



Heft 9/2025

Leinen los!



ISSN: 1432-9069

Magazin des Deutschen Marinebundes

**Deutscher
Marinebund**
Das Bündnis für
Mensch. Schifffahrt. Meer.

Rettungsscrew gesucht!

Mission: Marine-Ehrenmal erhalten

Danke für Ihre Unterstützung!



Jetzt via Paypal spenden!

Alle Infos finden Sie hier:

marine-ehrenmal-erhalten.de

Spendenkonto des Marine-Ehrenmals
Kieler Volksbank • Konto-Nr. 56 77 66 40
IBAN DE68 2109 0007 0056 7766 40

**Spenden
Sie jetzt!**



Dr. Florian Huber, Archäologe und Forschungstaucher
Christin Erbacher, Hauptbootsmann
Dr. Jann M. Witt, Historiker des Deutschen Marinebundes e.V.

Folgen Sie uns auf Social Media

 @marinebund.dmb

 @DeutscherMarinebundDMB



**Deutscher
Marinebund**

Das Bündnis für
Mensch. Schifffahrt. Meer.

Deutscher Marinebund e.V. als Treuhänder der Eduard Theis Stiftung

EDITORIAL

EDITORIAL



Liebe Leserin, lieber Leser,

in wenigen Wochen findet die wichtigste Veranstaltung des Deutschen Marinebundes, der Abgeordneten-Tag, in Wetzlar statt. Neben den Geschäftsberichten und der administrativen Arbeit wird vor allem der Leitantrag mit Beitragsanpassungen und Vorschlägen für die zukünftige Arbeit im Mittelpunkt stehen. Auch der Auftakt am Freitag, dem 10. Oktober, ist vielversprechend. Fregattenkapitän Volker Kübsch, zurzeit Kommandeur des 4. Fregattengeschwaders, berichtet über den „scharfen“ Einsatz als Kommandant der Fregatte HESSEN im Roten Meer bei der „Operation Aspides – Führen im Gefecht“ und über aktuelle Herausforderungen für die Deutsche Marine. Besonders die vielen Einzelfahrer im Großraum Frankfurt, Wetzlar, Gießen und Umgebung möchte ich darauf hinweisen, dass Sie sehr herzlich zu dieser Vortragsveranstaltung und zum eigentlichen AO-Tag am 11. Oktober eingeladen sind. Über eine rege Teilnahme würde ich mich sehr freuen.

Eines meiner Lieblingsthemen ist die Forderung nach der Einführung einer allgemeinen Dienstpflicht für Frauen und Männer, sei es in Blaulichtverbänden, der Bundeswehr oder auch in anderen gemeinnützigen Organisationen. Der Inspekteur der Marine brachte es in seiner Begrüßung bei der Ehrung des Besten Bootsmannes 2024 auf den Punkt: „Eine wachsende Flotte braucht mehr Personal“. Dazu gehört unabdingbar ein neuer sinnstiftender und attraktiver Wehrdienst. Die Politik muss jetzt dringend handeln. Eine repräsentative Umfrage Mitte Juli zur Wehrpflicht durch IPSOS, eines der größten Markt- und Meinungsforschungsunternehmen der Welt, überschrieb seine Presse-Information mit den Worten „Zwei Drittel der Deutschen für Wiedereinführung der Wehrpflicht. Also worauf warten wir noch...“

Wir alle wissen, dass sich mit dem Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine die geopolitische Lage bedrohlich verändert hat. Dem trägt ein aktueller Einsatz der BERLIN Rechnung. Er lief Anfang August aus Wilhelmshaven aus und nahm Kurs auf den Nordatlantik. Auch Häfen in den USA werden nach diversen multinationalen Manövern angelaufen. Gerade erst machte das Versorgungsschiff als erste Einheit der Deutschen Marine in Nuuk (Grönland) fest. Wir bleiben sowohl mit der Großübung Quadriga 2025, die den Schwerpunkt auf der maritimen Dimension hat, als auch beim Thema BERLIN am Ball.

Ich freue mich, viele von Ihnen im Oktober in Wetzlar wiederzusehen, auf angenehme Gespräche und Diskussionen und wünsche ruhige September-Tage. Bleiben Sie optimistisch!

W. Schiebert

Werner Schiebert
Vizepräsident und Chefredakteur

#WIRSINDMARINE



ICH BIN EINER VON WIR!

Blick in Harry's Bar auf dem Kreuzfahrtschiff AMERA. Christian Rödel beschreibt eine unvergessliche Reise vom südlichen Chile in die Karibik.



Foto: Phoenix/Krainz

8

Das Minenjagdboot DATTELN, hier unter NATO-Flagge, gehört zur FRANKENTHAL-Klasse. Es war im ersten Halbjahr Teil der SNMCMG 1 und legte rund 12 000 sm zurück.

Foto: Bundeswehr

INHALT

DEUTSCHE MARINE

- 6** BERLIN schreibt Marinegeschichte
Eckhard-Herbert Arndt
- 10** Erhöhte Wachsamkeit auf der Ostsee
Hans Jürgen Witthöft
- 11** Besuchermagnet Marine – Tag der Bundeswehr in Stralsund
Christian Rödel

DEUTSCHER MARINEBUND

- 12** Ehrung des Besten Bootsmanns 2024
- 44** Der Präsident berichtet – Ein Ausblick auf den AO-Tag in Wetzlar
Heinz Maurus

MENSCH.SCHIFFFAHRT.MEER

- 18** Atemberaubende Schiffsreise
Kreuzfahrt mit der MS AMERA vom südlichen Chile in die Karibik
Christian Rödel
- 24** Tödliche Arbeitsplätze – Abwrackwerften in Südostasien
Christian König
- 25** Otte ist neuer Wehrbeauftragter
Werner Schiebert
- 25** Eine Schlüsselrolle für MdB Thomas Röwekamp
Werner Schiebert



Foto: Museu Marítim de Barcelona

24

Noch bis zum 30. November läuft in Barcelona unter dem Titel „Breaking Ships – Breaking Lives“ eine Ausstellung über tödliche Arbeitsplätze auf Abwrackwerften in Südostasien.

33

Einen Namen machte sich vor 90 Jahren der Norddeutsche Lloyd mit technischen Neuerungen beim Bau von drei Schnelldampfern für den Liniendienst nach Ostasien. Das Foto zeigt die Turbine der POTSDAM.

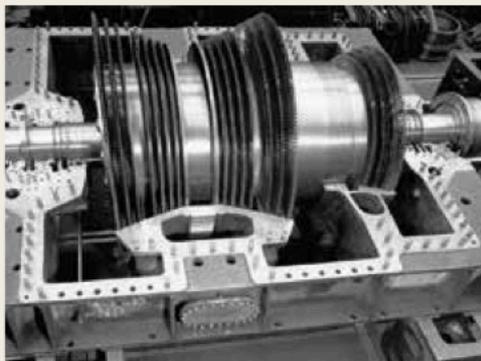


Foto: Archiv/hjw

NAVY NEWS

- 26** Flaggschiff der Meeresforschung
Kanadische Küstenwache: NAALAK NAPPAALUK einsatzbereit
Sidney E. Dean

GESCHICHTE

- 30** Ein Kriegsende – Weitere Fakten zu den Opfern von M 612
Dieter Hartwig
- 33** Lang ist's her
Ostasien-Schnelldampfer für den Norddeutschen Lloyd
Hans Jürgen Witthöft
- 37** Tod auf See – Teil 7
U-Boot SAN JUAN
Jann M. Witt

RUBRIKEN

- 8** Nachrichten Deutsche Marine
- 16** Nachrichten aus der Seefahrt
- 28** Spendenkampagne
- 31** Historisches Kalenderblatt
- 39** Nachrichten aus dem DMB
- 58** Bücherschapp
- 59** Rätsel

Die GORCH FOCK ist immer ein besonderer Hingucker. Die Aufnahme entstand bei der diesjährigen Windjammerparade in Kiel.
Foto: ws

Impressum

Herausgeber

Deutscher Marinebund e.V.
Strandstraße 92, 24235 Laboe
Tel.: 04343 494849-0
Fax: 04343 494849-67
E-Mail: mv@deutscher-marinebund.de
Internet: www.deutscher-marinebund.de
Bankverbindung: Förde Sparkasse
IBAN: DE52 2105 0170 1004 4519 75
BIC: NOLADE21KIE

„Leinen los!“ (ISSN 1432-9069) ist das gemeinsame Magazin des Deutschen Marinebundes e.V., des Marine-Regatta-Vereins, des DMB-Sozialwerks und der Deutschen Marinejugend.
„Leinen los!“ erscheint zehnmal jährlich.

Auflage

10 000

Redaktion

Chefredakteur:
Werner Schiebert (ws)
Stv. Chefredakteur:
Matthias Faermann (mfa)

Redaktionsanschrift

„Leinen los!“, Werner Schiebert,
Zanderstraße 14, 53177 Bonn
Tel.: 0228 298743
E-Mail: leinenlos@gmx.net

Berichte aus den Mitgliedsvereinen:

E-Mail: leinenlos@deutscher-marinebund.de

Bei Zuschriften per E-Mail bitten wir um Angabe Ihrer vollständigen Postanschrift.

Ständige Mitarbeiter

Eckhard-Herbert Arndt (eha)
Frank Behling (fb)
Christian König (ck)
Ingo Pfeiffer (ip)
Peer Schmidt-Walther (psw)
Jann M. Witt (jmw)
Hans Jürgen Witthöft (hjw)

Korrektorat

Ramona Bittger (rb)

Layout und Produktion

AnKo MedienDesign GmbH
Andrea Kopp
02225 6086742

Druck

Strube Druck & Medien OHG
Stimmerswiesen 3, 34587 Felsberg

Bezug

Deutscher Marinebund e.V.,
Strandstraße 92, 24235 Laboe
Tel.: 04343 494849-0

Anzeigenservice

Pressebüro für Bundeswehrmedien,
Sebastian Veit
Karl-Marx-Damm 68 b, 15526 Bad Saarow
Tel.: 033631 43 31 38
E-Mail: sveit@bundeswehrmedien.de
www.bundeswehrmedien.de

Hinweis

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos und Zeichnungen wird keine Gewähr übernommen. Mit Namen und Initialen gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion oder des Herausgebers wieder. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe zu kürzen.

Redaktionsschluss:

10/2025: 05. September 2025
11/2025: 06. Oktober 2025

BERLIN schreibt Marinegeschichte

Manöver Atlantic Bear und Nanook

Eckhard-Herbert Arndt

Das schwimmende Logistikzentrum der Flotte, der Einsatzgruppenversorger (EGV) BERLIN (A 1411), zugleich Typschiff der Klasse 702, übernimmt wichtige Aufgaben beim Manöver Atlantic Bear, wobei erstmals Grönlands Hauptstadt Nuuk angesteuert wird.

Die drei Einsatzgruppenversorger (EGV) der Deutschen Marine haben seit ihrer Einführung in die Flotte wiederholt Marinegeschichte geschrieben. Das zwischen 1999 bis 2011 auf verschiedenen deutschen Werften gebaute Flotten-Trio stellt die hinsichtlich ihrer Einsatzverdrängung größten Schiffe der Deutschen Marine dar. Unter ihrem Kommandanten, Fregattenkapitän Karsten Uwe Schlüter, verließ die BERLIN mit rund 240 Soldaten und Soldatinnen an Bord am 3. August ihren Heimathafen Wilhelmshaven mit Generalkurs Nordatlantik. Das Schiff wird am Manö-

BERLIN an der vom NATO-Partner Kanada ausgerichtete Arktisübung Nanook teilnehmen, die es seit 2007 gibt und deren Handlungsdrehbuch seitdem immer ausgefeilter wurde.

„Wir freuen uns alle, dass es für die BERLIN nach einer langen Durststrecke an Land, gefolgt von einer intensiven Ausbildung, nun endlich losgeht“, gab Schlüter unmittelbar vor dem Auslaufen zu Proto-

koll. Der Kommandant weiter: „Neben der Übungsteilnahme im nördlichen Nordatlantik werden wir auch weiter südlich vor der Küste der USA an einem multinationalen Manöver mit befreundeten Marinen teilnehmen. Beide Vorhaben dienen der Erhöhung der Einsatzbereitschaft und des Ausbildungsstandes der Besatzung einerseits, demonstrieren andererseits aber auch unsere Bereitschaft in verschiede-

Der EGV BERLIN verlässt seinen Heimathafen an der Jade



Foto: Bundeswehr/Leon Rodewald

ver Atlantic Bear teilnehmen und in dem Zusammenhang im Namen der Deutschen Marine das zu Dänemark gehörende, autonome Territorium Grönland ansteuern. Ein Gebiet, das in den zurückliegenden Monaten wiederholt für politische Schlagzeilen sorgte. Zudem wird die



Foto: Bundeswehr/Julia Kelm/2022

nen herausfordernden Operationsräumen gemeinsam mit unseren internationalen Partnern präsent und wachsam zu sein“, erklärte er.

Die Deutsche Marine unterstreicht mit dieser Mission aber auch „ihre weltweite Einsatzbereitschaft“ und trägt somit zu einer weiteren Vertiefung der Zusammenarbeit mit den Partnermarinen bei.

Die Ausbildung des seefahrenden Personals der Flotte wird ebenfalls gefördert. „Das Seegebiet ist die klassische Versorgungsrouten von den USA nach Europa. Für uns wird das navigatorisch und klimatisch eine neue Herausforderung sein.“

So wird der EGV mit dem Berliner Bären im Schiffswappen als erstes Kriegsschiff der Deutschen Marine die grönländische Haupt- und Hafenstadt Nuuk ansteuern. Sie stellt mit ihren knapp 20 000 Einwohnern zugleich das kulturelle Zentrum Grönlands dar. Und auch das steht auf dem umfangreichen Arbeitsprogramm: So wird die BERLIN etwa anlässlich der Feierlichkeiten zum

250. Geburtstag der US Navy und des US Marine Corps zu einem Besuch in New York City und in Norfolk erwartet, für Fregattenkapitän Schlüter eine ganz besondere Ehre.

Neben der Stammbesatzung findet sich an Bord der BERLIN wieder verschiedene Fachpersonal, darunter Soldaten des Seebataillons, aber auch fliegendes Personal und die dazugehörigen Techniker. Denn die BERLIN wird auf ihrer Mission zwei Hubschrauber des neuen Typs NH-90 Sea Lion mitführen. Zudem wird in den kommenden Monaten Offiziersnachwuchs der Crew VII/24 an Bord sein, der im Rahmen dieser außergewöhnlichen Reise wertvolle Borderfahrungen sammeln und viele einmalige Eindrücke mitnehmen wird.

Und auch das steht bereits fest: Die BERLIN wird mit ihrer Crew rechtzeitig zum diesjährigen Weihnachtsfest in Wilhelmshaven festmachen. Damit das sichergestellt ist, geht der schwimmende Flottenstützpunkt bereits Anfang November wieder auf Heimatkurs. 

Basisdaten

Bauwerft	Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (FSG)
Indienststellung	11. April 2001
Länge und Breite	174 m/24 m
Verdrängung	rd. 20 000 t
Reisegeschwindigkeit	20 kn

Foto: Michael Halama



Sieht Schiff und Besatzung auf die anstehenden Aufgaben gut vorbereitet: Fregattenkapitän Karsten Uwe Schlüter (47)

Die BERLIN in See



Eine ungewöhnliche Ausbildungsreise

Die GORCH FOCK hat Kiel am 9. August zur 187./188. Auslandsausbildungsreise (AAR) verlassen. Doch es handelt sich um keine der herkömmlichen AAR. Zwar kommen im Verlauf der Fahrt während eines Aufenthaltes in Edinburgh/Schottland 75 Offizieranwärterinnen und -anwärter des Militärfachlichen Dienstes an Bord, die dort ihre intensive seemannische Ausbildung absolvieren werden. Jedoch stehen im ersten Fahrtabschnitt Öffentlichkeitsarbeit und Nachwuchswerbung auf dem Programm. Bereits am 5. August hatte das Segelschulschiff in den Kieler Innenhafen verlegt und bot der Bevölkerung an zwei Tagen im Rahmen der Veranstaltungen rund um den Start des „Ocean Race Europe“ die Gelegenheit zum Open Ship.

Mit Beginn der AAR waren 30 Jugendliche im Rahmen der Bundeswehr Discovery Days an Bord und sind von Kiel nach Bremerhaven mitgefahren. Dort hat die GORCH FOCK am 13. August mit dem Bundespräsidenten Frank-Walter Steinmeier an Bord die Einlaufparade der Bremerhavener „Sail 2025“ angeführt. Während der Festtage an der Weser konnte sie ebenso wie die Fregatte BAYERN besichtigt wer-



Das Segelschulschiff GORCH FOCK unter voller Besegelung auf dem Atlantik

den. Im weiteren Verlauf führte der Weg nach Amsterdam, wo das Schiff sowohl an der dortigen „Sail“ als auch am 750-jährigen Stadtjubiläum teilnahm. In diesem Rahmen kamen dann 60 Jugendliche an Bord, die Teil des Projekts „Meer. GORCH FOCK. Erleben.“ sind und bis Wilhelmshaven mitsegelten, wo das Schiff gemeinsam mit Einheiten der Einsatzflottille 2 erneut

für die Nachwuchsgewinnung eingesetzt wurde. Am 14. September läuft das Schiff in Flensburg ein. Dort beteiligt sich die Marine anlässlich des „Tags des Denkmals“ mit einem Open Ship, was sowohl für die Marineschule Mürwik als auch für die GORCH FOCK selbst gilt. Den Abschluss dieser besonderen Reise bildet das Einlaufen in Kiel am 16. September. **mfa**

DILLINGEN löst DATTELN ab

Das in Kiel beheimatete Minenjagdboot DILLINGEN ist Anfang Juli für sechs Monate Teil der Standing NATO Mine Countermeasures Group 1 (SNMCMG 1) geworden. Die Einheiten in diesen NATO-Einsatzverbänden haben ein mehrmonatiges Ausbildungsprogramm absolviert und sind auf hohem Ausrüstungs- und Ausbildungsstand. Sie können schnell verlegt werden und stehen für Operationen im Rahmen des Krisenmanagements genauso zur Verfügung wie für Maßnahmen der kollektiven Verteidigung. Ausbildung und Manöver sind eine Aufgabe der NATO-Boote. Sie sichern außerdem die Seewege durch Präsenz und Minenabwehr und werden auch zu Historic Ordnance Disposal Operations (HOD) bzw. Altlastenbeseitigung in Nord- und Ostsee eingesetzt. Dabei identifizieren oder beseitigen sie Seeminen, Torpedos und Bomben aus den Weltkriegen oder dem Kalten Krieg, die bis heute eine Gefahr für die Menschen vor Ort und die Seeschifffahrt darstellen.

Für den Kommandanten der DILLINGEN, Korvettenkapitän Finn Fritz, ist es schon fast Normalität, einem NATO-Verband anzugehören. Auf die 43 Männer und Frauen der Besatzung warten fordernde Monate, aber der Kommandant ging sehr zuversichtlich in die bevorstehende Zeit: „Meine Besatzung hat bereits Erfahrung, als Teil eines internationalen Verbands zu operieren, das gehört mittlerweile zu unserem Selbstverständnis. Es macht auch ein Stück den Reiz unseres Berufs aus. Neue Menschen kennenzu-

lernen, neue Häfen zu besuchen, aber auch zu erfahren, wie andere Marinen der NATO arbeiten und funktionieren.“ Wenige Wochen zuvor war das Minenjagdboot DATTELN nach Kiel zurückgekehrt, das im ersten Halbjahr der SNMCMG 1 angehört hatte. Dabei hat das Boot rund 12 000 sm zurückgelegt und neben Helsinki, Kopenhagen, Karlskrona und Visby etliche weitere Häfen in der Ostsee besucht und an den Manövern Baltic MCM Ex 2025, Open Spirit und Baltops teilgenommen. **mfa**



Minenjagdboot DILLINGEN in See

Fregatte HAMBURG im NATO-Einsatzverband

Die Fregatte HAMBURG hatte am 12. Juli ihren Heimathafen Wilhelmshaven verlassen und sich dem Nato-Einsatzverband Standing NATO Maritime Group 1 (SNMG 1) angeschlossen. Der Einsatzraum für die SNMG 1 ist die Nord- und Ostsee sowie der Nordatlantik bis auf die Höhe der Straße von Gibraltar. In einer regelmäßig wechselnden Zusammensetzung

nimmt die SNMG 1 an unterschiedlichen Manövern und Übungen teil. Nach den Ausbildungsfahrten und der fordernden Einsatzvorbereitung in der ersten Hälfte des Jahres steht für die rund 250-köpfige Besatzung nun ein halbes Jahr im NATO-Verband an. Für den Kommandanten, Fregattenkapitän Alexander Timpf, ist es der erste Einsatz unter seinem

Kommando, er hatte die HAMBURG im Februar übernommen. „Ein halbes Jahr Einsatz ist nicht nur eine Herausforderung für uns an Bord – sondern auch für unsere Familien und Freunde zu Hause. Sie halten uns den Rücken frei, sie tragen mit, was wir für unser Land leisten. Dafür gebührt ihnen unser aufrichtiger Dank“, so Fregattenkapitän Timpf. **mfa**



Foto: Bundeswehr/Nico Theska

Deutsche Marine: Wichtige Weichenstellungen

Zugunsten der Deutschen Marine wurden in diesen Tagen auf gleich zwei Ebenen wichtige vertragliche Weichenstellungen vollzogen, die beide im Kern der Planungs- und auch Rechtssicherheit auf verschiedenen Aktionsfeldern dienen.

