tage vom ersten Advent bis zum Heiligen Abend waren

Den Kranz hängte Wichern im Betsaal des Waisenhauses auf. Er hatte 19 kleine rote und vier dicke weiße Kerzen. Jeden Tag wurde eine neue Kerze angezündet - eine kleine für die Werktage, eine große für die Advents-Sonntage. Die Kinder wussten dadurch immer, wie viele Tage es noch bis Weihnachten sind. Einen netten Nebeneffekt hatte der Kranz auch: Die Kinder lernten auf einfache Weise das Zählen.

Der Adventskranz erobert die Welt

Erst um 1860 wurde der Kranz auch mit Tannengrün geschmückt und setzte sich in den evangelischen Kirchen und Privathaushalten bis Anfang des 20. Jahrhunderts allgemein durch. 1925 soll auch erstmals ein Kranz in einer katholischen Kirche in Köln gehangen haben. Spätestens ab der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg findet man ihn in aller Welt und in allen möglichen Formen.

Vorläufer ohne Bezug zum Christentum

Brauchtumsforscher verweisen auf einen überhaupt nicht christlichen Vorläufer des Adventskranzes: Im frühen Mittelalter konnten sich Mägde und Knechte auf ein ungeschriebenes Gesetz berufen, wonach sie in strenger Winterkälte nicht im Freien arbeiten mussten. Zum Zeichen dafür verstaute man den Wagen, mit dem man sonst auf das Feld fuhr, in der Scheune, schraubte eines der Räder ab und hing es in den Dachfirst oder im Hausinneren über den Kamin. Weil man im Rad aber auch ein Sonnensymbol sah, schmückte man es mit immergrünen Zweigen zum Zeichen der Hoffnung auf die Wiederkehr der Sonne im Frühjahr.

Mit dem Verdienstorden Berlins ausgezeichnet

Kapitänleutnant Michael Winter war zwölf Jahre auf der "Berlin", gehörte zum Urgestein des Einsatzgruppenversorgers. Warum das Land Berlin sein Engagement jetzt besonders würdigte.

Mit einer herausragenden Auszeichnung hat das Land Berlin einen Marineoffizier geehrt



Kapitänleutnant Michael Winter ist kürzlich mit dem Verdienstorden des Landes ausgezeichnet worden. Damit würdigt Berlin das große, leidenschaftliche Engagement des langjährigen Zweiten Schiffsversorgungs-offiziers des Einsatzgruppenversorgers „Berlin“ für eine wirklich lebendige Patenschaft.

Seine nebenamtliche Aufgabe als Patenschaftsoffizier packte er mit ganz viel Herzblut an.

In der Begründung zur Ordensverleihung heißt es unter anderem: Hervorzuheben sei sein Engagement für das Kinder- und Jugendhaus St. Josef in Berlin-Neukölln, mit dem die Besatzung des Schiffes patenschaftlich verbunden ist.

So habe Michael Winter einen hohen Anteil daran, dass die Besatzung des Schiffes dem Neuköllner Heim mittlerweile rund 37 000 Euro an Spenden zukommen lassen konnte. Außerdem übernahm Winter, der einen leiblichen Sohn hat, mit seiner Frau die Patenschaft für ein Kind aus St. Josef.

„Ich bin als Seemannskind zur DDR-Zeit bei Rostock aufgewachsen“, erzählte Michael Winter „

Mein Vater fuhr sein Leben lang zur See und das hat mich von klein auf geprägt. Ich hatte daher schon immer die Sehnsucht verspürt, zur See fahren zu wollen um in die Fußstapfen meines Vaters zu treten.“ Nach der Wende habe ihm die Deutsche Marine diese Gelegenheit geboten.

Wilhelmshaven

Das Marinearsenal bleibt uns erhalten

Wird die für dieses Jahr angedachte Umstrukturierung verschoben?
Das hat die Bundestagsabgeordnete nach eigenen Angaben erfahren.



Berlin/Wilhelmshaven

Die für dieses Jahr ins Auge gefasste Umstrukturierung des Marinearsenals scheint vorerst verschoben zu werden. Das hat die SPD Bundestagsabgeordnete Siemtje Möller (Varel) nach eigenen Angaben aus Fachkreisen des Bundesamtes für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) auf Nachfrage erfahren.

„Es steht keine Reorganisation des Marinearsenals bevor und die Pläne zur Aufspaltung sind erstmal auf Eis gelegt.

“ Möller bekräftigte dabei nochmals, dass eine Teilverlagerung des Marinearsenals nicht im Sinne des Bundesministeriums für Verteidigung sein kann. „Ich bin überzeugt, die Zerschlagung von Fähigkeiten hätte niemandem geholfen, nicht der Bundeswehr, nicht der Instandsetzung und besonders nicht den Frauen und Männern im Marinearsenal vor Ort. Wir sollten das Wissen und die Fähigkeiten nicht auseinanderreißen, sondern vielmehr dazu beitragen, dass diese unter einem Dach erhalten bleiben und künftig ausgebaut werden.“

Echter Notfall auf hoher See

Die Fregatte "Baden-Württemberg" leistete medizinische Hilfe.

Wie aus einer Trainingsfahrt ein Ernstfall wurde.

Wilhelmshaven

Aus einer Trainings-Fahrt in der Deutschen Bucht wurde am Donnerstag für die „Baden-Württemberg“ ein Ernstfall: Wie die Besatzung gestern mitteilte, erhielt die gegen 10.45 Uhr einen Funkspruch der Rettungsleitstelle in Bremen - mit der Bitte um medizinische Unterstützung. An Bord des Fischereischutzbootes „Seefalke“ gebe es einen medizinischen Notfall. Eile war geboten, denn es bestand der Verdacht auf einen Herzinfarkt.

Fregattenkapitän Markus Venker, Kommandant der Besatzung „Alpha“, handelte umgehend: Mit hoher Fahrt nahm das Schiff Kurs auf die „Seefalke“. Kurz nach der Ankunft war ein Sanitäts-Trupp mit dem Boot unterwegs zum Patienten, wo sich der Schiffsarzt einen persönlichen Eindruck über die Lage verschaffte. Nach erster Diagnostik konnte der anfangs befürchtete Herzinfarkt nahezu ausgeschlossen werden

Herausgeber:

Redaktion:

Erscheinungsweise:

Beitrag: incl. DMB:

Auflage:

Anschrift der Redaktion:

Impressum:

Marinekameradschaft Koblenz v. 1896 e.V.

S. Glogau,

vierteljährlich

jährlich 72, - € / Ehepartner 36, - €

50 Exemplare

Siegfried Glogau

In der Hohl 4

56191 Weitersburg

Tel: 0261 / 60992 Handy: 0171 69 11 430

WhatsApp 015736329186

Mail: siegfried-glogau@t-online.de

www.marinekameradschaft-koblenz.de



Achtung nicht vergessen



26.02.2020

**Aschermittwoch Hering-Essen im MK Treff
(Anmelden bis 07.02.2020)**

03.04.2020

Jahreshauptversammlung

**Die *Windjammer* - Redaktion wünscht
allen Kameradinnen, Kameraden und allen Freunden
der MK die diese Windjammer lesen
frohe Weihnachten,
einen guten Start ins neue Jahr, viel Gesundheit
sowie
„Allzeit gute Fahrt und immer
eine Handbreit Wasser unterm Kiel“.**



Marinetreff: Gneisenaukaserne, Alte Heerstraße 149, 56076 Koblenz
Bankverbindung: Sparkasse Koblenz: IBAN DE72 5705 0120 0000 2316 88