TKMS macht deutsche U-Boote zukunftsfit

So wurde jetzt zwischen dem Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) in Koblenz und der deutschen Spezialwerft TKMS mit Sitz in Kiel ein Generalvertrag über die umfassende technische Wartung der insgesamt sechs U-Boote der Klasse 212 A der Deutschen Marine unterzeichnet.

Der Kontrakt stellt nach Darstellung des weiterhin zum Essener Industriekonzern Thyssenkrupp AG „einen der größten Serviceverträge in der Geschichte des Unternehmens“ dar. Sein Gesamtwert beläuft sich auf rund 800 Mio. Euro. Die Laufzeit erstreckt sich über zehn Jahre. Zu den Kernbestandteilen des Vertragswerkes gehören unter anderem die Modernisierung zentraler Bordsysteme, im Besonderen des Navigationssystems sowie des Führungs- und Waffeneinsatzsystems für

die vier älteren Boote dieser erfolgreichen Serie von Unterwasserfahrzeugen. So soll erreicht werden, dass „die technologische Überlegenheit der deutschen U-Boot-Flotte nachhaltig“ gesichert wird, hebt TKMS hervor. „Dieser bedeutende Servicevertrag stärkt unsere etablierte und vertrauensvolle Zusammenarbeit mit der Deutschen Marine auch im Instandhaltungsbereich“, stellte Werft-Vorstandschef (CEO) Oliver Burkhard jetzt heraus.

Eine weitere, wichtige Vereinbarung zugunsten der Deutschen Marine deckt den Bereich der zivil-militärischen Zusammenarbeit (CIMIC) mit der zum Bundesverkehrsministerium gehörenden Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, kurz GDWS, ab.

GDWS und Deutsche Marine steuern gemeinsam den zivilen Seeverkehr

Mit der jetzt unterzeichneten Übereinkunft wird festgelegt, wie die Deutsche Marine und die Wasserstraßenverwaltung „künftig gemeinsam den zivilen Seeverkehr steuern“. Das gilt im Besonderen auch für die Landes- und Bündnisverteidigung. Es geht um die Versorgung Deutschlands und seiner Volkswirtschaft über den Seeweg, die Organisation von Handelsschiffs-Konvois

und eine mögliche Festlegung von Routen für Handelsschiffe, die dann durch Seestreitkräfte geschützt werden.

Nach Darstellung des Verbands Deutscher Reeder (VDR) in Hamburg, der besonders enge Beziehungen zur Deutschen Marine pflegt, im- und exportiert die Industrienation Nummer eins in Europa, Deutschland, jährlich rund 60 % aller Waren über den Seeweg. Rechnerisch seien das gut 1,5 Mio. t pro Tag, hebt der VDR hervor.

Nach Überzeugung von Vizeadmiral Jan Christian Kaack, Inspekteur der Marine, stellt die jetzt mit der GDWS unterzeichnete Vereinbarung einen „wichtigen Baustein der gesamtstaatlichen Verteidigungsfähigkeit und Sicherheitsvorsorge dar“. Dadurch seien vor allem Verantwortlichkeiten und Verfahrenswege zwischen der Marineschifffahrtleitung – sie hat ihren Sitz in Hamburg – sowie der GDWS „sauber festgelegt“. Der Admiral präzisiert: „Im Ernstfall können wir damit Handelsschiffen verbindlich sagen, wo und wann sie entlang deutscher Wasserstraßen fahren oder deutsche Häfen anlaufen dürfen – oder sogar sich zu einem Konvoi versammeln sollen.“ Auch bei der GDWS ist man davon überzeugt, dass die Übereinkunft mithilft, „dass der Seeverkehr sicher, zuverlässig und koordiniert bleibt – auch unter schwierigen Bedingungen“. **eha**

Erhöhte Wachsamkeit auf der Ostsee

Die russische Schattenflotte wird stärker bekämpft

Hans Jürgen Witthöft

Die Bundesregierung hat eine weitere Maßnahme zur Bekämpfung der russischen Schattenflotte auf den Weg gebracht. Seit Anfang Juli befragen deutsche Behörden auf der Höhe von Fehmarn ostgehende Tanker nach ihrem Versicherungsschutz gegen Ölverschmutzungsschäden. Der Versicherungsschutz dieser Schiffe ist häufig unbekannt oder gar nicht vorhanden.

Die Maßnahme reiht sich ein in europäische Bemühungen, die Verkehrssicherheit auf See und den Meeresumweltschutz zu verbessern. Gleichzeitig mit Deutschland starteten auch Schweden und Dänemark die Abfragen. Zur Schattenflotte werden bekanntlich Öltanker gezählt, die zum großen Teil alt sind und ein nicht unerhebliches Risiko für die Schifffahrt darstellen – sowohl mit Blick auf potenzielle Ölaustritte als auch hinsichtlich Kollisionen mit anderen Handelsschiffen. Bundesaußenminister Johannes Wadepuhl erklärt: „Die neuen Abfragen werden dazu beitragen, die Abstimmung mit unseren Freunden und Partnern in der Region weiter zu intensivieren. Unser Ziel ist ganz klar: Wir erhöhen den Druck auf die russische Schattenflotte und schützen den Lebensraum Ostsee.“

Die von den Verkehrszentralen eingeholten Unterlagen werden von der Dienststelle Schiffssicherheit geprüft. Auffälligkeiten aus den Rückmeldungen können zu einer europaweiten Beobachtung, Maßnahmen durch den Flaggenstaat und – bei Vorliegen weiterer Kriterien – einer Sanktionslistung der Schiffe führen.

In dem von der EU und Großbritannien verhängten neuen Sanktionspaket ist interessanterweise auch ein Unternehmen aus den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAR) eingeschlossen – die Intershipping Services mit Sitz in Dubai. Es vertritt das Flaggenregister von Gabun und über ein Büro in Mumbai das der Komoren. Beide spielen eine zentrale Rolle bei der Unterstützung des undurchsichtigen Tankernetzes, das sanktioniertes russisches Rohöl transportiert.



Der Tanker PABLO brennt verlassen vor Malaysia

Seit Russlands Überfall auf die Ukraine im Jahr 2022 ist das Register des afrikanischen Staates Gabun zum am schnellsten wachsenden Schiffsregister der Welt geworden, u.a. durch den Zustrom russischer Tonnage, vor allem durch Einheiten der staatlichen Sovcomflot-Flotte. Sowohl Gabun als auch der im Indischen Ozean gelegene föderale Inselstaat Komoren (knapp 900 000 Einwohner) haben seit langem die besondere Aufmerksamkeit von den Hafenstaats-

kontrollbehörden auf sich gezogen. Vor allem die Komoren sind zum Synonym für hochriskantes maritimes Verhalten geworden. Signifikantes Beispiel ist der 1997 gebaute 232 m lange berühmte Tanker PABLO, der 2024 leer von China kommend, vor Malaysia explodierte und verlassen einige Monate auf See trieb, bevor er in Malaysia verschrottet wurde. Die Besitzer des Havaristen waren verschwunden und konnten auch später nicht ermittelt werden. 



Der unter der Flagge Panamas fahrende, 2005 gebaute Tanker EVENTIN (150 000 tdw) wird der russischen Schattenflotte zugerechnet und steht auf der EU-Sanktionsliste

Besuchermagnet Marine

Tag der Bundeswehr in Stralsund

Christian Rödel

Deutschlandweit lud man an zehn Standorten zum Tag der Bundeswehr ein. Die Marine präsentierte sich an einem zentralen Standort in Stralsund im Hafen der Hansestadt. Azurblau zeigte sich der Himmel über Stralsund, wo am 28. Juni der Tag der Bundeswehr über die Bühne des Hafenbeckens ging. Die Bundeswehr begab sich in die Mitte der Gesellschaft und präsentierte an ihren Ständen u.a. moderne Kampftechnik. Bereits um 10.30 Uhr erlebten Besucher einen Überflug von drei Bundeswehr-Transportflugzeugen A400M, die über der GORCH FOCK I ihre Route flogen. Bei der Vereidigung wenig später auf dem Alten Markt vor dem berühmten Stralsunder Rathaus wies Oberbürgermeister Dr. Alexander Badrow darauf hin, dass auf dem vor Stralsund gelagerten Dänholm die Wiege der Deutschen Marine steht.

„Die Marine gehört zu Stralsund wie Backstein, Bier und Bismarckhering“, betonte Badrow.

Der Generalinspekteur der Bundeswehr, General Carsten Breuer, rief den Rekruten während der Vereidigung auf dem Alten Markt zu: „Wir wissen, wir brauchen mehr Soldaten in unseren Reihen. Sie müssen kämpfen können und sie müssen gewinnen wollen, weil wir gewinnen müssen.“

[...] Werden Sie, seien Sie und bleiben Sie kriegstüchtig. Wir bereiten die Verteidigung des Landes so vor, dass wir es nicht verteidigen müssen – weil wir abschrecken. Die Gesellschaft verlässt sich auf Sie. Auf jeden einzelnen von Ihnen“, fügte Breuer zum Abschluss der Vereidigung hinzu. 



Im Stralsunder Hafenbecken wurden vor der GORCH FOCK I diverse Seenotrettungsübungen gezeigt

Fotos: Arguseye, Christian Rödel

Die Korvette MAGDEBURG machte direkt neben der GORCH FOCK I fest und zog viele Schaulustige an



Ehrung des Besten Bootsmanns 2024

Großes Zeremoniell im Marine-Ehrenmal in Laboe

Am Dienstag, den 10. Juni 2025, wurde am Marine-Ehrenmal in Laboe der Jahrgangsbeste Bootsmannanwärter der Marineunteroffizierschule Plön (MUS) geehrt. Die Auszeichnung wird jährlich an diesem historischen Ort des Gedenkens verliehen.

Ein Überblick

Die feierliche Zeremonie eröffnete der Inspekteur der Marine, Vizeadmiral Jan Christian Kaack. In seiner Ansprache würdigte er die herausragenden Leistungen des Preisträgers und betonte dessen Vorbildfunktion für die angetretenen Lehrgangsteilnehmenden der Lehrgruppe A der Marineunteroffizierschule Plön. Als Gastrednerin sprach die Präsidentin des schleswig-holsteinischen Landtags, Kristina Herbst. Auszüge aus diesen beiden Reden im Folgenden. (Es gilt das gesprochene Wort.)

Im weiteren Verlauf überreichte Staatssekretär a.D. und Präsident des Deutschen Marinebundes, Heinz Maurus, dem Preisträger die „Goldene Bootsmannsmaatenpfeife“ – ein besonderes Zeichen für außergewöhnliche Leistungen in der Ausbildung und militärischen Führung.

Musikalisch begleitet wurde die Veranstaltung durch das Marinemusikkorps Kiel, das wieder einmal dem schlechten Wetter trotzte. Insgesamt unterstrich die Veranstaltung die Bedeutung von Ausbildung, Zusammenhalt und Verantwortungsbewusstsein der Marine in der Bundeswehr und in der Gesellschaft.

Thiru T.*

Es sind in erster Linie Menschen, die unsere Marine zu dem machen, was sie ist

Vizeadmiral Jan C. Kaack

Es ist mir eine ausgesprochene Freude, Sie heute hier an diesem traditionsreichen Ort im Schatten des Marine-Ehrenmals zur Verleihung des Jahrespreises „Bester Bootsmann“ zu begrüßen. Vor allem aber ist es mir ein persönliches Anliegen! Denn, die Marineführung sieht natürlich, was im Einzelnen und durch den Einzelnen geleistet wird!

Der Deutsche Marinebund ist seit über 130 Jahren eine feste Größe in der maritimen Gemeinschaft unseres Landes. Mit großem ehrenamtlichen Engagement fördert er das maritime Bewusstsein in der Gesellschaft, pflegt Traditionen und bringt Menschen mit Interesse für die Seefahrt zusammen. Über Generationen hinweg. [...]

Der DMB ist eine feste Größe in der maritimen Gemeinschaft Deutschlands

Die Verleihung findet traditionell hier in Laboe statt. Das Marine-Ehrenmal bil-

det dafür den perfekten Rahmen – ist es doch nicht nur ein Mahnmal für die auf See Gebliebenen aller Nationen, sondern auch ein Ort des Gedenkens, der Begegnung und der Völkerverständigung. [...] Die sicherheitspolitische Lage ist geprägt von neuen Herausforderungen: massive Hochrüstung und das zunehmend aggressive Verhalten Russlands in See, Sabotageversuche an Schiffen, Spionageversuche in Stützpunkten bis hin zu Angriffen auf maritime Kritische Infrastruktur. All dies birgt die Gefahr einer militärischen Konfrontation mit unserer Allianz noch vor Ende dieser Dekade.

Landes- und Bündnisverteidigung/Beiträge zum Internationalen Krisenmanagement

Wir werden als Bündnis getestet, wir werden als Marine getestet, wir werden als Gesellschaft getestet. Die Deutsche Marine reagiert entschlossen und zügig

Vizeadmiral Jan C. Kaack
begrüßt die Teilnehmer im MEM

bildungsgänge an der MUS werden überprüft und optimiert, Synergieeffekte in der Laufbahnausbildung von Unteroffizieren mit und ohne Portepeee ausfindig gemacht.

In einem Satz: es wird geprüft.

Bilden wir das Richtige auf die richtige Art in der richtigen Zeit aus?

Das bedeutet für die „Alma Mater“ der Unteroffiziere: moderne Individual- und Teamweiterbildung, mehr Tradition und Selbstverständnis, mehr Praxis, mehr körperliche Leistungsfähigkeit, die Nutzung eines Mentoringssystems und mehr maritime Prägung. [...]

Neuer Wehrdienst – eine wachsende Flotte braucht mehr Personal

Dazu gehört auch die Einführung des neuen Wehrdienstmodells, für das wir gerade die Voraussetzungen in der Marine schaffen. Eine wachsende Flotte benötigt mehr Personal. [...]

Um dies zu verwirklichen, benötigt es einen sinnstiftenden und attraktiven Wehrdienst. Das bedeutet von Anfang an gute Ausbildung und hohe Standards. Den ersten Eindruck „macht man eben nur einmal“. In Bezug auf den Wehrdienst muss der erste Schuss sitzen! Hier sehe ich die Marineunteroffizierschule künftig, beispielsweise bei der querschnittlichen Qualitätssicherung der Grundausbildung, in der ersten Reihe.



Abschreiten der Front (v.l.): Kapitän zur See Edgar Behrends, Kommandeur der MUS Plön, DMB-Präsident Heinz Maurus, Landtagspräsidentin Kristina Herbst, Vizeadmiral Jan C. Kaack

und setzt dabei auf Verteidigungsbereitschaft und Abschreckungsfähigkeit. Neben der Kernaufgabe der Landes- und Bündnisverteidigung – für uns als Marine vornehmlich im Nordatlantik und angrenzenden Gewässern sowie der Ostsee mit ihren Zugängen – werden wir auch zukünftig unsere Beiträge zum Internationalen Krisenmanagement und zur Verteidigungsdiplomatie leisten. Hinzu kommt der für uns alle so wichtige „Neue Wehrdienst“ und die damit einhergehenden Aufträge und Umstrukturierungen. Angesichts dieser Bandbreite an Aufträgen und den beschriebenen Rahmenbedingungen ist es wertvoll, maritime Orientierungspunkte, wie das Marine-Ehrenmal und den DMB, „als Fixsterne“ zu wissen. [...]

Stärkung/Neuaustrichtung der Ausbildung der Unteroffiziere

Umso bedeutender ist es, wenn junge Menschen in diesem herausfordernden Umfeld, durch besonderes Engagement, Kameradschaft, fachliche Kompetenz und mit Persönlichkeit aus dem täglichen Dienstbetrieb herausragen. [...] Der Stärkung und der Neuaustrichtung der Ausbildung des Unteroffizierkorps kommen daher auch als zentrale Punkte meiner diesjährigen Absicht eine herausgehobene Bedeutung zu. Zudem dürfen wir – ungeachtet der ganzen Technik und Innovationen, der Diskussionen um Haushalt und Drohnen – eines nicht vergessen: Es sind in erster Linie Menschen, die unsere Marine zu dem machen, was sie ist. Es sind Menschen, die sich persönlichen Härten stellen und die an uns gestellten Aufträge durchführen. Es sind unsere Kameradinnen und Kame-

raden, die ihre Familien und Angehörigen zurücklassen, um Deutschland und seine Menschen von See aus zu schützen. Diese Menschen wollen und müssen geführt und ausgebildet werden. Modern und zeitgemäß, am aktuellen Stand der Wissenschaft und auf die Anforderungen der Landes- und Bündnisverteidigung ausgerichtet. Genau dort setzen wir mit der Neustrukturierung der Vorgesetztenausbildung der Unteroffiziere in der Marine an. Die Vorbereitungen dazu laufen auf Hochtouren und ab 1. Januar nächsten Jahres geht es an der Marineunteroffizierschule direkt in die Umsetzung! Was wollen wir damit erreichen? Es kommt uns vor allem darauf an, das Potenzial und die Kompetenzen der Unteroffiziere selbst in den Führungsstrukturen, für die Fachausbildung und für die eigene Führerausbildung stärker zu nutzen. Aus-



Wieder einmal typisch norddeutsches Wetter – Blick auf die Gäste, die Schutz unter einem Zelt finden

Unsere Marine braucht Vorbilder

Die beschriebenen Änderungen und Anpassungen verlangen klar nach Spitzenleistungen. Die kann jedoch nur einfordern, wer über Spitzenpersonal in seinen Reihen verfügt. Meine Vorstellung eines Spitzen-Unteroffiziers besteht einerseits aus dem Leben unserer Tugenden: Führung, Haltung, Verantwortung. Andererseits gehen sie über den alltäglichen Dienst hinaus.

Es bedeutet, einen Meter mehr zu gehen als alle anderen. Es bedeutet, auch mal zu scheitern, aber nie aufzugeben und es bedeutet, möglicherweise auch einmal zum letzten Bier nein zu sagen, wenn alle anderen ja sagen. Eben diese Werte und Eigenschaften treffen auf die Hauptperson des heutigen Tages zu, die wir vor dieser einmaligen Kulisse ehren wollen. Einen in besonderem Maße herausragenden Portepeeuferoffizier unserer Marine. Werter Preisträger, Sie können ausgesprochen stolz sein, denn „Bester Bootsmann“ zu werden bedeutet bei weitem mehr, als „nur“ die besten Prüfungsergebnisse erzielt zu haben. Ein

vorbildlicher Charakter und ein beispielhaftes militärisches Auftreten sind ebenso wichtig.

Sie haben das notwendige Führungsverständnis und Selbstverständnis bewiesen. Sie haben bereits viele der notwendigen charakterlichen Eigenschaften, die einen guten Vorgesetzten auszeichnen, in die Ausbildung mitgebracht sowie erstklassige Leistungen nachgewiesen. Sie selbst haben Ihre Vorgesetzten in allen Belangen vollends überzeugt.

Als Angehöriger Ihres Teams haben Sie sich zudem auf einen Verband mit hoher Schlagzahl festgelegt. Schon in jungen Jahren haben Sie höchste Motivation und den notwendigen „Biss“ nachgewiesen und konnten so Ihren Leistungsvorsprung weiter ausbauen. Dies wird hiermit verdienstweise geehrt.

Ich gratuliere Ihnen von Herzen zur Auszeichnung „Bester Bootsmann 2024“ und wünsche Ihnen für die Zukunft stets Soldatenglück und immer die sprichwörtliche Handbreit Wasser unter dem Kiel. Machen Sie bitte genauso weiter! Denn Deutschland – unsere Marine braucht Vorbilder wie Sie!



Gratulation zur herausragenden Leistung

Kristina Herbst

Die Verleihung des Preises „Bester Bootsmann“ findet in diesem Jahr erneut in einer Phase statt, in der sich unser Land und mit ihm das gesamte NATO-Bündnis in einer anhaltend dynamischen Phase befinden.

Der durch Russland begonnene Krieg gegen die Ukraine ist als hybrider Krieg schon lange auch bei uns, vor allem hier im Ostseeraum, angekommen. Das erfordert Wachsamkeit, das erfordert noch mehr Einsatz als zuvor und das erfordert vor allem auch Veränderungen.

Auch unsere Gesellschaft muss sich verändern

Verändern müssen sich unsere Streitkräfte, die Bundeswehr und mit ihr die Deutsche Marine. [...]

Verändern aber muss sich auch unsere Gesellschaft insgesamt. Dabei – davon bin ich überzeugt – hat sich schon viel getan.



Kristina Herbst, Landtagspräsidentin des schleswig-holsteinischen Landtages

Unseren Soldatinnen und Soldaten wird große Anerkennung und Wertschätzung entgegengebracht. Allerdings ist es damit allein noch nicht getan. Die Bürgerinnen und Bürger müssen erkennen, dass Beifall und Zustimmung das eine, echte Einsatzbereitschaft und echtes Engage-

ment das andere sind. Und das ist es, was unsere Bundeswehr aber auch unser Land nun vor allem braucht: Einsatzbereitschaft und Engagement. Unter Engagement verstehe ich hier vor allem die Bereitschaft, auf Zeit, als Reservist oder längerfristig in der Bundeswehr zu dienen.



Sie alle, die Sie heute hier angetreten sind, wissen was diese Bereitschaft bedeutet. Sie kennen die Herausforderungen des Soldatenberufes, die harten Stunden, fernab der Familien im Einsatz. Ebenso wie die schönen Erlebnisse, die bleiben werden und Sie ein Leben lang mit der Bundeswehr und Ihren Kameradinnen und Kameraden verbinden werden.

Wir brauchen neue Wege für junge Menschen

Das waren früher Erlebnisse, die viele junge Männer durch den Wehrdienst machen konnten. Heute fehlt dieses wichtige Instrument. Heute brauchen wir andere Wege, um junge Menschen – Männer und gerne auch Frauen – dazu zu motivieren, sich eine Zeit lang ganz besonders für unsere Gesellschaft – für unser Land – zu engagieren. Sie alle, die Sie hier angetreten sind, haben diesen Weg gefunden, sich für diesen außerordentlich anspruchsvollen Dienst entschieden.

Soldatin oder Soldat der Bundeswehr kann nur werden, wer mit anderen Menschen zusammenarbeiten will, wen neue Herausforderungen motivieren, wer einen Beruf ergreifen will, der in besonderem Maße allen Menschen dient, wer unsere Frei-

heitsrechte verteidigen will und bereit ist, alles von einem abfordern zu lassen – so jemand wird Soldat der Bundeswehr.

Wer genau das will: Wer für die Menschen in einem demokratischen Staat dienen will, wer sich den Werten unseres Grundgesetzes verpflichtet fühlt, wer verlässlich, tapfer und kameradschaftlich ist, der ist in der Bundeswehr und der ist in der Deutschen Marine genau richtig. [...]

Diese Verleihungsfeier findet unter ungewöhnlichen Bedingungen statt. Ungewöhnlich deshalb, weil der „beste Bootsmann“ in diesem Jahr für die Öffentlichkeit ein Unbekannter bleiben muss. Die Gründe dafür muss ich in diesem Kreis nicht näher ausführen. In der Marine gibt es eine große Bandbreite an Tätigkeiten in den unterschiedlichen Verwendungserien. Sie reichen vom Decksdienst über den Marineführungsdienst, den Marinewaffendienst, den Marinetechnikdienst, den Marinefliegerdienst, den Logistik- und Stabsdienst, das Verkehrswesen, die Marineinfanterie und den Sanitätsdienst bis hin zum Militärmusikdienst. In allen Verwendungserien leisten die Soldatinnen und Soldaten der Marine gleichermaßen einen wichtigen Dienst. Der eine Bereich würde ohne die jeweils anderen nicht funktionieren.

Sie alle wissen aber auch, dass es in manchen Verwendungserien Kameradinnen und Kameraden gibt, deren Aufgaben in ganz besonderem Maße der Vertraulichkeit unterliegen. Dass dann bei einer Ehrung die Soldatin oder der Soldat als Person im Sinne der großen Aufgabe der Bundeswehr zurücktreten und diesen feierlichen Augenblick nicht so genießen kann, wie sie es verdient hätte, gehört auch zu ihrem anspruchsvollen Beruf.

Gleichwohl möchte ich an dieser Stelle die Gelegenheit ergreifen, dem Kameraden, dem die Auszeichnung „Bester Bootsmann“ verliehen wird, zu seinen herausragenden Leistungen zu gratulieren. [...]

Diese Ehrung betont die enge Beziehung DMB – Marine – MUS Plön

Die Ehrung des besten Bootsmanns ist keine Auszeichnung, die von der Deutschen Marine vergeben wird. Diese Ehrung ist eine Tradition, die vom Deutschen Marinebund eingeführt wurde. Der Marinebund drückt damit seine besonders enge Beziehung zu allen aktiven Soldatinnen und Soldaten der Deutschen Marine und insbesondere zur Marineunteroffizierschule aus.

Solche Verbindungen sind wichtig, sie sind keine „leeren Traditionshülsen“, sondern eine lebendige, notwendige Tradition, weil sie den jeweiligen Bootsmannnachwuchs der Marine in den Blickpunkt rückt und damit immer wieder Einzelleistungen ehrt, die zeigen, dass unsere Soldatinnen und Soldaten ein lebendiger Teil unserer Gesellschaft sind. Bis heute gibt es dafür den Begriff des „Bürgers in Uniform“.

Ich gehe aber noch einen Schritt weiter: Natürlich sind Sie alle Bürgerinnen und Bürger, sie sind Familienväter und -mütter, Freunde, Nachbarn, Vereinskameraden – kurzum: Sie sind ein Teil unserer Gesellschaft.

Aber: Sie leisten etwas Außerordentliches, Sie sind Bürgerinnen und Bürger, die einen anspruchsvollen, herausfordernden, Verzicht verlangenden und oft auch anstrengenden und mitunter sogar gefährlichen Beruf ausüben. [...]

Für Ihren weiteren Dienst in der Bundeswehr und für unser Land wünsche ich Ihnen alles Gute, Mut, Zuversicht, Durchhaltevermögen und vor allem verlässliche Kameradinnen und Kameraden an Ihrer Seite! 🚩

*LtZS/MUS Plön, Lehrgruppe A/1.

Neue Großwerft in China geplant

Nicht nur, dass China seine Schiffbauindustrie im vergangenen Jahrzehnt mit massiver staatlicher Unterstützung so ausgeweitet hat, dass sie nicht nur die inzwischen größte Marine baut, sondern auch gut zwei Drittel aller weltweit vergebenen zivilen Neubaufträge für sich buchen konnte, nein – sie wird auch noch erweitert. Viele chinesische Werften vergrößern ihre Kapazitäten, aber der Plan der Shanghaier Großwerft Hudong-Zhonghua Shipbuilding ist schon grenzwertig. Das staatliche Unternehmen will auf der nördlich der Metropole gelegenen Insel Changxing auf 432 ha eine weitere Großwerft errichten. 2,5 Mrd. US-Dollar werden als Investitionssumme genannt. Mit den dann entstehenden Kapazitäten sollen, sobald die riesigen Anlagen voll in Betrieb sind, die Ablieferungen von derzeit sechs großen Neubauten auf mindestens zehn

gesteigert werden. Vor der bereits bestehenden chinesischen Dominanz im Schiffbau haben zahlreiche Stakeholder in westlichen Ländern gewarnt – vergebens. Jüngst

hat die Trump-US-Administration entsprechende drastische Maßnahmen angekündigt. Bislang ist es aber bei der Ankündigung geblieben. **hjl**



Blick auf die Anlagen von Hudong-Zhonghua in Shanghai

Interessanter Mehrzweckfrachter-Neubau

Das in Hamburg ansässige international tätige Logistik- und Transportunternehmen CLI AG hat bei der niederländischen Werft Royal Bodewes ein neues Schwergutschiff in Auftrag gegeben. Der 8500-t-Mehrzweckfrachter soll speziell auf den Transport von Schwergut und Projektladung zugeschnitten sein und künftig auf der Transatlantikroute zwischen Kanada, den Niederlanden und dem Vereinigten Königreich eingesetzt werden. Zu seiner Aus-

stattung gehören zwei Krane mit jeweils 80 t Hebekapazität. Der Baubeginn ist für Oktober 2025 vorgesehen, die Ablieferung wird im Sommer 2026 erwartet.

Ein zentrales Merkmal des Neubaus ist der methanolfähige Hauptmotor von MAN. Methanol gilt als einer der vielversprechenden alternativen Kraftstoffe der Schifffahrt, da er im Vergleich zu herkömmlichen Treibstoffen zur Reduktion von Treibhausgasemissionen beitragen kann. Ergänzt wird der Antrieb durch einen Eco-Flettner-Rotor, der zusätzlich Windenergie zur Unterstützung des Vortriebs nutzt und so den Treibstoffverbrauch sowie den CO₂-Ausstoß weiter senkt. **hjl**

Im wahrsten Sinne des Wortes „herausragendes“ Merkmal des CLI-Neubaus ist der Eco-Flettner-Rotor, der als Antriebshilfe eingesetzt wird

Jubiläum in Stralsund – 25 Jahre Ostseestahl

Mit einem 40 m langen und 4 m breiten Banner mit der Aufschrift „25 Jahre Ostseestahl“ hat das in Stralsund auf dem Gelände der früheren Volkswerft tätige Spezialunternehmen auf sein Jubiläum aufmerksam gemacht. Seit seinem Start vor 25 Jahren hat sich die Ostseestahl GmbH zu einem attraktiven Aushängeschild des traditionsreichen Wirtschaftsstandorts Stralsund entwickelt, so das Unternehmen über sich selbst. Aktuell sind insgesamt 200 Mitarbeiter im Unternehmen sowie in den Schwesterfirmen Ampership GmbH und Ostsee Marine Solutions GmbH beschäftigt. In den vergangenen Jahren hat sich Ostseestahl von einem reinen Schiffbauzulieferer zu einem breit aufgestellten Spezialunternehmen entwickelt. Es ist nach eige-

nem Bekunden Technologieführer in der 3D-Kaltverformung von Blechen. Das Produkt- und Fertigungsspektrum reicht von den Bereichen Schiffbau und erneuerbare Energien bis hin zu Luft- und Raumfahrt sowie Industrie. Gemeinsam mit Ampership gelang es zudem, in den letzten zwei

Jahrzehnten europaweit der führende Hersteller vollelektrischer und emissionsfreier Schiffe für Binnen- und Küstengewässer zu werden. Derzeit befindet sich eine vollelektrische Fähre im Bau, die künftig die Insel Helgoland mit der Nebeninsel Düne verbinden wird. **hjl**



Das Banner weist auf das Jubiläum hin

Mehrzweckschiffs-Trio komplett an der Werft

Der Bund hat der Werft Abeking & Rasmussen (A&R) in Lemwerder 2020 den Auftrag zum Bau von drei Mehrzweckschiffen erteilt. Deren vorausgerüsteten Kaskos wurden im Unterauftrag von der Western Baltija Shipbuilding im litauischen Klaipeda gefertigt und sind zur Endausrüstung nach und nach zur Werft an der Unterweser geschleppt worden. Den Anfang machte die spätere SCHARHÖRN gefolgt von der MELLUM und nach der Ankunft des dritten Kaskos, der NEUWERK, als Anhang des Schleppers GROSSNORDSEE (Bj. 1994) sind nun alle drei noch unfertigen Bauten zur finalen Ausrüstung bei A&R. Sie sollen die gleichnamigen im Dienst befindlichen Mehrzweckschiffe ersetzen. Es ist vorgesehen, dass die SCHARHÖRN zum Jahresende 2025 an die Generaldirektion Wasser und Schifffahrt (WSV) des Bundes übergeben wird, die MELLUM soll im Spätsommer 2026 folgen und die NEUWERK im Frühjahr 2027.

Die 105 m langen und 20 m breiten Neubauten werden mit Flüssiggas (LNG) betrieben und haben einen Pfahlzug von jeweils 145 t. Er ist deutlich stärker als der der Namensvorgänger. So können sie auch größere Havarien in Schlepp nehmen. Der Landeplatz

für Hubschrauber ermöglicht eine schnelle und flexible Aufnahme von zusätzlichen Spezialkräften und Material. Die Schiffe verfügen über modernste Ausrüstung für die Öl- und Brandbekämpfung sowie die Versorgung von Verletzten. **hjh**



Ankunft der NEUWERK an der Werft, im Hintergrund die SCHARHÖRN

Foto: A&R

MSC GERMANY an den Hamburger Landungsbrücken getauft

Mit einem großen Spektakel rund um die Taufe des neuen Containerriesen auf den Namen MSC GERMANY buhlte die italienische Großreederei Mediterranean Shipping Company (MSC) um die Gunst der Hamburger. Offiziell wollte die Reederei zeigen: „Wir gehören zu Hamburg“. Hintergrund ist der umstrittene Verkauf von 49,9 % der Anteile an dem größten Hafenlogistiker Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) durch die Stadt, die jedoch mit 50,1 % minimal noch größter Anteilseigner geblieben ist. Taufpatin war dann auch folgerichtig Hamburgs Wirtschaftssenatorin Melanie Leonhardt, die den Verkauf gemeinsam mit Finanzsenator Andreas Dressel in geheimen Verhandlungen herbeigeführt hat.

Die MSC GERMANY ist in China auf der Werft Yangzijiang Shipbuilding gebaut worden. Das 366 m lange und 51 m breite Schiff hat

eine Stellplatzkapazität von 16 000 TEU. Der Dual-Fuel-Antrieb leistet 54 960 kW für eine Höchstgeschwindigkeit von 22 kn. **hjh**



Ankunft des Täuflings in Hamburg

Foto: HHLA

Größtes Offshore-Installationsschiff einsatzbereit

Mit der BOREAS, nach dem griechischen Gott der kalten Nordwinde benannt, hat die niederländische Reederei Van Oord das weltweit größte und leistungsfähigste Off-

shore-Installationsschiff in Dienst gestellt. Es ist speziell für den Transport und die Installation von Fundamenten und Turbinen der nächsten Generation in den Offshore-

Windparks gebaut. Die BOREAS ist 175 m lang und ist mit einem Kran ausgestattet, dessen 155-m-Ausleger 3000 t heben kann. Mit diesem neuen Schiff sieht sich die Reederei auf die künftigen Größenordnungen in der Offshore-Windindustrie vorbereitet. Es kann Offshore-Windturbinen mit einer Leistung von mehr als 20 MW und einer Höhe vergleichbar mit dem Eiffelturm installieren. Der Neubau ist nicht nur der weltgrößte seiner Art, sondern laut Reederei auch das erste Schiff seines Typs, das mit Dual-Fuel-Methanol-Motoren ausgestattet ist. Darüber hinaus verfügt das Schiff über ein Batteriepaket mit mehr als 6000 kWh. **hjh**



Der Neubau während seiner Taufe vor der Hochhauskulisse von Rotterdam

Foto: Van Oord

Atemberaubende Schiffsreise

Kreuzfahrt mit der MS AMERA vom südlichen Chile in die Karibik

Christian Rödel

Krachend donnert die pazifische Brandung gegen die Klippen vor der Einfahrt des Hafens von San Antonio, der zu den wichtigsten maritimen Umschlagplätzen (zumeist Kupfer und Schwefelsäure aus der Mine El Teniente) für Chiles Wirtschaft zählt. Den aus Europa ankommenden Touristen bietet sich ein imposantes Bild von Chiles Küste in der Region Valparaíso, durch die sich der Fluss Rio Maipo schlängelt und in den Pazifik mündet.

Hier beginnt eine atemberaubende Reise vom südlichen Chile in Richtung Karibik auf der MS AMERA für die Gäste aus ganz

Deutschland, der Schweiz und Österreich. Mit einem fast familiären Gruß, der da lautet: „Na, auch mal wieder dabei“. So oder ähnlich vertraut empfängt Phoenix-Kreuzfahrtdirektorin Nadine Grasshoff die Gäste, von denen etwa zwei Drittel „Wiederholungstäter“ sind.

Nach dem Ablegen aus San Antonios Hafen nimmt die MS AMERA Kurs in Richtung nördliches Chile, wo in Coquimbo das riesige Wahrzeichen namens Cruz del Tercer Milenio, schon vor der Einfahrt in den Hafen, weithin sichtbar ist. Mit seiner Höhe von 93 m zählt das gewaltige Beton-

Monument zu den größten Sakralbauten in Südamerika. Es fällt auf, dass Ruinen, vermoderte Schiffwracks, zerbröselnde Kaimauern das Bild der 250 000-Einwohner-Küstenmetropole bestimmen: Ein verheerendes Erdbeben und der damit verbundene anschließende Tsunami haben den Menschen und ihren Wohnstätten übel mitgespielt.

In stramm nördliche Richtung geht es weiter über den kühlen Humboldt-Strom, stets in Sichtweite der südamerikanischen Westküste. Zur Einstimmung auf die nächsten Anlaufpunkte der span-

Die AMERA bei ruhiger See vor der Küste Chiles



nenden Kreuzfahrt sorgt Bordlektor Jörg Hertel bei den interessierten Gästen für die entsprechende Horizons-erweiterung und doziert kenntnisreich über die Atacama-Wüste, die Andengipfel, Vulkan-schlote, Dschungel und die wechselvolle Geschichte der Inkas.

Der Pazifik macht seinem zweiten Namen Stiller Ozean alle Ehre, auch die noch folgenden 4315 sm. Da kann man sich beruhigt zurücklehnen und genießen. Natürlich auch die Genüsse aus der Bordküche, die von der steiermärkischen Chefin Kathrin Garbadi souverän gemanagt wird. Was sie am liebsten isst? „Nach Art von Oma und Mutter“, kommt es prompt, „das schmeckt mir immer noch am besten.“

Doch zurück zu weiteren Highlights auf der Route in Richtung Norden. In La Serena, eine der „schönsten Städte Chiles“, so heißt es immer wieder in Reiseführern, erwartet die Kreuzfahrtpassagiere aus architektonischer Perspektive ein Kontrastprogramm zwischen Tradi-

tion und Moderne. Auf der legendären „Panamericana“ zwischen Alaska und Feuerland fährt der Ausflugsbus dorthin. Zudem gehören wirklich malerische Pazifik-Strände zu den Ausflugszielen in dieser Region. Etwas weiter landeinwärts im „verzauberten Tal“ folgt man den Spuren der Molle-Kultur von 2000 bis 600 v. Chr. mit Felsgravuren, Sonnensymbolen und Masken.

Wieder an der Küste liegt bald ein spezieller „Duft“ in der Luft, denn Fischerei ist das zweite Standbein der regionalen Wirtschaft. Meerestiere aller Art werden auf dem quirligen Markt am Wasser feilgeboten. Der nährstoffreiche Humboldtstrom vor der Haustür liefert die Grundlage. Selbst aus Deutschland wurden Fischdampfer angekauft. Ein immer wieder begehrtes Fotomotiv: der frühere Hamburger Hecktrawler JULIUS PICKENPACK, der sich während eines Sturms mit seinem schlanken Steven in die Uferpromenade bohrte.

Peruanisches Leben erkunden

In Matarani legt AMERA hauptsächlich an, um die Busgruppen aussteigen zu lassen. Vor ihnen liegt ein peruanisches Highlight: Arequipa. In gut zwei Stunden Berg- und Wüstenfahrt erreicht man die zweitgrößte Stadt Perus und wichtiges Kultur- und Wirtschaftszentrum mit einer Altstadt, die seit 2000 zum UNESCO-Welterbe zählt. Die wunderschöne Stadt in 2335 m Höhe ist von einer eindrucksvollen Berglandschaft mit vielen, teils noch aktiven Vulkanen umgeben. Der Stadtteil Yanahuara gehört zum alten Teil der Stadt, wo verwinkelte Gassen, Häuser aus Sillar und peruanischem Charme ganz nah sind. In der Markthalle von San Camilo taucht man tief ein in das peruanische Leben. An Souvenirs kann man Wollsachen und Teppiche aus Alpaka- und Lamawolle erhandeln, Masken, handgewobene Ponchos und Nachbildungen alter Inka-Schmuckstücke, Artikel aus Silber, Leder und Holz.



Fotos: Christian Rödel, Arguseye (8)



Lima, die Hauptstadt Perus, zählt zu den schönsten Metropolen Südamerikas und lockt mit prächtigen Parks, Museen und historisch wertvollen Baudenkmalern

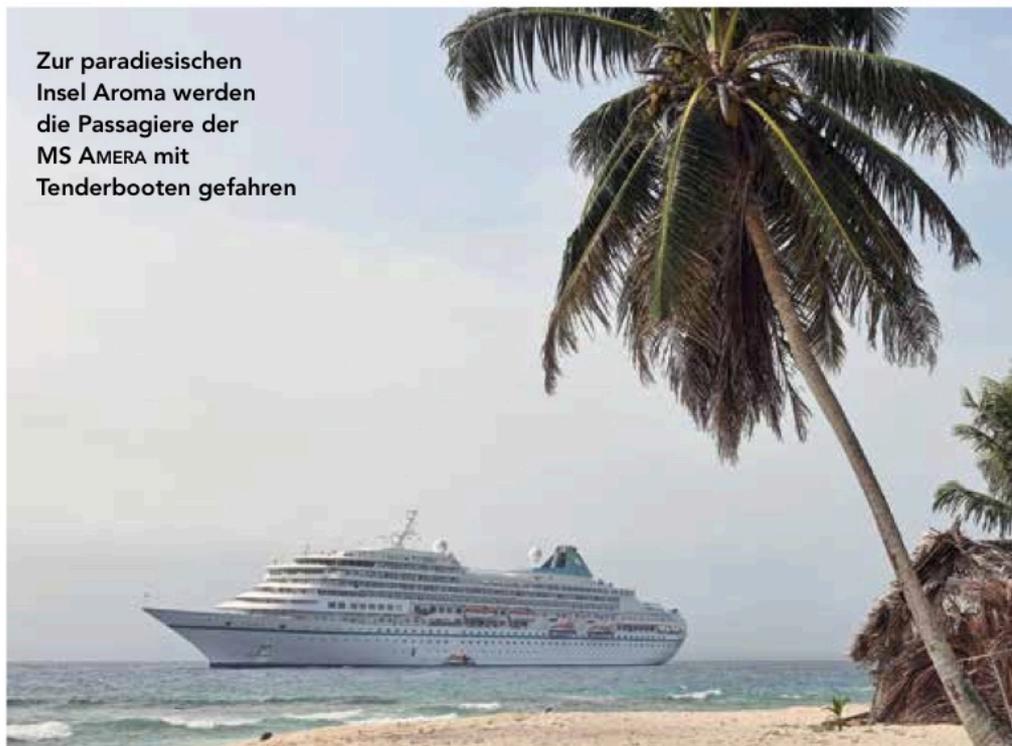


Folkloristische Tänze mitten in der pittoresken Altstadt von Cartagena an der Karibikküste von Kolumbien – die als „Perle der Karibik“ bezeichnete Stadt fasziniert zudem mit abwechslungsreicher Architektur aus der spanischen Kolonialzeit

Coca legal am Reisehöhepunkt

Von Limas Hafen Callao steigt eine Ausflugsgruppe in ein paar Stunden von Null auf 3300 m Meereshöhe – da bleibt so manchem Seefahrer die Puste weg. Beim Verlassen des Fliegers in Cuzco überfällt er einen schlagartig, der Sauerstoffmangel. Abhilfe: Coca-Tee, die legale „Droge“. Sie lindert Kopfschmerzen und macht sogar etwas „high“. Manchmal muss mit der Sauerstoffflasche nachgeholfen werden. Der begleitende Arzt hat alle Hände voll zu tun. Durch das grüne Hochtal von Cuzco dröhnen langgezogene Lokomotiv-Pfiffe. Die 300 000-Einwohner-Stadt aus rosa Naturstein auf Fundamenten alter Inka-Bauten wird wach. In zwei Hotels scharren die Ameraner ungeduldig mit den Füßen. Auf

Zur paradiesischen Insel Aroma werden die Passagiere der MS AMERA mit Tenderbooten gefahren



dem Tagesprogramm steht Perus Touris-tensensation Nummer 1: Machu Picchu, die letzte Zufluchtsstätte der Inka.

Schaukeltrip ins Inka-Reich

Schwarz qualmend rumpelt der schmal-spurige Kreuzfahrer-Zug auf ausgeleierten Gleisen bergan und klettert in mühevollen Vor- und Rückwärtsmanövern auf die Passhöhe von fast 4000 m. Ende der atembe-raubenden Spitzkehrenfahrt. Ab nun geht's nur noch bergab. Hinein ins Urubamba-Tal. In dem beängstigend schaukelnden Bähnle hat man das Gefühl, auf See zu sein – und das mitten in den Anden. Noch hü-len sich Berge und Regenwald in das glei-che Schweigen wie vor ein paar hundert Jah-ren. Jeder hat die Bilder im Kopf, doch nach dreieinhalb Stunden Zockerei übertrifft die Wirklichkeit alle Vorstellungen. Geheim-nisvoll wabern Wolkenfetzen um den pyra-midenförmigen Gipfel des Huayna Picchu. Auf einem 2700 m hohen Gebirgssattel liegt einem das architektonische Wunderwerk zu Füßen, das erst 1911 entdeckt wurde. Nach drei schiffs- und sauerstoffarmen Nächten in Andenhöhen sind die „Aus-reißer“ wieder an Bord. Der Pazifik wird zum Chamäleon, als die AMERA frühmorgens den Rio Guayas ansteuert: das tiefe Dunkelblau wandelt sich in eine träge braune Sauce, auf der Wasserhyazinthen wie kleine Inseln treiben.

Guayaquil: Hafenstadt des „Grünen Goldes“

Ringsum Bananen, nichts als Bananen. Dass Ecuador Exportland Nummer eins



Blick auf den Hafen von Matarani

dieser krummen Früchte ist, davon kann man sich im Hafen von Guayaquil, der mit 3 Mio. Einwohnern größten Stadt des Andenlandes, selbst überzeugen. Palette auf Palette verschwindet in den Luken der Frachtschiffe aus aller Welt. Übrigens auch Kakao und Kaffee.

Die „Fracht“ der AMERA muss bei den herrschenden tropischen Temperaturen ähnlich sensibel gekühlt werden wie das „grüne Gold“ Ecuadors. Juan, ein Schiffsmakler, schützt sich vor den senkrecht herab brennenden Sonnenstrahlen durch einen unverwüstlichen Panama-Hut. „Die werden übrigens hier geflochten“, erklärt er in bestem Hamburgisch, „und ihren Namen haben sie von den Bauar-

beitern des Panama-Kanals.“ Der 50-Jährige fuhr früher als Matrose auf deutschen Bananendampfern. Von der Pier aus geht es mit Bussen durch den dichten Verkehr zum Iguana-Park, dem Anziehungspunkt im Zentrum. Man kommt sich hier vor wie in einem Jurassic Park en miniature: Drachen ohne Ende: knapp einen Meter oder auch darüber messen die grünen Leguane, die es sonst noch auf den Galapagos-Inseln gibt. Ein paar Schritte nach Osten und man ist auf dem Malecon, der kilometerlangen, von restaurierten Kolonialbauten gesäumten Uferpromenade am Rio Guayas.

Nur Natur auf dem Programm

Manta, die zweitgrößte Hafenstadt Ecuadors, blickt auf eine lange Geschichte zurück. Ihr Name leitet sich von der hier früher ansässigen, altindianischen Manta-Kultur ab, die schon vor über 1000 Jahren in der Region ausgedehnte Stadtanlagen baute, künstlich bewässerte Terrassenfelder anlegte, regen Seehandel betrieb und für ihr Töpferhandwerk bekannt war.

Lohnend ist eine Busfahrt entlang der Küste mit schönen Stränden und beschaulichen Fischerdörfern zum etwa zwei Stunden entfernten Nationalpark Machalilla. Der einzige Küsten-Nationalpark Ecuadors wurde 1979 zum Schutz des etwa 50 km langen Meeresuferstreifens gegründet, in dem die einzigen Korallenformationen des Landes neben ursprünglichem tropischen Trocken- und Nebelwald liegen. Die Mangroven- sowie Küs-

tenurwälder, Flusslandschaften und Inseln sind von hohem wissenschaftlichen Wert. Die tropische Trockenwald-Vegetation ist von den flaschenförmigen Ceibo- oder Hahnenkambäumen, die sich durch große Stacheln gegen Pflanzenfresser wehren, Feigen und Kakteen geprägt. Früher erstreckte sie sich entlang des größten Teils der Pazifikküste Mittel- und Südamerikas, ist heute aber fast vollständig verschwunden, weshalb die Flora hier nahezu einzigartig und schützenswert ist.

Einmal durch den Panama-Kanal

Nach einem Seetag – mit Äquatorüberquerung und Taufe soft wegen ungünstigen Wetters in der Showlounge – voraus im Frühdunst die Wolkenkratzer-Wand von Panama City. Die MS AMERA legt aber an am neuen Cruise Terminal auf der Isla Perico, weit draußen vor der Stadt und durch den Amador-Damm mit ihr verbunden. Hier kann man sich die Füße vertreten beim Shopping im Yachthafen oder am Strand der Insel Flamenco ein erstes oder letztes Mal im Pazifik baden. Andere zieht es mit ihren Busausfluggruppen Downtown, zu den Miraflores Schleusen, zum Gatún See mit Gamboa-Regenwald und Embera Indianern.

Am nächsten Morgen dann Puente de las Americas voraus. Der elegante Stahlbogen ist Verbindungsstück zwischen Süd- und Mittelamerika, in Steinwurfnähe zu Panama City. Die Amerikabrücke ist auch ein winziges Teilstück der





Das gepflegte Ozean-Restaurant wartet auf die Gäste



Modern und trotzdem gemütlich – ein weiteres Restaurant an Bord des Kreuzfahrtschiffes

den Verkauf von Kunsthandwerk und bunten Tüchern.

Malerische UNESCO-Altstadt

Weiter geht's im Hafenreigen: quer durch die Karibik nach Kolumbien in eine der schönsten Städte Südamerikas. Cartagena wurde im Jahre 1533 von den Spaniern strategisch günstig auf einer Halbinsel gegründet. Aufgrund regelmäßiger Piratenplünderungen wurde sie mit schweren Wehr- und Befestigungsanlagen versehen. Schnell entwickelte sich die Stadt zum spanischen Militärstützpunkt und wichtigen Ausfuhrtafen für das kolumbianische Hin-



Blick in das Spezialitäten-Restaurant, das Pichler's

33 000 km langen Panamericana zwischen Alaska und Feuerland. „Alte Kanal-Hasen“ wollen auch den neuen, parallel verlaufenden Kanal sehen. Der wurde 2019 für die großen Post-Panamax-Schiffe eröffnet, für Brocken mit 366 m Länge, 50 m Breite und bis zu 14 000 Standardcontainer.

Schauen zwischen den Ozeanen

Für die MS AMERA ist eine 48 000 Euro teure Tagespassage reserviert. Dieses Glück haben Seeleute nur selten. Die Außendecks sind gerammelt voll. Der Panama-Railway-Express, einziger Zug zwischen Atlantik und Pazifik, kommt am rechten Ufer entgegengeschaukelt und begrüßt AMERA mit satt dröhnendem Loktyphon. Lektor Jörg Hertel informiert pausenlos von der Brücke über Historie, Daten, Sehenswürdigkeiten und passierende Schiffe. Ein im Gaillard Cut, der spektakulären Steilwand-Durchfahrt, vorbei rauschender japanischer Containerfrachter entpuppt sich als dickster Brocken mit den höchstzulässigen Panmax-

Maßen: 278 m lang und 33 m breit. Neun Stunden Schau-ins-Land auf der „Hochseeautobahn“ – dokumentiert durch eine ansehnliche Urkunde:

Unter Palmen bei den Kunas

Der Archipel von San Blas erstreckt sich entlang der karibischen Nordküste Panamas mit über 365 Traum-Inseln und -Inselchen. MS AMERA steuert die sogenannte Carti-Inselgruppe an, die direkt vor der Festlandspitze Punta de San Blas im Eingangsbereich in die gleichnamige Bahia liegt.

San Blas ist Heimat und Territorium der Kuna, der Ureinwohner Panamas. Seit 1930 haben sie sich das Recht auf ein eigenes Landesgebiet mit Selbstverwaltung erkämpft und bewahrt. Das Territorium wird in ihrer Sprache als Kuna Yala bezeichnet. Aufgrund der relativen Autonomie und Abgeschlossenheit konnte die ethnische Gruppe der Kuna ihre Kultur bis heute weitgehend erhalten. Jetzt sind es Kreuzfahrtschiffe, die den Bewohnern bescheidene Gewinne bescheren durch

terland. Sehenswert und UNESCO-Weltkulturerbe: die gut erhaltene Festung San Felipe de Barajas, die größte und eindrucksvollste ihrer Art auf dem südamerikanischen Kontinent.

Die imposante Stadtmauer Cartagenas, der frühere Schutzwall mit den großen Wehranlagen, in einigen Abschnitten fast 20 m breit, dient den Bewohnern heute als Flaniermeile und Ort des Entspannens mit Blick auf Karibik, den langen Bocagrande-Strand mit seiner Hochhauskulisse und Altstadt. Die quillt über vor Menschen und Farben. Am Eingang zum Hafen taucht man einmal kurz ein in den tropischen Regenwald. Bunte Papageien und radschlagende Pfaue flattern und krächzen um einen herum. Bäume mit dicken Brettwurzeln suggerieren Urwaldfeeling total.

Zwischen Fisherman's Hut und Leuchtturm

Ein Seetag liegt zwischen Cartagena und den Niederländischen Antillen. Neben ihren Duty-free-Schnäppchen und der

Großraffinerie bietet das 190-m²-Eiland Aruba noch einiges mehr. Ihre karge, überwiegend kaktusenbegrünte Landschaft ist klimatisches Produkt absteigender Luftströme der Passatzone.

Die Inselrundfahrt beginnt in Oranjestad, der Hauptstadt von Aruba. Das Stadtbild ist geprägt von pastellfarbenen holländischen Kolonialgebäuden der frühen Siedlungstage mit geschnitzten Türen und traditionellen Kacheln. Im Gegensatz zu den meisten anderen Karibikinseln gibt es auf den ABC-Inseln keinen tropischen Regenwald. Man erlebt hier eine wüstenähnliche Landschaft mit vielen verschiedenen Kakteen-Arten, Agaven und Aloe-Pflanzen. Auffallend sind die charakteristischen Dividivi-Bäume, deren Kronen sich dem stetigen Ostpassat gebeugt haben und im rechten Winkel abgknickt sind. Weiter geht es entlang der Westküste Richtung Norden, passiert wird Palm Beach mit seinen fantastischen Schnorchelgründen und Fisherman's Hut, bei Windsurfern sehr beliebt, bis zum California Leuchtturm an der kargen Nordspitze Arubas.

Pastellfarbenes Klein-Amsterdam

„Bon Bini!“ Willkommensgruß im Papiamento-Dialekt in Willemstad, der Hauptstadt von Curaçao. Sie ist die größte Insel der Niederländischen Antillen und die mittlere im Bund der ABC-Inseln (Aruba, Bonaire, Curaçao). Dank ihrer geographischen Lage ist Curaçao bereits seit den Anfängen der Kolonialisierung ein hervorragender Güterumschlagplatz. Heute befin-

det sich hier einer der größten Öltraffineriestandorte der westlichen Welt mit entsprechend geschäftigem Hafen und kosmopolitischer Inselhauptstadt. Die 60 km lange und bis zu 45 km breite Insel liegt nur knapp 60 km vor der Küste Venezuelas.

Willemstad, dessen ältester Stadtteil Punta sehr malerische, altniederländische Architektur aufweist, erstreckt sich rund um die weit verzweigte Bucht St. Anna. Die pastellfarbenen Häuser erinnern unverwechselbar an Amsterdam. Vom neuen Kreuzfahrt-Anleger erreicht man die pittoreske Altstadt zu Fuß. Gleich hinter der ersten Wand hundertwasserbunter Häuser öffnet sich der Blick auf die schmale Hafenzufahrt mit dem gelb leuchtenden Fort Amsterdam links und der schwimmenden Königin-Emma-Pontonbrücke rechts. Ungefähr in der Mitte davon lässt sich das Auf- und Zuschwingen samt Schiffspassagen in einer Uferkneipe bei einem kühlen Carib-Bier trefflich genießen. Oder auch während eines Ausflugs die Herstellung und Verkostung des berühmten blauen Curaçao-Likörs. Ganz Bequeme können auch hier noch einen Badetag einlegen, bis es nach einem weiteren Seetag in Santo Domingo, der Hauptstadt der Dominikanischen Republik, heißt: Hier endet die dreiwöchige atemberaubende Kreuzfahrt! 

Die AMERA ist ein Kreuzfahrtschiff, das für den deutschen Reiseveranstalter Phoenix Reisen mit Sitz in Bonn fährt <https://www.phoenixreisen.com/amera.html> (Alles Ca.-Angaben)

Größe:	39 051 BRZ
Länge:	205 m
Breite:	29 m
Tiefgang:	7,25 m
Decks/Stockwerke:	9
Baujahr:	1988 als ROYAL VIKING SUN, ab 2000 als SEABOURNE SUN, ab 2002 PRINSENDAM, ab 2019 AMERA, regelmäßige Renovierungen, zuletzt Oktober 2023 bis Januar 2024, nächste geplante Wertzeit Frühjahr 2026
Antrieb:	WABTEC, 4 x 6.390 PS
Stabilisatoren:	Flossenstabilisatoren Blohm + Voss
Reederei:	BSM, Zypern
Hotel:	sea chefs, Schweiz
Flagge:	Bahamas
Reisegeschwindigkeit:	14 bis 18 Knoten
Schiffsbesatzung:	ca. 420–440, meist europäisch und philippinisch (Offiziere zumeist deutsch und europäisch)
Passagiere:	maximal 835, meist deutsche Gäste
Klassifikation:	Lloyd's Register
Sat.-Kommunikation:	Navigation, Telefon, Internet
Netzspannung:	220 V Wechselstrom, 60 Hertz
Stromspannung im Bad:	220 V/60 Hertz/40 Watt
Bordwährung:	Euro; VISA, MasterCard und deutsche girocards werden akzeptiert, Abrechnung in Euro
Bordsprache:	deutsch
Reiseleitung:	deutsch, ca. 12–14 Reiseleiter
Restaurants:	3 Restaurants mit insgesamt 590 Plätzen; eine lange Tischzeit, freie Platzwahl
Aufzüge/Lifte:	4
Landstrom:	ja



Man möchte am liebsten mittanzeln: Folklore in Cartagena in Kolumbien

Tödliche Arbeitsplätze

Abwrackwerften in Südostasien

Christian König

Die Lebensdauer eines Seeschiffes beträgt 25 bis 30 Jahre, danach sollte es verschrottet werden. Dabei fallen zahllose Gefahrstoffe an. Das zur Wärmedämmung verwendete Asbest ist hochgradig krebserregend. Schwermetalle, die in verschiedenen Schiffsteilen vorhanden sind, können Gewässer und Böden verunreinigen. Mineralöl und andere Schmierstoffe sind schädlich, polyzyklische aroma-

fen, das am 26.6.2025 in Kraft trat. In der Europäischen Union wurde 2013 die europäische Verordnung 1257/2013 erlassen, die strenge Richtlinien für sicheres und verantwortungsvolles Recycling festlegt. Die Einhaltung all dieser Vorschriften macht das Abwracken von Schiffen in Europa jedoch teuer. Und zwar so sehr, dass viele Reeder nach billigeren Alternativen suchen. In Südostasien hingegen sind Gesetze weniger streng. Dort gibt es mehrere Abwrackwerften, um die Stahlgiganten Stück für Stück zu zerlegen. Um Schiffe dort zu verschrotten, sind sogenannte „Billigflaggen“ nötig. Dabei wird das Schiff in einem anderen Land als dem des Reeders registriert, um von günstigeren Bestimmungen, niedrigeren Kosten und weniger Beschränkungen zu profitieren. Damit lassen sich rechtliche und ökologische Verpflichtungen umgehen. Beim Ausflaggen beliebte Länder sind Liberia, Panama oder die Marshallinseln. Sie haben laxer Gesetze bei der Schiffsabwrackung und lassen diese Tätigkeit in südostasiatischen Anlagen zu. Für die Eigner bedeutet dies eine beträchtliche monetäre Ersparnis. Den Preis zahlen andere. Von 2009 bis Mitte 2024 wurden in den großen Zerlegungsbetrieben Südostasiens (Bangladesh, Indien, Pakistan) insgesamt 8221 Schiffe abgewrackt. Die Arbeitsbedingungen in den Schiffsabwrackwerften Südostasiens sind äußerst schlecht. Die Internationale Arbeitsorganisation (ILO) hat diese Tätigkeit aufgrund der hohen Unfall- und Krankheitsrate als

eine der gefährlichsten weltweit eingestuft. In den Betrieben sind hauptsächlich Männer und Jugendliche beschäftigt, oft Migranten aus ländlichen Gebieten. Sie haben weder einen formellen Vertrag noch soziale Absicherung oder Arbeitsgarantien. Sie arbeiten oft ohne persönliche Schutzausrüstung und sind ständig giftigen Stoffen wie Asbest und Schwermetallen ausgesetzt, was ihre Gesundheitsrisiken deutlich erhöht. Darüber hinaus sind die Arbeitszeiten lang und zermürend: Sie dauern zwischen 12 und 16 Stunden, es gibt kaum Pausen und keinen Zugang zu angemessener medizinischer Versorgung. In den Einrichtungen fehlt es an grundlegender Infrastruktur wie Trinkwasser und Toiletten, was die Lebensbedingungen noch weiter verschärft. Von 2009 bis 2024 wurden infolge von Unfällen 470 Todesfälle und 512 Schwerverletzte registriert (die Dunkelziffer liegt noch darüber). Trotz der Bemühungen internationaler und lokaler Organisationen, die Arbeitsbedingungen auf den südostasiatischen Abwrackwerften zu verbessern und Risiken zu reduzieren, führen die hohe Nachfrage nach billigem Abwracken und das Fehlen wirksamer Regulierungen weiterhin zu hochgefährlichen Bedingungen in diesem Gewerbe. In der bemerkenswerten Sonderausstellung „Breaking Ships – Breaking Lives“ macht das Museu Maritim Barcelona (<https://www.mmb.cat/>) noch bis zum 30. November 2025 auf die prekären Bedingungen auf südostasiatischen Abwrackwerften aufmerksam. 



Foto: ck

Schiffe abwracken gefährdet Leben

tische Kohlenwasserstoffe (PAK) und polychlorierte Biphenyle (PCB) sind giftige und persistente Chemikalien, die in Farben und elektrischen Isolierungen verwendet werden. Zinnbasierte chemische Verbindungen sind in Antifouling-Farben enthalten, um zu verhindern, dass sich Kleintiere und Algen am Rumpf festsetzen. Sie sind hochgiftig für Meereslebewesen. Um Mensch und Natur vor diesem Giftcocktail zu schützen, gibt es in Europa strenge Vorschriften. Das Basler Übereinkommen, das 1989 vom Umweltprogramm der Vereinten Nationen adaptiert wurde und seit 1992 in Kraft ist, regelt den internationalen Handel mit gefährlichen Abfällen und deren Entsorgung. Die Internationale Arbeitsorganisation veröffentlichte zudem 2004 Richtlinien für Gesundheit und Sicherheit bei der Abwrackung von Schiffen. Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation beschloss 2009 das Hongkong-Übereinkommen für korrektes und umweltverträgliches Recycling von Schif-

In Deutschland hat kürzlich mit der EWD Benli auf dem Gelände der Emdener Werft und Dock GmbH (EWD) das erste Recycling-Unternehmen nach dem notwendigen Zertifizierungsverfahren den Betrieb aufgenommen. Das Kerngeschäft soll der Rückbau von Seeschiffen, Binnenschiffen, Küstenmotorschiffen sowie Fahrgastschiffen und Fähren werden. „Im Prinzip können wir künftig alles zerlegen, was durch

Foto: EWD



die Seeschleuse in den Emdener Hafen einlaufen kann“, heißt es vom neuen Unternehmen. Erste Anfragen soll es bereits geben. **hjh**

Hier sollen bald auch Schiffe recycelt werden

Henning Otte ist neuer Wehrbeauftragter

Der bisherige MdB Henning Otte (CDU), ein ausgewiesener verteidigungspolitischer Fachmann, ist seit dem 5. Juni neuer Wehrbeauftragter des Deutschen Bundestages. Der 56-jährige Jurist war am 21. Mai in geheimer Wahl zum Nachfolger von Dr. Eva Högl gewählt worden.

Otte, der zuvor sein Mandat niedergelegt hatte, wurde von Bundestagspräsidentin Julia Klöckner vereidigt, die auch die Ernennungsurkunde zum neuen Wehrbeauftragten des Deutschen Bundestages übergab. Der Wehrbeauftragte wird nach Artikel 45 b des Grundgesetzes als Hilfsorgan des Bundestages bei der Ausübung der parlamentarischen Kontrolle der Streitkräfte berufen. Als Wehrbeauftragter achtet er darüber hinaus darauf, dass die Grundrechte der Soldatinnen und Soldaten gewahrt und die Grundsätze der Inneren Führung eingehalten werden.

Henning Otte wurde am 27. Oktober 1968 im niedersächsischen Celle geboren. Nach dem Abitur folgte eine Ausbil-

dung zum Reserveoffizier im Panzerbataillon 333 in seiner Heimatstadt. Nach einer kaufmännischen Lehre und dem Studium der Rechtswissenschaften folgten Stationen in der freien Wirtschaft. Als Politiker sammelte er Erfahrungen in der Kommunal-, Landes- und Bundespolitik. 2005 wurde er Mitglied des Deutschen Bundestages, in den er über die Landesliste Niedersachsen einzog. 2009 gewann er das Direktmandat im Wahlkreis Celle-Uelzen. 2013, 2017, 2021 und 2025 konnte er dieses Direktmandat verteidigen. Er war ordentliches Mitglied im Verteidigungsausschuss und stv. Mitglied im Auswärtigen Ausschuss. Darüber hinaus war Otte in den Jahren 2014 bis Ende 2021 Vorsitzender der Arbeitsgruppe Verteidigung der CDU/CSU-Bundestagsfraktion und damit deren verteidigungspolitischer Sprecher. Weitere Verwendungen als stv. Vorsitzender des Verteidigungsausschusses und Fachsprecher seiner Fraktion für den Ländlichen Raum schlossen sich an. Last, but not least, war Otte ordentliches

Foto: Deutscher Bundestag/Inga Haar



Mitglied in der Parlamentarischen Versammlung der NATO und Delegationsmitglied der Deutsch-Französischen Parlamentarischen Versammlung. **ws**

Eine Schlüsselrolle für MdB Thomas Röwekamp

Nach der Wahl zum 21. Bundestag am 23. Februar dieses Jahres wurde Thomas Röwekamp (CDU) zum Vorsitzenden des Verteidigungsausschusses gewählt. Dort nimmt er eine Schlüsselrolle in der parlamentarischen Kontrolle der Bundeswehr, der sicherheitspolitischen Debatte und den Weichenstellungen für die Zukunft der deutschen Streitkräfte ein.

Der Verteidigungsausschuss ist eines der wichtigsten Gremien des Parlaments. Seine zentrale Aufgabe liegt in der parlamentarischen Kontrolle der Bundeswehr und der Verteidigungspolitik. Er berät Gesetze, prüft Verteidigungsausgaben, begleitet Auslandseinsätze und befasst sich mit Fragen der Sicherheit, Ausrüstung und Struktur der Streitkräfte. Darüber hinaus kann der Vertei-

digungsausschuss gemäß Artikel 45 a des Grundgesetzes jederzeit als Untersuchungsausschuss eingesetzt werden – ein Alleinstellungsmerkmal im deutschen Parlamentarismus.

Röwekamp wurde am 18. Oktober 1966 in Bremen geboren. Nach dem Studium der Rechtswissenschaften absolvierte er das Zweite Staatsexamen und war anschließend als Rechtsanwalt tätig. Er sammelte auf Landes- und Bundesebene vielseitige Erfahrungen, insbesondere zu Themen der Inneren Sicherheit, Verwaltung und Justiz. In seiner Heimatstadt war er unter anderem Senator für Inneres und Sport sowie Bürgermeister. Seine Expertise aus diesen Bereichen bringt er seit seinem Einzug in den Deutschen Bundestag 2021 auch auf bundespolitischer Ebene ein. **ws**

Foto: Deutscher Bundestag/Lorenz Huter/photothek



Anzeige



Schiffsminiaturen in 1:1250 / 1:1200
Internationale Marinen & Handelsschifffahrt
www.ships-and-more.de



Neues Flaggschiff der Meeresforschung

Kanadische Küstenwache: NAALAK NAPPAALUK einsatzbereit

Sidney E. Dean

Das neue kanadische Forschungsschiff NAALAK NAPPAALUK der kanadischen Küstenwache ist speziell für den Einsatz in arktischen Gewässern konzipiert. Der robuste, eisbrechende Rumpf hält extremen Witterungsbedingungen stand und gewährleistet die Navigationsfähigkeit in Eisgebieten.

Das 88 m lange Schiff ist 18 m breit bei einer Verdrängung von 5000 t. Das hydrodynamische Design optimiert die Energieeffizienz und ermöglicht eine zuverlässige Leistung auf rauer See. Mit einer Reisegeschwindigkeit von 12 kn und einer Reichweite von bis zu 12 700 sm ist das Schiff in der Lage, Langstreckeneinsätze durchzuführen. Die Einstufung als Eisbrecher der Kategorie PC6 bedeutet, dass das Schiff eine Eisdecke von 70 bis 120 cm Durchmesser bewältigen kann. Der Arktiseinsatz von Eisbrechern dieser Kategorie ist in der Regel auf Sommer und Herbst beschränkt.

Grafik: Kanadische Regierung



3D-Grafik des Schiffmodells

Leistungs- und Fähigkeitsprofil

Die NAALAK NAPPAALUK zeichnet sich durch ihre Vielseitigkeit aus. Das Schiff ist mit fortschrittlichster Technologie

Fotos: Seaspan (5)



Bau des Forschungsschiffs auf der Werft in Vancouver

ausgestattet, darunter ein hochmodernes Sonarsystem zur Kartierung von Meeresböden und zur Erkennung von Unterwasserobjekten. Es verfügt über ein integriertes Navigationssystem, das GPS, Radar und Satellitenbilder kombiniert. Seine Kommunikationssysteme ermöglichen eine ständige Verbindung mit Forschungseinrichtungen und anderen Schiffen.

Das Schiff ist mit einem Arbeitsdeck ausgestattet, auf dem je nach Anforderungen verschiedene Ausrüstungsmodule ausgetauscht werden können. Hinzu kommen eine Beobachtungsstation für Meeres-säuger, mehrere Labors sowie modernste Geräte zur Datenerfassung und -analyse hinsichtlich Wasserqualität, Temperatur und Meeresströmungen. Es führt sowohl ferngesteuerte wie autonome unbemannte Unterwasserfahrzeuge für detaillierte Meeresuntersuchungen mit.



Das Forschungsschiff auf der Seaspan Werft



Die Tochter des Namensgebers vor dem Heck

Nicht nur die Einsatzsysteme sind auf dem höchsten Standard. Auch die Unterkünfte und Gemeinschaftsräume einschließlich Fitnessraum sind komfortabel ausgestattet, um längere Törns angenehmer zu gestalten. Die Unterkünfte bieten Platz für bis zu 60 Personen, darunter 34 Besatzungsmitglieder und 26 Wissenschaftler. Die Hauptaufgabe des Schiffs liegt in der wissenschaftlichen Forschung, insbesondere in den Bereichen Meeresbiologie, Geologie und Klimaforschung. Darüber hinaus unterstützt die NAALAK NAPPAALUK Such- und Rettungsmissionen sowie Überwachungs- und Sicherheitseinsätze in arktischen Gewässern. Das Schiff trägt auch zur territorialen Souveränität Kanadas bei, indem es regelmäßig Patrouillen in den Nordmeeren durchführt.

Entwicklungszeitplan

Die NAALAK NAPPAALUK wurde benannt nach einem renommierten Inuk-Ältesten, der sich für den Schutz und die Förderung der Inuit-Sprache und -Kultur einsetzte, und tritt die Nachfolge des bereits 2022 (nach 58 Einsatzjahren) außer Dienst gestellten Forschungsschiffs CCGS HUDSON an. Der Beschluss zur Beschaffung des neuen Schiffes wurde 2015 gefasst, doch wurde die Umsetzung wiederholt verschoben. Die Kiellegung auf der Seaspan Shipyards Werft in Vancouver, British Columbia, erfolgte im November 2022. Der Stapellauf fand am

17. August 2024 statt. Die Seerprobung vor der kanadischen Westküste begann am 18. Juni 2025. Nach Abschluss dieser letzten Phase wird das Schiff im Spätsommer in Dienst gestellt und zum ständigen Standort am Bedford Institute of Oceanography in Dartmouth, Nova Scotia, überführt. Die NAALAK NAPPAALUK wird sowohl der Küstenwache wie der kanadischen Fischereibehörde dienen und in den atlantischen Gewässern Kanadas sowie in der östlichen Arktis eingesetzt. 



Blick auf das Arbeitsdeck am Heck



Seerprobung NAALAK NAPPAALUK in British Columbia



Mission: Marine-Ehrenmal erhalten

Spendenkonto: DMB/Treuhänder Theis Stiftung
 Bank: Kieler Volksbank
 IBAN: DE68 2109 0007 0056 7766 40

Gemeinsam schaffen wir das!

Wir danken allen, die gespendet haben sehr herzlich für ihr Engagement für die Rettung des Marine-Ehrenmals in Laboe. Die Reihenfolge der Spenden entspricht dem Zahlungseingang auf unserem Konto für die Monate Juni/Juli 2025

MK Aulendorf	300,00 €
Stefan u. Beate Bomer	20,00 €
Lutz Damm	100,00 €
Andreas Timmann	100,00 €
Dirk u. Edeltraud Werner	50,00 €
Reiner u. Margit Schmidt	200,00 €
Sebastian Kaumanns	2,00 €
Hans Christian Greiser	30,00 €
Heiko Trautner	200,00 €
Martin Hupfer	50,00 €
Fabian Stöhr	200,00 €
Herbert Spickmann	100,00 €
Michael Schelter	30,00 €
Roger Erdbruegger	200,00 €
Rainer Vogel	50,00 €
Dirk Fischer	50,00 €
Uwe Böhme	100,00 €
Rene Grotjahn	150,00 €
Dominik Schuchardt	11,11 €
Jürgen Fischer	25,00 €
Gebhard Weber	20,00 €
Axel Schmidt	5,00 €
Hans Joachim Krieger	50,00 €
Herbert Schinkel	20,00 €
Ralf Milzarek	100,00 €
Gunnar Hallmann	50,00 €

Adrian Antoni u.	
Brygida Maria Kempa	25,00 €
Eckhard Argut u.	
Gundula Weiner-Argut	50,00 €
Bernd Faikosch	250,00 €
Dr. Holger Meyer	100,00 €
Hellmut Schwarz	50,00 €
Karl-Heinz Weber	50,00 €
Nils Kallweit	30,00 €
Marco Gehring u. Frank Kretschmer	52,50 €
Spendentonne M-Sozialwerk	390,00 €
Gert-Uwe Liedtke	30,00 €
Harald Richters	50,00 €
Sabine Wernert	50,00 €
Spendentickets Mai 2025	1.352,00 €
Andreas Timmann	8,68 €
Heiko Trautner	30,00 €
Martin Hupfer	15,00 €
Guido Manshausen	25,00 €
Gerd u. Gerda Wehner	50,00 €
Fabian Stöhr	25,00 €
Marco Franzen	38,23 €
Michael Klinkenberg	100,00 €

Foto: Stephen Gergs



Bernd Bittner	200,00 €	Reiner Segatz	100,00 €
Jürgen Kätker	200,00 €	Kai u. Dr. Barbara Semleit	200,00 €
Björn Poehlmann	60,00 €	Manuel Doczat	10,00 €
Heiko Peters	10,00 €	Peter Fellner	200,00 €
Gerhard Bauhaus	100,00 €	Florian Harder	25,00 €
Dennis Krzyzewski	50,00 €	Norbert Passgang	50,00 €
Hans-Günther Haase	50,00 €	Edwin Frohlich	100,00 €
Aaron Herminghaus	50,00 €	Paul Mussweiler	200,00 €
Michael Klages	50,00 €	Björn Möhwald	15,00 €
Alexander Jankowski	10,00 €	Tobias Kleinschmidt	10,00 €
Alexander Hertter	200,00 €	Deutsche Maritime Akademie	500,00 €
Björn Sachse	20,00 €	Jasmin Gussow	212,00 €
Maik Dobosch	50,00 €	Martin Kübel	200,00 €
Jonas Faupel	10,00 €	MK Heusweiler	350,00 €
Olaf Liebe	20,00 €	Glücksrad KiWo	730,00 €
Bolko Schuseil	100,00 €	Dirk u. Edeltraud Werner	50,00 €
Stefan Gerhards	25,00 €	Jürgen Häring	266,00 €
Tobias Kleinschmidt	10,00 €	Patricia Schneider	15,00 €
Förderung Vet. u.		Harry Klein	100,00 €
Reservistenbetr. Feldpost e.V.	250,00 €	Arthur Rusch	20,00 €
Matthias Corbach	2,50 €	Christian Hüttl	25,00 €
Dirk Ortwin Schweier	100,00 €	Wolfgang Kuhn	20,00 €
Andreas Timmann	20,00 €	Ursula Baas	50,00 €
Aaron-Cecil Nowak	2,00 €	Gunnar Hallmann	50,00 €
Andreas Beensen	5,00 €	Spendentickets Juni 2025	1.526,00 €
Paul Mussweiler	350,00 €	Alwin Schötz	100,00 €
Glücksradaktion Sanierung	1.280,00 €	Manfred Rein	25,00 €
Michaela Dalkmann-Steen	5,00 €	Ingo Beuser	50,00 €
Heiko Trautner	50,00 €	Michael Pacht	20,00 €
Martin Hupfer	2,00 €	Prof. Dr. F. Wilhelm u.	
Fabian Stöhr	50,00 €	Thekla Fuchs	100,00 €
Matthias Lauer	10,00 €	Ralf Heitmann	50,00 €
Wolfgang Hildebrandt	100,00 €	Christoph Biela	10,00 €
Thorsten Seidel	100,00 €	Heiko Peters	10,00 €
Jan-Hendrik Apel	100,00 €	Christian Augsburg	10,00 €
Andreas Rohde	20,00 €	Jan Mühlhausen	10,00 €
Bastian Korell	5,00 €	Gitta Anette Seiff	50,00 €
Stefan u. Beate Bomer	20,00 €	Michael u. Mandy Schmidt	20,00 €
MKE-Kutter-Crew	400,00 €	Matthias Corbach	2,50 €
Hans Christian Greiser	30,00 €	Dieter Bayerer	88,00 €

Bis zum 31. Juli 2025 wurden
703.431,84 € gespendet

Hoffnungsschimmer für das MEM

Das Land Schleswig-Holstein unterstützt die Sanierung des Turms im MEM. Staatssekretär Guido Wendt hat dem Präsidenten des DMB Heinz Maurus weitere Unterstützung zugesagt. Das Land möchte jeden eingeworbenen Spenden-Euro bis zu einer Summe von 500.000 Euro verdoppeln. „Für uns ist das eine besondere Motivation, weiterhin Vollgas zu geben und unsere Spendenaktion noch einmal zu verstärken“, betont Maurus. Diese Initiative des Ministeriums für Allgemeine und Berufliche Bildung, Wissenschaft, Forschung und Kultur ist ein bedeutender Impuls für die laufende Kampagne „Rettungsscrew gesucht“. Die Renovierungskosten von rund 5,3 Mio. Euro übersteigen die Mittel des Marinebundes deutlich. Daher setzt sich der Verein neben Spenden auch erfolgreich für Fördermittel von Bund und Land ein. Derzeit besteht noch eine Finanzierungslücke von etwa 1,2 Mio. Euro. „Das erfordert jetzt ein Allemanns-/Allefrau-Manöver“, so Maurus. „Ich bin jedoch optimistisch, dass wir spätestens im Frühjahr 2026 mit der Ausschreibung beginnen können und dann bald das Gerüst am Turm steht.“

DMB/ws

Ziel: 1.200.000,00 €

**Aktueller Spendenstand:
703.431,84 €**

**Noch 496.568,16 €
bis zum Ziel!**

58 %



Ein Kriegsende

Weitere Fakten zu den Opfern von M 612

Dieter Hartwig

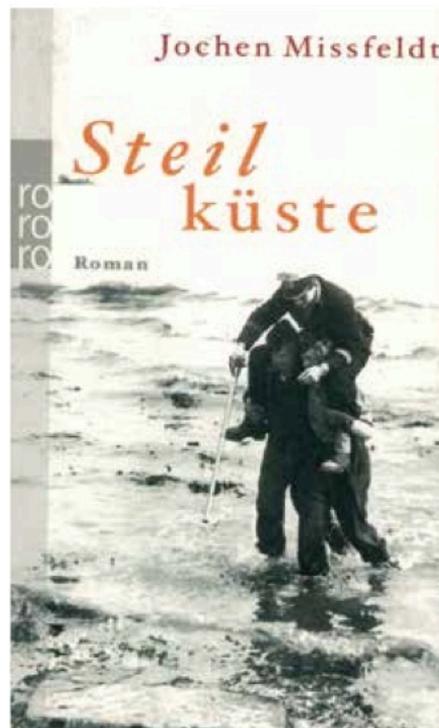
Siegfried Lenz antwortete 1990 nur ausweichend auf die Frage nach einem realen Hintergrund für seine Erzählung über ein Ereignis am Tage der Kapitulation im Nordraum (5. Mai 1945). Auch Andreas von Klewitz erwähnt in seinem Beitrag in Leinen los! 7-8/2025, S. 32 ff. keinen Wirklichkeitsbezug – tatsächlich aber hat es ihn gegeben; und zwar genauso, wie Lenz/von Klewitz es beschrieben haben, allerdings mit 11 (!) Hingerichteten! Der Vorgang wird im Internet https://de.wikipedia.org/wiki/M_612 ausführlich beschrieben, u.a. mit den Namen aller 11 Hingerichteten. Zum Schluss heißt es dort: „In Sonderburg wurde am 9. September 2020 eine Gedenkstätte errichtet.“ Darüber konnte man schon in Leinen los!, Heft 5/2021 lesen: Auf Initiative einer Berliner Geschichtswerkstatt und mit Unterstützung einer dänischen Museumsdirektorin sowie des ehemaligen Chefredakteurs der Zeitung „Nord-schleswiger“ erinnert seitdem ein Gedenkstein mit einem ausführlichen Text an die schrecklichen Ereignisse des 5./6. Mai 1945. Besonders beachtens- und anerkenntenswert:

1. Der Ort dieses Gedenksteins: Dänemark – im April 1940 völlig unprovokiert vom Deutschen Reich überfallen und fünf Jahre lang besetzt!
2. Das seit 30 Jahren dort andauernde Gedenken: Erstmals 1995 an den Gräbern der Hingerichteten, dann 2020 die erwähnte Einweihung des Gedenksteins unter Teilnahme dänischer und deutscher Offizieller und eine erneute Gedenkveranstaltung in diesem Jahr (2025).

Abschließend sei noch an eine ähnliche Schrecklichkeit nach Kriegsende erinnert: Noch am 10. Mai 1945 wurden drei Marinesoldaten in der Geltinger Bucht hingerichtet. Darauf weist (schon seit 1999) ein Gedenkstein in Noorgardholz (Steinbergkirche/Geltinger Bucht) hin –, nachzulesen u.a. in Jochen Missfeldt, Steilküste. Ein See- und Nachtstück, Rowohlt Verlag 2005 <https://geschichte-s-h.de/sh-von-abis-z/todesurteile/>



Ida Gatz (geb. Ritz) am Gedenkstein an der Sonderburger Hafenfront. Sie hält ein Foto ihres Bruders Gustav Ritz in der Hand, damals Besatzungsmitglied von M 612. Er wurde nur 22 Jahre alt



Nach der Kapitulation in Norddeutschland und Dänemark wurden in der Nacht vom 5. auf den 6. Mai 1945 elf deutsche Marinesoldaten an Bord des Minensuchschiffes M 612 wegen Meuterei verurteilt.

Sie wurden hingerichtet und ihre Leichen im Alsensund versenkt.

Sieben der Hingerichteten trieben in den folgenden Wochen an Land entlang der Küste und wurden auf dem Friedhof der Christianskirche zur Ruhe gebettet.

Sie gehörten zu den letzten sinnlosen Opfern eines Krieges, der von 1939 bis 1945 die Welt verwüstete.

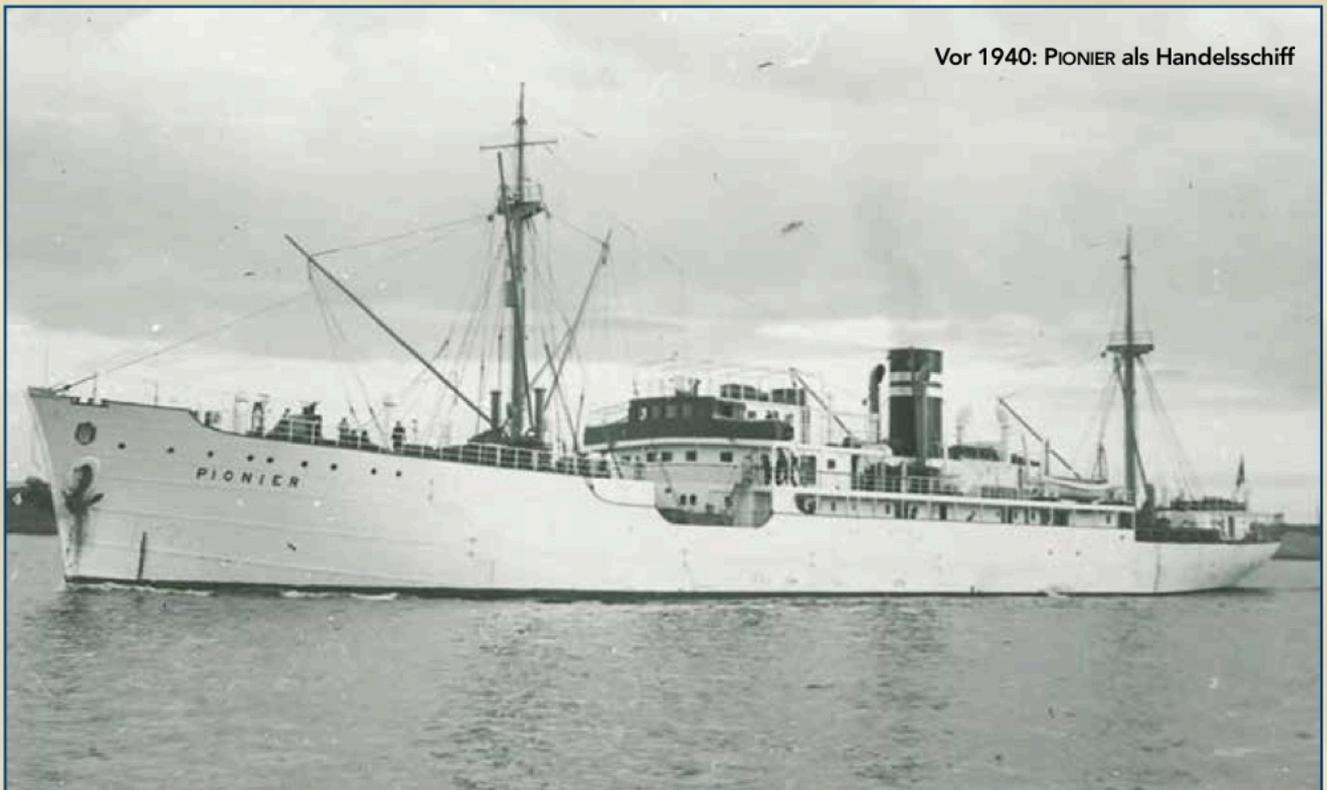
In dankbarem Gedenken an das Ende des Krieges und in Erinnerung an dessen viele Opfer wurde diese Tafel errichtet. 1945 Sonderburg 2020

Historisches Kalenderblatt 9/2025

Vor 85 Jahren:

Der Verlust des Truppentransporters PIONIER

Jann M. Witt



Vor 1940: PIONIER als Handelsschiff

Foto: Archiv DMB

Am Abend des 2. September 1940 wurde der deutsche Truppentransporter PIONIER etwa 15 sm nördlich von Skagen durch das britische U-Boot STURGEON versenkt. Von den 823 an Bord befindlichen Personen überlebten 487, 336 Männer hatten ihr Leben verloren oder wurden vermisst.

Die PIONIER war am 2. November 1933 auf der Vulkan-Werft in Bremen-Vege-sack vom Stapel gelaufen. Das für die Hamburger Reederei F. Laeisz gebaute, 3264 BRT große Kühlschiff war 114,90 m lang, 13,60 m breit. Seine Dieselmotoren ermöglichten eine Geschwindigkeit von 15 kn.

Die PIONIER fuhr als Bananenschiff für die „Afrikanische Frucht-Compagnie“, kurz AFC, eine Tochtergesellschaft der Reederei F. Laeisz. Sie brachte die noch grünen Früchte von Westafrika nach Hamburg, wo sie fertig gereift und dann in den Obstläden der AFC verkauft wurden. Die PIONIER wurde in Westafrika vom Beginn des Zweiten Weltkriegs überrascht. Es gelang ihr jedoch, über die Kanarischen Inseln und den Nordatlantik nach Hamburg zu gelangen, wo sie Anfang Januar 1940 wohlbehalten eintraf.

Am 9. April 1940 überfielen deutsche Marine-, Heeres- und Luftwaffenverbände mit der Operation Weserübung ohne Kriegserklärung Dänemark und Norwegen. Ziel war es, einem britischen



Foto: Archiv DMB

Der Truppentransporter PIONIER in Frederikshavn

Zugriff auf Nordnorwegen zuvorzukommen, den Nachschub von den schwedischen Erzlagern über den auch im Winter eisfreien Hafen Narvik zu sichern sowie eine Operationsbasis für den Seekrieg im Nordatlantik zu gewinnen. Doch während die Besetzung Dänemarks weitgehend reibungslos verlief, ergaben sich die von englischen, französischen und polnischen Verbänden verstärkten norwegischen Truppen erst nach wochenlangem erbittertem Widerstand.

Zur Versorgung der Truppen in Norwegen wurde die PIONIER von der Kriegsmarine als Truppen- und Materialtransporter übernommen und erhielt eine Flakbewaffnung zum Selbstschutz. In den folgenden Monaten verkehrte das Schiff regelmäßig zwischen dem norddänischen Hafen Frederikshavn und der norwegischen Hauptstadt Oslo.

Auch die letzte Fahrt der PIONIER folgte dieser Routine: Am Abend des 2. September 1940 verließ sie, gesichert von zwei Torpedobooten, Frederikshavn mit Ziel Oslo. Zusätzlich zu der regulären Besatzung von 70 Seeleuten und Flakartilleristen hatte die PIONIER 753 Wehrmachtssoldaten an Bord, von denen die meisten auf der Rückreise aus dem Heimaturlaub waren. Kurz nach 21 Uhr wurde sie von dem britischen U-Boot STURGEON torpediert und begann zu sinken. Der raschen Hilfeleistung durch deutsche Vorpostenboote sowie das Transportschiff UTLANDSHÖRN und dessen Geleitfahrzeuge war es zu verdanken, dass 487 der 823 an Bord befindlichen Personen überlebten. In der Folge wurden die dänischen Häfen ausschließlich für die Materialverschiebung genutzt.

2018 wurde das Wrack der PIONIER von einer dänischen Expedition wiedergefunden. Dabei wurde festgestellt, dass das Heck fehlt. Vermutlich wurde es durch den Torpedotreffer abgerissen.

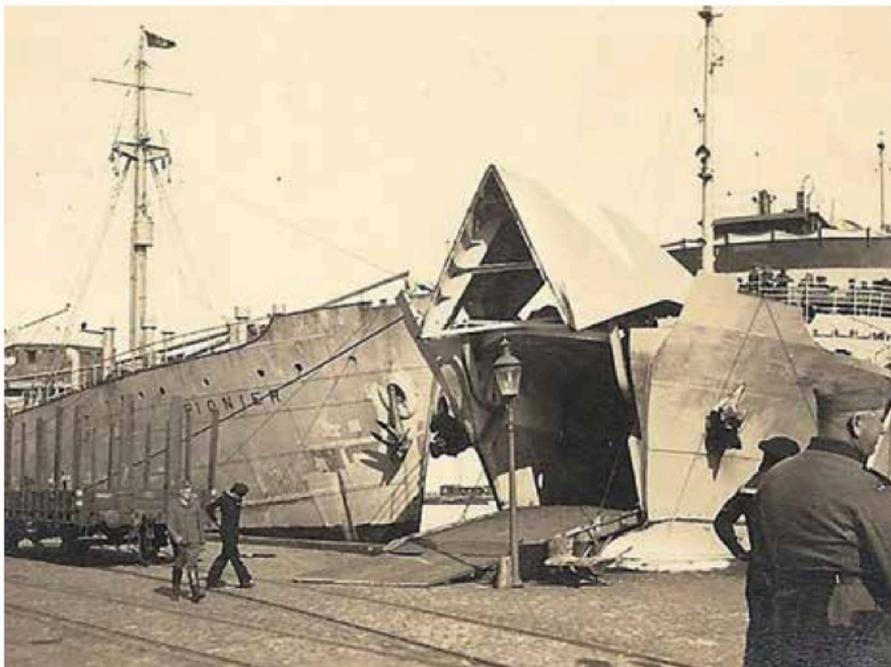


Foto: Wikimedia commons

Die PIONIER (l.) und die ehemalige norwegische Passagier- und Autofähre PETER WESSEL wurden im Pendelverkehr zwischen Frederikshavn und Oslo eingesetzt

Lang ist's her

Ostasien-Schnelldampfer für den Norddeutschen Lloyd

Hans Jürgen Witthöft

Der Norddeutsche Lloyd (NDL), Bremen, hat 1935 einen Dienst mit drei Schnelldampfern nach Ostasien aufgenommen. Mit den ebenso formschönen wie technisch interessanten Neubauten wurden viele Hoffnungen sowohl der Reederei als auch der Regierung erfüllt, wenn auch ein wirtschaftlicher Erfolg – zumindest bis zum Kriegsausbruch – ausblieb

Nach den Konzentrationsbewegungen, die die deutsche Schifffahrt während der Wirtschaftskrise in den 20er-Jahren durchlebt hatte, setzte ab 1932 deren sogenannte Neuordnung oder Entflechtung ein. Dazu gehörte Anfang 1935 auch die Auflösung der 1930 gebildeten Hapag-Lloyd Union. Die beiden großen Linienreedereien Hapag und Lloyd, an denen das Reich inzwischen die Aktienmehrheit hielt, mussten danach ihre Fahrtgebiete aufteilen oder Gemeinschaftsdienste einrichten. Im Zuge dieser Entflechtungsaktion wurde dem Norddeutschen Lloyd in Bremen 1935 der Passagierdienst nach Ostasien zugesprochen. Er sollte ihn fortan allein betreiben. Das war insofern folgerichtig, denn die Bremer hatten zweifellos eine größere Tradition in diesem Fahrtgebiet als die Hapag. Die Regelung war auf 15 Jahre angelegt und trat am 1. Januar 1935 in Kraft. Der Hapag wurde die Option zugestanden, sich an



Der Salon der GNEISENAU

Foto: DMB

dem Dienst zu beteiligen, „sobald diese Fahrt mit mehr als drei Schnelldampfern betrieben wird“.

Bereits vor dieser Regelung hatten beide Reedereien Neubauten für diesen Dienst bestellt. Der Lloyd zwei bei der Deschimag AG Weser in Bremen, die Hapag

eins bei Blohm & Voss in Hamburg. Die annähernd baugleichen Schiffe sollten eine Vermessung von rund 18 000 BRT haben und mit einer Geschwindigkeit von gut 20 kn zwar nicht so schnell sein wie die Schnelldampfer auf der Nordatlantikroute, aber mit der Innenausstat-

Die GNEISENAU nachts in Bremen



Foto: DMB

Foto: DMB

Die POTSDAM fuhr 1946 als EMPIRE FOWEY zur See

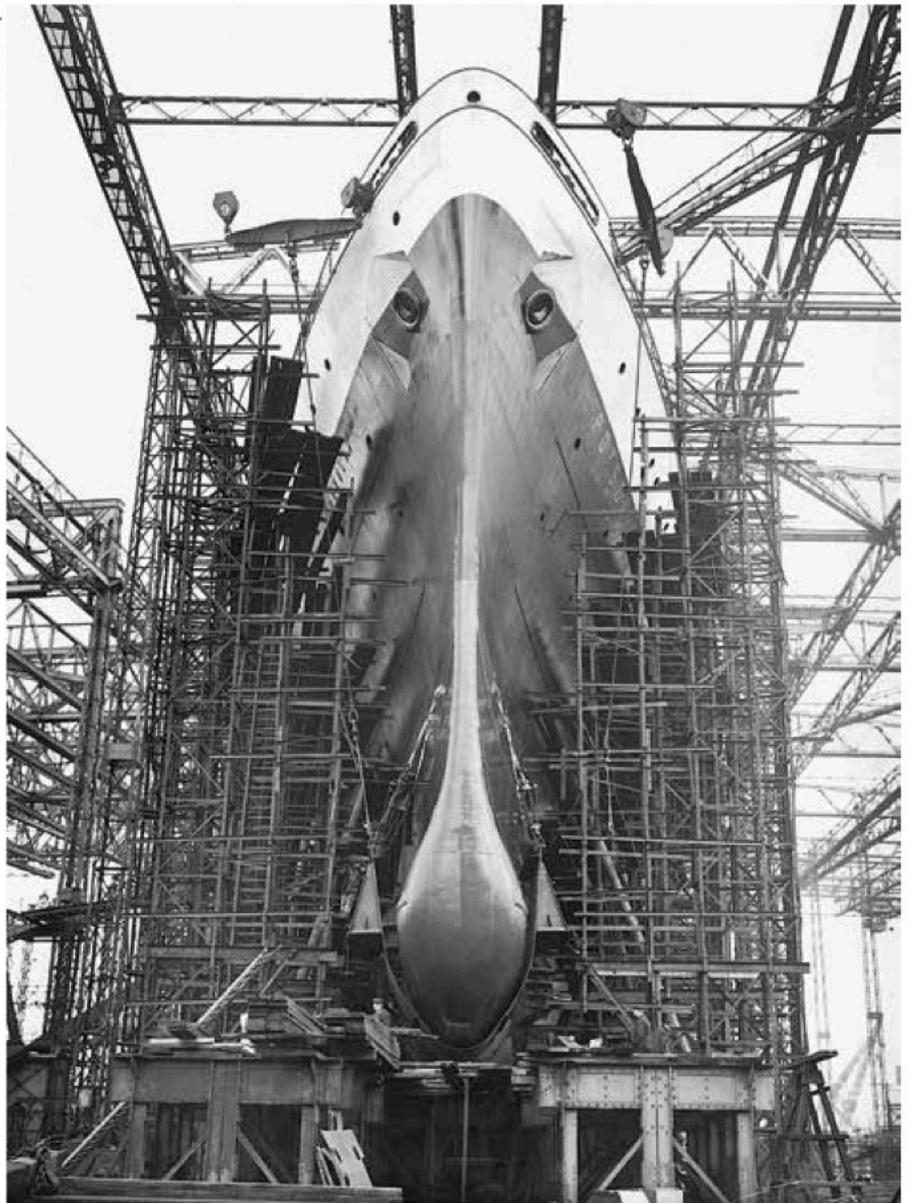


tung – ganz im Sinne der neuen Regierung – repräsentativ und der Konkurrenz, vor allem der britischen, technisch überlegen sein. Es gelang, allerdings nur mit Einschränkungen. Mit den drei Schnelldampfern konnte der Norddeutsche Lloyd letztlich zwar Spitzenschiffe im Fahrtgebiet Ostasien einsetzen, ein wirtschaftlicher Betrieb war mit ihnen jedoch kaum möglich. Aber es waren schiffbaulich interessante Schiffe mit teilweise bahnbrechenden Neuerungen.

Um das vorwegzunehmen, diese Neuerungen betrafen vor allem, aber nicht nur, die Antriebskonzepte. Alle drei erhielten nämlich Turbinenantrieb. Zwar wäre ein Dieselantrieb wirtschaftlicher gewesen, der hätte jedoch wegen der Größe der Schiffe und der geforderten Geschwindigkeit unverhältnismäßig viel Raum beansprucht. Zudem hätten Vibrationen und Geräusche das für Passagierschiffe erträgliche Maß überschritten. Zwei der Neubauten, die späteren SCHARNHORST und POTSDAM, erhielten turbo-elektrischen Antrieb, die spätere GNEISENAU dagegen Getriebeturbinen.

Über die Antriebsanlage hinaus wurden viele Hilfsmaschinen an Bord elektrisch betrieben. Besonders erwähnenswert sind dabei die sechs auf der POTSDAM neben dem üblichen Ladegeschirr vorhandenen elektrischen Drehwippkräne. Auch schiffbautechnisch wurde Neuland betreten – in durchaus unterschiedlicher Weise. Hervorzuheben ist besonders die Einführung des Schweißens mit dem das traditionelle Nieten ersetzt wurde. Beim Bau der POTSDAM wurden beispielsweise 90 % der Verbindungen geschweißt, dar-

Foto: Archiv hjw



Die POTSDAM eingerüstet auf der Helling. Gut zu erkennen, der damals noch ungewöhnliche Bugwulst

unter erstmals der komplette Doppelboden, und zwar mit Lichtbogentechnik. Insgesamt waren es rund 70 km Schweißnähte, was zu einer Verringerung des Stahlbaugewichts um rund 600 t geführt hat. Durch die Ersparnis an Stahl erhöhte sich, bei gleichzeitig größerer Festigkeit des geschweißten gegenüber dem genieteten Schiffskörper, die Tragfähigkeit um rund 1000 t. Die Anzahl der mit dem Schweißen ersetzten Nieten betrug etwa 1,2 Mio. Stück.

Dass die POTSDAM nicht vollständig geschweißt wurde, war durchaus geplant und hatte mehrere handfeste Gründe: Erstens wäre die Montage der komplett geschweißten Außenhaut des Schiffes teurer gekommen, und zweitens musste

Ursula Gräfin von Gneisenau, Enkelin des preußischen Feldmarschalls und Heeresreformers Neidhardt von Gneisenau, vom Stapel.

Bleiben wir bei der POTSDAM. Bei den anderen beiden Schiffen des Trios lief es ähnlich ab. So ist der Stapellauf des Neubaus nach einem damaligen Bericht der Werft Blohm & Voss, für die es nach langer Zeit wieder ein großer Schnelldampfer war, innerhalb einer Minute glatt verlaufen. Das Ablaufgewicht betrug 8500 t, der Druck auf den vorderen Teil des Schlittens zu Beginn des Aufschwimmens rd. 2000 t. Vor dem Stapellauf hatte sich der schlanke, elegante Schiffsrumpf, der vorn in einem leicht geneigten, geraden Stahlplatten-Vorsteven mit einem Bugwulst

an den Auftraggeber Hapag, sondern an den Norddeutschen Lloyd – die Gründe wurden bereits erwähnt. Die wesentlichen technischen Daten der POTSDAM sind (die anderen Neubauten differieren nur geringfügig): 17 528 BRT Vermessung bei gut 193 m Länge, 22,60 m Breite und 12,42 m Tiefgang. Gut 250 Passagiere konnten etwa je zur Hälfte in der 1. und der Touristenklasse untergebracht werden. Die Kabinen und Gesellschaftsräume seien außergewöhnlich geräumig. Es gebe in beiden Klassen, abgesehen von wenigen Ausnahmen, nur Außenkabinen, deren Belüftung und Klimatisierung höchsten Ansprüchen genügten, so die Beschreibung der Werft. Gleiches gelte für die eleganten Gesellschaftsräume beider Klassen, deren „Ausstattung von kaum einem anderen Ostasienschiff übertroffen werden dürfte“.

In einer Broschüre aus dem Jahr 1936 formulierte es der ND L so, „auf die Schaffung großer Promenaden-, Spiel- und Sportdecks wurde besonderer Wert gelegt. Die außerordentlich gehaltenen Fahrgastzimmer stehen in der 1. Klasse zum weitaus größten Teil mit Privatbädern, Brausen usw. in Verbindung. Eine weitverzweigte elektrische Lüftungsanlage sorgt in allen Teilen des Schiffes für ständige Lüfterneuerung.“

Außer an die mit großer Sorgfalt gestalteten Passagiereinrichtungen war selbstverständlich auch an die Ladung gedacht. Auf jedem Schiff standen sechs große Laderäume mit einem Fassungsvermögen von 14 000 m³ zur Verfügung, bestückt

ein gewisser „Nierterstamm“ vor allem für den Reparaturbereich erhalten bleiben. Darüber hinaus herrschte noch ein Mangel an geübten Schweißern und schließlich gehörte zu jedem Schweißer auch ein Schweißaggregat, und in dieser Hinsicht gab es auf der Werft einen Fehlbestand. Als erster der neuen Schnelldampfer ging am 14. Dezember 1934 die SCHARNHORST (18 184 BRT) bei der AG Weser zu Wasser. Welche Bedeutung diesem Neubau für die prestigeträchtige Ostasienfahrt beigemessen wurde, zeigt schon die Anwesenheit des neuen Reichskanzlers Adolf Hitler beim Stapellauf. Noch mehr hochrangige Gäste meldete Blohm & Voss beim Stapellauf der POTSDAM (17 528 BRT) am 16. Januar 1935. Angeführt wurde die illustre Schar von Reichsstatthalter Karl Kaufmann, Kriegsmarinchef Admiral Erich Raeder und Hamburgs Regierendem Bürgermeister Carl Vincent Krogmann. Die Taufe vollzog Potsdams Oberbürgermeister Generalmajor a.D. Hans Friedrichs. Die GNEISENAU (18 160 BRT) lief als dritter Schnelldampfer am 17. Mai 1935 nach der Taufe durch

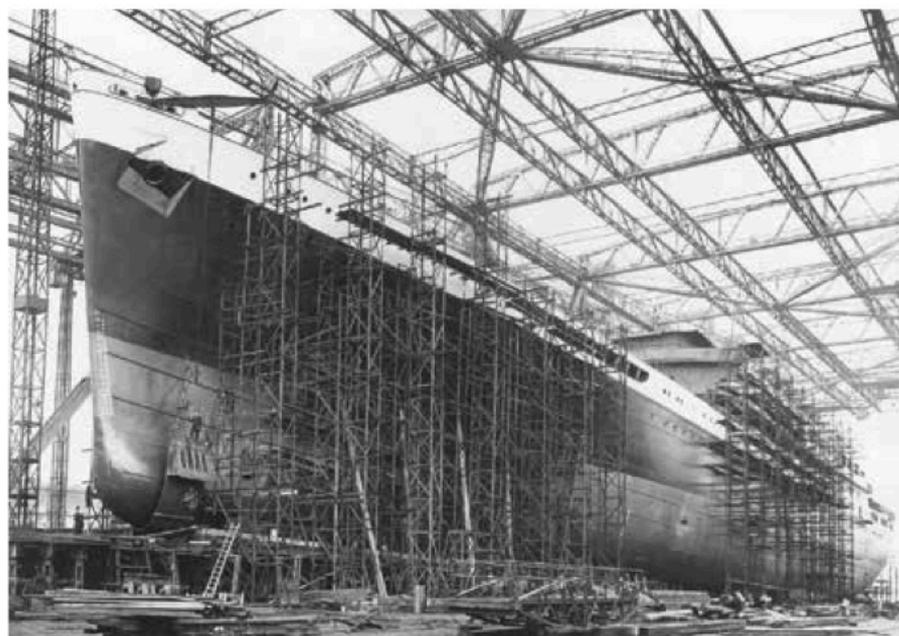
endete und achtern in einem Kreuzerheck auslief, noch einmal eindrucksvoll präsentiert, schwärmte der Bericht.

Nach erfolgreich absolvierten Probefahrten wurde die POTSDAM abgeliefert, nicht



Die SCHARNHORST in ganzer Pracht

Foto: Archiv hjw



Der Schnelldampfer POTSDAM bei Blohm & Voss noch für die Hapag im Bau

Foto: Archiv hjw

mit modernstem Ladegeschirr. Mehrere Kühlräume ermöglichten die Mitnahme verderblicher Güter. Für besonders wertvolle Ladung gab es gesicherte Räume, für gefährliche Ladung Säureräume und für flüssige Ladung diverse Tanks.

Den Auftakt des Ostasien-Schnelldienstes des NDL machte nur fünfeinhalb Monate nach ihrem Stapellauf am 10. Mai 1935 die SCHARNHORST unter dem Kommando von Kapitän Stein. Neben den Nordkontinenthäfen wurden Southampton, Palma de Mallorca, Barcelona, Genua, Suez, Colombo, Penang, Singapur, Manila, Hongkong, Shanghai, Yokohama und Kobe bedient. Heimkehrend wurden außer den genannten Häfen zusätzlich Belawan auf Sumatra und Marseille angelaufen. Am 7. Juli folgte die POTSDAM und danach am 3. Januar 1936 die GNEISENAU. Für die Strecke Genua–Shanghai benötigten die Schnelldampfer 21 Tage und für die Reise von Bremen nach Shanghai 34. Ein eng getakteter Fahrplan also. Zum Vergleich die Dampfer der 1923 gebauten ebenfalls im Ostasien-Verkehr eingesetzten SAARBRÜCKEN-Klasse, die für die letztere Strecke noch 52 Tage unterwegs waren.



Foto: Archiv hjw

Die POTSDAM im Kriegseinsatz als Transporter

Die SCHARNHORST befand sich auf der Heimreise aus ostasiatischen Gewässern, kehrte vermutlich nach Empfang der Warnnachrichten um und traf am 1. September in Kobe ein. Auf Drängen der japanischen Regierung wurde das Schiff im Juli 1942 an diese verkauft, um als Truppentransporter eingesetzt zu werden. Als Ausgleich für die Flugzeugträgerverluste der Japaner in der Schlacht

Die POTSDAM befand sich bei Kriegsausbruch in heimischen Gewässern und wurde 1940 zunächst als Truppentransporter, dann als Wohnschiff der Kriegsmarine zuerst in Hamburg, später in Gotenhafen eingesetzt. Etwa 1942 gab es Planungen, das Schiff zu einem Flugzeugträger umzubauen. Das war, wie so vieles in diesen Kriegsjahren, deshalb realitätsfern, da die Planer nicht einmal in der Lage waren, den seit 1937 im Bau befindlichen „richtigen“ Flugzeugträger GRAF ZEPPELIN fertigzustellen. Anfang 1943 wurden die Planungen aber ganz aufgegeben und das Schiff wieder als Wohnschiff in Gotenhafen genutzt. Anfang 1945 kam die POTSDAM für die Evakuierung von Menschen aus Ost- und Westpreußen vor der heranrückenden sowjetischen Roten Armee zum Einsatz. 53 141 Personen erreichten mit dem Schiff auf mehreren Fahrten ab der Halbinsel Hela den sicheren Westen. Im Juni 1945 wurde die POTSDAM als Kriegsbeute an Großbritannien abgeliefert und als Truppentransporter EMPIRE JEWEL, 1946 EMPIRE FOWEY. 1960 an Pakistan verkauft und als Pilgerschiff SAFINA-E-HUJJAJ verwendet und im Oktober 1976 nach über 40 Einsatzjahren in Gadani Beach (Pakistan) abgebrochen. Die GNEISENAU lag bei Ausbruch des Krieges in Bremerhaven und wurde von der Kriegsmarine als Transporter genutzt. Ab Mai 1942 begannen die Planungen, das Schiff zu einem Hilfsflugzeugträger umzubauen, wurden aber Ende 1942 wieder eingestellt. Am 2. Mai 1943 lief die GNEISENAU östlich von Gedser auf eine Mine und kenterte. Nach dem Krieg wurde sie von Dänemark am Ort der Versenkung bis 1954 abgebrochen. 

Foto: Kludas/DSM



Die SCHARNHORST in Fahrt

Die drei Schnelldampfer gewannen sehr bald eine große Beliebtheit beim in- und ausländischen Reisepublikum und erfüllten alle in sie gesetzten Erwartungen. Gleiches gilt für die Zunahme in den Ladungsmengen. Mit dem Ostasien-dienst hatten sich die deutschen Reedereien wieder internationale Geltung verschafft. Sehr viel Zeit blieb den Schiffen und ihren Reedereien nicht, sich in dem wiedergewonnenen Glanz zu sonnen. Der am 1. September ausgebrochene Krieg bestimmte ihr weiteres Schicksal.

bei Midway (7.6.1942) wurde jedoch entschieden, die SCHARNHORST auf der Marinewerft Kure zu einem Geleitflugzeugträger für die Kaiserlich Japanische Marine umzubauen. Indienstellung im Dezember 1943 als SHIN'YO. Der Träger geriet im Verband eines Geleitzugs im Gelben Meer 140 sm nordöstlich von Shanghai vor die Rohre des US-U-Boots SPADEFISH und wurde von diesem mit vier Torpedotreffern versenkt. Nur 70 von den an Bord befindlichen 1200 Besatzungsmitgliedern konnten gerettet werden.

Tod auf See

U-Boot SAN JUAN

Jann M. Witt

Teil 7

Seefahrt ist gefährlich. Seit sich der erste Mensch auf das Meer wagte, haben Stürme und Strandungen, ebenso wie Kriege und Piraten, zahllose Todesopfer gefordert. Trotz GPS oder Radar ereignen sich auch heute noch Unglücke auf See. In dieser Serie erinnern wir an zehn maritime Katastrophen, die der neuen Ausstellung „Tod auf See“ im Marine-Ehrenmal zugrunde liegen.

Am 15. November 2017 meldete das U-Boot SAN JUAN der „Armada de la República Argentina“ (ARA), der argentinischen Marine, per Funk, dass ein an Bord ausgebrochener Brand unter Kontrolle sei und das Boot seine Fahrt daher auf Periskoptiefe fortsetzen wolle. Es war das letzte Lebenszeichen der SAN JUAN.

Die SAN JUAN war ein dieselelektrisches U-Boot des Typs TR 1700, einer Ende der 1970er-Jahre von der damals zum Thyssen-Konzern gehörigen Großwerft „Nordseewerke“ in Emden neu entwickelten Klasse von Export-U-Booten. Im Gegensatz zu den U-Booten der damaligen deutschen Standard-Typen 206 und 209 besitzen diese zwei Decks und am Turm angebrachte Tiefenruder. Einziger Kunde war Argentinien, das 1982 einen Vertrag über die Abnahme von sechs Booten unterzeichnete, von denen zwei in Deutschland und vier in Argentinien gebaut werden sollten.

Tatsächlich fertiggestellt wurden aber nur die beiden in Emden gebauten Einheiten SANTA CRUZ und SAN JUAN. Sie gehörten zu den größten U-Booten, die nach dem Zweiten Weltkrieg in Deutschland gebaut wurden, und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 25 kn unter Wasser auch zu den schnellsten dieselelektrischen U-Booten der Welt. Die Boote der Klasse TR 1700 sind rd. 66 m lang und 7,30 m breit. Die normale Tauchtiefe liegt bei 225 m, wobei die rechnerische Zerstörungstiefe rd. 565 m beträgt. Die Besatzung besteht aus 26 bis 29 Offizieren, Unteroffizieren und Mannschaften, dazu gibt es zusätzliche Kojen für weiteres eingeschiffes Personal. Die Antriebsanlage besteht aus vier MTU-Dieselmotoren von je 1100 KW zur Stromerzeugung und einem 6600 KW starken Siemens-Elek-



**U-Boot SAN JUAN (S 21) im Marinehafen von Buenos Aires im Mai 2017.
Im Hintergrund: PUERTO ARGENTINO (A 21) und PUNTA ALTA (Q 63)**

tromotor, der den Propeller antreibt. Der Aktionsradius beträgt rund 15 000 sm, die Seeausdauer bis zu 30 Tagen. Bewaffnet sind die Boote mit sechs Bugtorpedorohren vom Kaliber 53,3 cm. Insgesamt können sie 22 Torpedos mitführen.

Die SAN JUAN wurde als zweites Boot ihrer Klasse am 14. April 1982 in Emden auf Kiel gelegt und lief am 13. Juni 1983 vom Stapel. Eine Woche später erfolgte

die Taufe. Benannt wurde die SAN JUAN nach der gleichnamigen argentinischen Provinz. Die offizielle Kennung lautete „S-42“. Am 18. November 1985 erfolgte die Indienststellung des Bootes. Kurz darauf verließ die SAN JUAN Emden, um den Atlantik zu überqueren. Ihr Heimathafen war der rd. 400 km südlich der argentinischen Hauptstadt Buenos Aires gelegene Marinestützpunkt Mar del



Grafik: Wikimedia commons/Roblespepe

Route und letzte bekannte Position des U-Bootes SAN JUAN vor seinem Verschwinden am 15. November 2017

Plata. Von hier aus versah die SAN JUAN über 30 Jahre lang ihren Dienst. Im Jahr 1994 nahm sie an einer Übung mit der US Navy teil, wobei es ihr gelang, der Ortung zu entgehen, die Zerstörerabwehr zu durchbrechen und erfolgreich das Kommandoschiff USS MOUNT WHITNEY anzugreifen. In den folgenden Jahren nahm die SAN JUAN an weiteren internationalen Manövern teil. Zwischen 2008 und 2013 erfolgte auf den Werften Tandano und Storni des argentinischen Marine-Industrie-komplexes (CINAR) in Buenos Aires eine umfassende Modernisierung des U-Bootes, die allerdings aufgrund von Budgetproblemen länger dauerte als ursprünglich geplant. Unter anderem wurde dabei der Rumpf in zwei Teile geschnitten, um die Batterien und die Dieselmotoren auszutauschen. Nach der Rückkehr in den aktiven Dienst wurde die SAN JUAN bei der Überwachung der Ausschließlichen Wirtschaftszone Argentiniens und der Bekämpfung illegaler Fischerei eingesetzt. Im November 2017 kam es an Bord der SAN JUAN zu einem verhängnisvollen Unfall. Das Boot war

nach einer Übung auf der Rückfahrt von Ushuaia, der auf Feuerland gelegenen, südlichsten Stadt Argentiniens, nach Mar del Plata. Am 15. November meldete der Kommandant per Funk einen Schwelbrand im Bereich der vorderen Batterien, der aber unter Kontrolle sei. Das Boot würde daher die Reise zum Heimatstützpunkt getaucht allein mit den hinteren Batterien fortsetzen. Es war der letzte Kontakt mit der SAN JUAN. Zu diesem Zeitpunkt fuhr das U-Boot rd. 375 sm von der Küste Patagoniens entfernt in Richtung Norden. Zwei Tage später, am 17. November 2017,

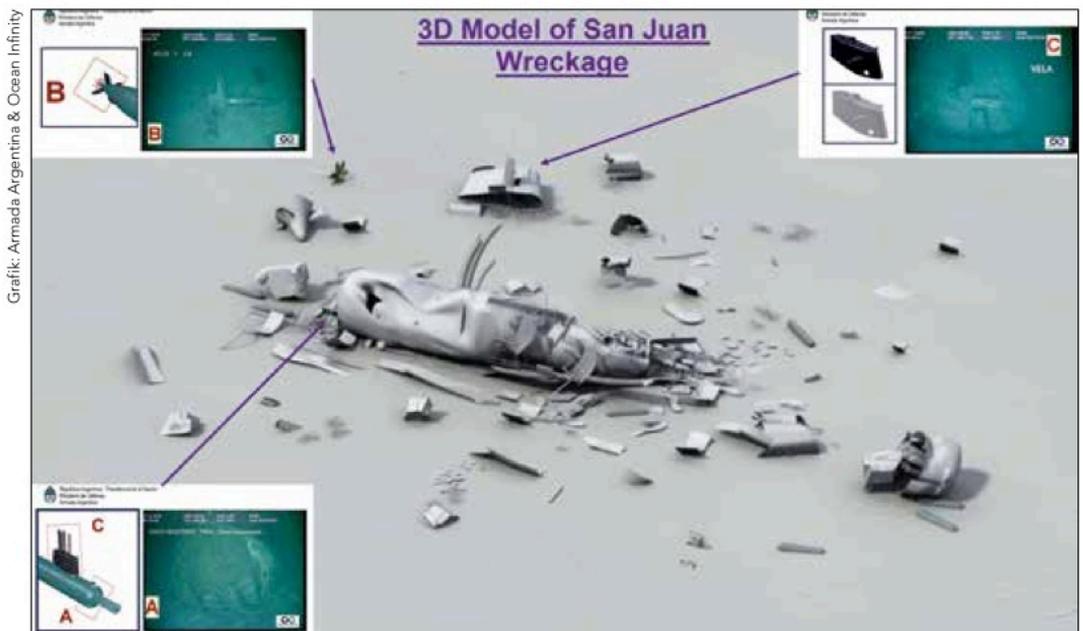
bende zu finden. Die 44 Besatzungsmitglieder der SAN JUAN, darunter auch Eliana Krawczyk, der erste weibliche U-Bootoffizier der argentinischen Marine, wurden für tot erklärt. Die Suche nach dem Wrack wurde auf Druck der Angehörigen der Besatzungsmitglieder fortgesetzt. Doch erst am 16. November 2018 gelang es dem US-Unternehmen „Ocean Infinity“, die Überreste des vermissten U-Bootes in 907 m Tiefe vor der Küste Patagoniens zu finden. Die von einem Tauchroboter aufgenommenen Bilder des Wracks bestätigten die aufgrund einer am 15. November

„Die SAN JUAN verschwand am 15. November 2017, 430 km vor der argentinischen Küste. Beamte gaben am Freitag (16. November 2018) bekannt, dass sie 900 m unter der Oberfläche des Atlantischen Ozeans gefunden wurde. ‚Das U-Boot scheint vollständig zu sein, aber es ist offensichtlich implodiert‘, sagte Marinekommandant Gabriel Attis. Der Rumpf sei ‚total deformiert, kollabiert und zerdrückt‘ und Trümmer seien über eine Fläche von etwa 70 m verstreut. [...] Familien der Besatzung wurden von der Marine versammelt, um die neuesten Einzelheiten zu erfahren. [...] Sie werden uns die Fotos zeigen. Sie sagen, dass unsere Jungen drinnen sind. Wir sind alle hier am Boden zerstört.“

BBC-Bericht, 18. November 2018

wurde die SAN JUAN offiziell für vermisst erklärt. Eine umgehend eingeleitete, internationale Such- und Rettungsaktion, an der sich insgesamt 13 Nationen, beteiligten, blieb erfolglos und wurde nach zwei Wochen eingestellt, da der Sauerstoffvorrat an Bord für höchstens sieben Tage ausgereicht hätte und es daher keine Aussicht mehr gab, Überle-

2017 aufgezeichneten akustischen Anomalie aufgestellte Vermutung, dass die SAN JUAN abgesunken und schließlich implodiert sei. Der offizielle argentinische Untersuchungsbericht geht davon aus, dass der vermutlich durch eingedrungenes Seewasser ausgelöste Batteriebrand ursächlich für den Verlust der SAN JUAN war.



Grafik: Armada Argentina & Ocean Infinity

Mitteilungen aus der Bundesgeschäftsstelle

Termin AO-Tag 2025

11.10. AO-Tag in Wetzlar

Liebe Kameradinnen und Kameraden,

wir haben Hochsommer in Laboe, aber leider kein wirkliches Strandwetter. Den Touristen ihr Leid ist in diesem Fall unser Wohl – Christian Lantau und sein Team haben alle Hände voll zu tun, denn die Besucherzahlen sind bislang sehr beachtlich, da ein Abstecher zu uns eine willkommene Abwechslung zum ausgefallenen Sonnenbad ist.

Auch in der Geschäftsstelle gibt es reichlich Arbeit, denn der AO-Tag steht vor der Tür und in wenigen Tagen werden die Einladungen dazu verschickt. Wir werden sie dieses Jahr elektronisch versenden, um schneller zu werden und vor allem, um Porto zu sparen. **Liebe Vereinsvorsitzende: Bitte wendet Euch an Euren LVL oder an uns, solltet Ihr noch keine Einladung zum AO-Tag haben!**

Im August haben wir das erste Mal einen Infobrief „Laboe to Huus“ bis auf MK-Ebene gesendet und ich freue mich sehr über die große Resonanz, die diese Form der Mitgliederkommunikation erfährt.

Das Geschäftsstellenteam wünscht an dieser Stelle allen Kameradinnen und Kameraden einen erholsamen Restsommer – passt auf Euch auf und bleibt gesund!

Spenden Juni/Juli 2025

Spendentürme

Bücherflohmarkt	462,50 €
Kasse MEM	570,00 €
Veteranentag Berlin	100,00 €
Panzerturmausstellung	465,00 €
KiWo	95,00 €
Kasse MEM	350,00 €
Uni Kiel	70,00 €

Freifläche

Fabian Stöhr	200,00 €
Benedikt Prokaska	350,00 €
Yannick Ertl	241,50 €
Arno Jensen	500,00 €
Jasmin Gussow	212,00 €
Cho-Ju Lee	200,00 €
Steve Hänsel	200,00 €
Xaver Kastl	333,00 €
Frank Hildebrandt	200,00 €
Luca Schüller	500,00 €

Aus dem Logbuch des Marine-Ehrenmals

	Juni/Juli 2025
Besucher im MEM	27 026
Besucher Technisches Museum U 995	35 781
Angemeldete Gruppen im MEM	113
Führungen im MEM	54
Kranzniederlegungen	5

Termine

06.09.	LVT Westfalen in Bünde
06.09.	LVT Süd-Niedersachsen in Hannover
13.09.	125-Jahre MK Mülheim a.d. Ruhr
20.09.	LVT Heide in Burgdorf
20.09.	Arbeitseinsatz U 995
04.+05.10.	Lebendiges Museum U 995
11.10.	100 Jahre MK Wetzlar
24.10.	125 Jahre MK Bünde
28.11.	Arbeitseinsatz U 995

Einzelfahrer sind zu den Landesverbandstagen (LVT) in ihrem Bundesland herzlich eingeladen. Anmeldung bitte über die jeweiligen Landesverbandsleiter.

gez. Martin Kübel, Bundesgeschäftsführer

Besondere Ehrung bei der MK Siegerland

Anfang Juni gab es bei der MK Siegerland einen Grund zum Feiern. Für 60 Jahre Mitgliedschaft im DMB wurde Gerd Wehner ausgezeichnet. Dazu besuchten der Vorstand der MK Siegerland und LVL Klaus Jann den Jubilar zu Hause. Dort überreichte Jann die Urkunde mit der dazugehörigen Treuenadel und sprach Gerd Wehner seine Hochachtung für so viele

Jahre Zugehörigkeit im DMB aus. Auch der Vorstand der

MK Siegerland ließ es sich nicht nehmen, ihm zu gratulieren und

ein kleines Geschenk zu überreichen. Was den Besuch aber zu einem besonderen Erlebnis machte, waren die lebendigen Erzählungen des Jubilars aus seiner Dienstzeit bei der Marine, von seiner Ausbildung bis zum Dienstgrad Maat und zu seiner Fahrzeit auf der traditionsreichen Fregatte EMDEN.

Peter Körtling/mfa



v.l.: Klaus Jann, Reinhard Jung, Gerd Wehner, Peter Bloss, Peter Straub

Foto: Reinhard Jung

Wir gratulieren zum Geburtstag!

100 Jahre

01.10. Max Konnertz
Langenberg

99 Jahre

25.10. Otto Dengel
Dortmund
Valentin Rosel
Würzburg

95 Jahre

09.10. Wiltraud Bender
Siegerland

92 Jahre

11.10. Heinz Johnsen
Rendsburg

91 Jahre

14.10. Günther Marti
Coburg

90 Jahre

06.10. Karl-Friedrich Groger
Plön
29.10. Klaus-Peter Niemann
EF Glücksburg

85 Jahre

03.10. Christian Framhein
Lahnstein
04.10. Horst Wessels
Andernach
06.10. Herwart Hecht
Verden/Aller
09.10. Hans-Jürgen Kühle
Coburg
10.10. Ursula Wagner
Gießen
13.10. Manfred Blänkner
Göttingen
14.10. Karl-Ernst Laue
EF Paderborn
15.10. Heinrich Habig
Frechen
Harald Kölling
EF Bünde
Gerhard Riess
Gießen
17.10. Horst Dellin
EF Garding
19.10. Horst-Dieter
Bremkamp
EF Espenau
20.10. Dieter Busse
EF Cuxhaven
22.10. Manfred Poser
EF Braunschweig
23.10. Peter Spitzer
Hockenheim
24.10. Peter Koch
EF Karlsruhe
26.10. Peter Hoppe
EF Aalen
27.10. Manfred Heide
Frechen
Marianne Mundt
Göttingen
30.10. Helmut Stahl
Forchheim

80 Jahre

03.10. Georg Gehrig
Kreiensen
04.10. Christel Sommer
Hameln
Elke Hinzmann
SSS GORCH FOCK
06.10. Klaus-Dieter Hahn
Marine Chor Neuss
Karl Gottwald
EF Gütersloh
13.10. Hans Wülfing
Langenberg
Hans-Werner Böhme
Shanty-Chor Insel
Usedom
19.10. Klaus Bär
EF Lingen
Ursula Rosport
Heusweiler
20.10. Uwe Zessner
Bamberg
Henry Albrecht
Lahnstein
21.10. Dieter Speck
Laboe
23.10. Erhard Utsch
EF Wiesbaden
24.10. Jacques Rolando
Frankenthal
29.10. Vera Fahrenholtz-
Boyens
Wetzlar
30.10. Klaus-Peter Hirtz
EF Rheinbach
31.10. Roger Müller
Oldenburg/Holstein

75 Jahre

05.10. Norbert Barwick
Bonn-Duisdorf
08.10. Klaus-Dieter Huep
Bünde
09.10. Wolfgang Martin
Zweibrücken
10.10. Gerhard Kaulbars
Laboe
Armin Braun
Rottenburg
Andreas Ostermann
EF Schleswig
14.10. Rudolf Nimtsch
Plön
15.10. Norbert Hartmann
Kiel
17.10. Peter Angele
Aulendorf
18.10. Friedrich Ahlbrecht
Holzminden
23.10. Manfred Rheindorf
Bonn-Duisdorf
24.10. Hermann Müller
Rottenburg
25.10. Alfred Höhmann
Hemer
Harry Lawrenz
Rathenow
Jürgen Kläger
Rottenburg
Bernd Mueller
EF Emmerthal



26.10. Lydia Ballien
Göttingen
Siegfried Müller
Bochum
Helmut Klug
Nordenham
28.10. Gabriele Franke
Zweibrücken

19.10. Hella Stock
Querfurt
20.10. Petra Witkowski
Saarlouis-Roden
21.10. Oscar Wehl
Rottenburg
23.10. Ernst-Wilhelm
Gerdts
Laboe
Wilhelm Rausch
Wetzlar
Eberhard Kreye
Hameln
24.10. Benno Hess
Bad Arolsen
Ludger Kessen
Cloppenburg
26.10. Irene Weizsäcker
Rottenburg
30.10. Klaus Emrich
Gießen

70 Jahre

01.10. Alois Götz
Pegnitz
Michael Schmidt
Heusweiler
03.10. Dirk Kaestner
EF Lörrach
04.10. Klaus-Dieter Wolter
Göttingen
09.10. Peter Linke
Bamberg
13.10. Hans Uwe Mergener
EF Waterloo, Belgien
14.10. Harald Schäberle
EF Bondorf
17.10. Hans Bieberbach
Gotha
Marion Rhode
Mülheim a.d. Ruhr

Korrektur

90 Jahre

02.08. Heiner Theuerkauf
Hansestadt Stralsund



**Deutsche
Marinejugend im DMB**
Seesport, Spiel
und Freizeit.

**Wir gratulieren unseren
Jugendmitgliedern zur
Volljährigkeit!**

01.10. Lilly-Frene Schmidt,
Münster



Große Feier auf Heimboot KW 18

Im Singliser See liegt das ehemalige Küstenwachboot 18 (KW 18), das der MK Borken als Vereinsheim dient. Kürzlich wurde zwei Tage lang an Bord gefeiert. Anlass war der 80. Geburtstag von Flottenarzt a.D. Dr. Rolf Hennighausen, der seine runde Feier mit Verwandten, Bekannten und Weggefährten in maritimem Ambiente begehen wollte. Die MK Borken war gerne bereit, diesen Wunsch zu erfüllen und ihr Gelände mit KW 18 am See zur Verfügung zu stellen. Das Catering besorgte ein Gastwirt und die Kameraden der MK hatten die Bewirtung übernommen. Es war bei sommerlichen Temperaturen eine gelungene



Foto: Mario Weber

Abendstimmung bei der MK Borken (Archivbild)

Veranstaltung. Das Interesse der Anwesenden, die sich zu einem großen Teil über die nicht erwartete Location sehr

überrascht zeigten, war sehr groß. So blieb es nicht aus, dass Führungen auf KW 18 stattfanden und sowohl die Entstehung

der MK als auch die wechselvolle Geschichte des Heimbootes mit Interesse aufgenommen wurden. **Siegfried Möller/mfa**

Neckarfest bei Sommerhitze

Für die Rottenburger Bürgerinnen und Bürger und deren Gäste ist das Neckarfest, das seit 50 Jahren mit Vereinen und Organisationen in Rottenburg begangen wird, nicht wegzudenken. Bereits vor 48 Jahren nahm die MK Rottenburg zum ersten Mal daran teil. Damals beförderten die Kameraden mit zwei Motorbooten das ganze Festwochenende Gäste auf dem Neckar. Auch gab es viele Jahre am Ufer ein großes Festzelt, in dem die legendäre Heizerkapelle der MK und andere Livebands aufspielten. Mittlerweile ist der Shantychor eine Attraktion auf dem Fest. Eine besondere Herausforderung für Sänger, Musiker und ihre Dirigentin Angelika Stierle war in diesem Jahr die große Hitze. Eine Stunde lang sang der

Chor bei 35 Grad im Schatten. Die Zuhörerinnen und Zuhörer am Neckarufer, die in der prallen Sonne ohne Schutz den Liedern lauschten, forderten am Ende des Programms trotz unerträglicher Hitze begeistert mehrere Zugaben. Auf Einladung der Berufsschule Rottenburg nahm eine vierköpfige Crew der MK auch in diesem Jahr an einem Kanadier-Rennen auf dem Neckar teil. Eine vorgegebene Streckenführung musste in möglichst kurzer Zeit bewältigt werden, wobei zusätzlich an einer Station eine Geschicklichkeitsaufgabe zu erfüllen war. Die MK-Crew, bestehend aus Daniel Mier, Jakob Wägerle, Mike Kozacek sowie Alexander Krumm, belegte erfolgreich den dritten Platz.

Egon Ruf/mfa

6. Homburger Bierwanderung

Mit einem Stand zeigte die MK Homburg bei der 6. Homburger Bierwanderung an Christi Himmelfahrt Flagge. Die in der saarländischen Bierhauptstadt von der Hombur-

liebhaber bei der etwa 16 km langen Strecke voll auf ihre Kosten. Die landschaftlich reizvolle Strecke war in sechs Etappen unterteilt, bei der jede Station vielfältige Kuli-



Foto: Dietrich Peter Kleine

Homburgs Bürgermeister Manfred Rippel (r.) besuchte den Stand der MK Homburg, in dem engagierte Mitglieder Kartoffelsuppe und Fischbrötchen anboten

ger Kulturgesellschaft organisierte Veranstaltung hatte in diesem Jahr die Sportanlage des Sportvereins Beeden unmittelbar am Beeder Biotop zum Ziel. Dort hat auch die MK Homburg ihr Vereinsheim. Mit vielfältigen Natureindrücken, historischen Baudenkmalern und verschiedenen Biersorten die Wanderfreunde und Bier-

narik und Livemusik bot, wie z.B. die Frankfurter Classic-Rock-Band N.S.A., die am Ziel für Stimmung sorgte. Mit Spannung erwarten nun die Mitglieder der MK Homburg das 30-jährige Patenschaftsjubiläum zum Minenjagdboot HOMBURG, das im September in der Patenstadt groß gefeiert werden soll.

Dietrich Peter Kleine/mfa



Daniel Mier, Jakob Wägerle und Mike Kozacek beim Kanadier-Rennen auf dem Neckar, Helfer an Land: Alexander Krumm

Foto: Angelika Endert

Besuch bei der 8. Flottille in Swinemünde

Am 21. Juni feierte die polnische 8. Küstenverteidigungsflottille „Vizeadmiral Kazimierz Porębski“ ihr 60-jähriges Bestehen und gleichzeitig den 260. Jahrestag der Vergabe von Stadtrechten an ihren Standort Świnoujście (Swinemünde). In der Flottille sind Einheiten mit Schwerpunkt Minenkampf und Landung zusammengefasst. Der 1. Vorsitzende der MK Plauen/Vogtland, Prof. Dr. Lutz Kowalick, besuchte aus diesem Anlass mit seiner Ehefrau das Minenjagdboot ALBATROS, das Landungsschiff LUBMIN und das Führungsschiff KONTRADMIRAL XAWERY CZERNI-



Lutz Kowalick (2. v.r.) mit polnischen Reservisten und Veteranen im Klubhaus der 8. Flottille

CKI. Auf Vermittlung von Korvettenkapitän G. Lewandowski von der 8. Flottille konnten beide auch gemeinsam mit Reservis-

ten und Veteranen der polnischen Marine die sehenswerten Traditions-Säle des Klubs der 8. Flottille im historischen Mer-

kur-Haus in Swinemünde besuchen. Von den polnischen Kameraden wurden sie herzlich empfangen. **Lutz Kowalick/mfa**

100 Jahre Tradition mit klarem Kurs in die Zukunft

Die MK Hemer beging ihr 100-jähriges Bestehen mit einem Tag auf dem Möhnesee. „Wir haben uns gedacht, wenn eine MK feiert, dann auf dem Wasser“, so der Vorsitzende Detlef

Schweitzer, DMB-Vizepräsident Werner Schiebert, LVL Klaus Jann sowie zahlreiche Vertreter befreundeter Vereine. Sie genossen nicht nur die Aussicht auf den See, auch das Programm

Nicht nur die Gäste sprachen Grußworte, auch der Vorstand wendete sich an die Mitglieder und Gäste: Detlef Marks und sein Nachfolger Hermann Carnein verkündeten den Übergang

des Vorsitzes zum 1. Juli. Herzliche Worte der beiden und vieler Gäste zeigten deutlich: Bei der MK Hemer steht der Kurs klar auf eine erfolgreiche Zukunft. **Peter Körtling/mfa**



v.l.: Klaus Jann, Detlef Marks und Werner Schiebert bei der Übergabe eines Spendenschecks zum Jubiläum

Marks. Dass es zum Jubiläum auf den Möhnesee ging, war kein Zufall: Der Senior-Chef der Personenschiffahrt Möhnesee, Werner Riedel, ist selbst seit 58 Jahren Mitglied der MK. Auf dem Oberdeck des Katamarans MÖHNESEE hatten die Marinekameraden und ihre rund 90 Gäste Platz genommen, um sechs Stunden lang bei bester Unterhaltung das Jubiläum zu genießen. Unter den Gästen befanden sich der Hemeraner Bürgermeister Christian

sorgte für Freude und maritime Stimmung: Der Shanty-Chor „Romantik Sailors“ der befreundeten MK Iserlohn und der beeindruckende Solo-Auftritt des Sängers Jens Dreesmann animierten zum Mitsingen. Die Bordcrew ließ weder beim Mittagbüfett noch bei der großen Kaffeetafel Wünsche offen, die Tombola der MK rundete das Angebot ab. Der Aufwand einer insgesamt dreijährigen Vorbereitungszeit hatte sich gelohnt.



Ehre, wem Ehre gebührt: Blumen und lobende Worte für Werner Riedel und Ehefrau Monika



Die Teilnehmer kommen an Bord

Veteranenkultur im Deutschen Marinebund

Die MK Eisbrecher STETTIN hat auf ihrem Vereinsgelände in Bonn-Duisdorf den ersten offiziellen Veteranentag der Bundesrepublik Deutschland in besonderem Rahmen begangen. Rund 100 Gäste, darunter zahlreiche Ehrengäste aus Politik, Bundeswehr und Gesellschaft, nahmen an der feierlichen Veranstaltung teil, die in ihrer Form bundesweit Vorbildcharakter haben dürfte. Die Vorsitzende der MK, Regina Klewer, begrüßte unter anderem den Bonner Landtagsabgeordneten Dr. Christos Katzidis, den Bezirksbürgermeister des Stadtbezirks Bonn Jochen Reeh-Schall, den stellvertretenden Bezirksbürgermeister des Stadtbezirks Hardtberg Enno Schaumburg, den Fregattenkapitän Marcus Bredick (BMVg), Vertreter des Deutschen Marinebundes sowie den Duisdorfer Ortsfestausschuss und viele weitere Gäste aus der Duisdorfer Vereinsfamilie.

„Der heutige Veteranentag ist ein Tag des Innehaltens – aber auch des Dankes, der Verbundenheit und der Anerkennung“, betonte Enno Schaumburg in seiner eindrucksvollen Rede. Dabei erinnerte er an internati-



Foto: Waltraud Zimmer

Die Veteranen der MK stellen sich der Fotografin

onale Vorbilder wie den Veterans Day in den USA, den Remembrance Day in Großbritannien und den französischen Armistice Day, um die Bedeutung des neuen deutschen Gedenktages einzuordnen: „Der Veteranentag schlägt eine Brücke zwischen Dienst und Dank, zwischen Pflichterfüllung und persönlichem Schicksal.“

Musikalisch umrahmt wurde der Festakt vom Musikverein Duisdorf, der mit einem besonderen Programm eindrucksvolle Akzente setzte – von „Anchors aweigh“ über „Highland Cathedral“ bis hin zur Nationalhymne. Die Totenehrung mit Gebet und Kranzniederlegung übernahm

Pfarrer Wolfgang Harnisch in bewegender Weise. Ein besonderer Moment war die symbolische Übergabe des Veteranenabzeichens an verdiente Kameraden durch Fregattenkapitän Marcus Bredick. Als sichtbares Zeichen des Dankes wurde den Geehrten zudem eine Erinnerungsurkunde überreicht.

Die Veranstaltung mündete nach dem offiziellen Teil in einen geselligen Ausklang mit Kaffee, Kuchen, Matjesbrötchen und Kanapees – ganz im Sinne der Kameradschaft, die an diesem Tag gelebte Anerkennung und zwischenmenschliche Nähe vereinte.

Enno Schaumburg/ws



Foto: ws

Enno Schaumburg, Mitglied der MK, stellt die deutsche Veteranenkultur in einen internationalen Rahmen

2. Internationaler Marsch der Wertschätzung

Der 21. Juni 2025 war nicht nur der Startschuss für die 131. Kieler Woche, sondern auch für den 2. Internationalen Marsch der Wertschätzung (MdW) für die Einsatzkräfte unter der Führung des Vereins „Veteranenkultur e.V.“. Ziel des Marsches ist es, ein Zeichen zu setzen, dass die Mehrheit der Bevölkerung zu den Einsatzkräften steht und zwar in Zeiten, in denen unsere Helfer und oft Lebensretter von Einzelnen angegriffen und bei der Ausführung ihrer Aufgaben behindert werden. Der MdW war eine Demonstration der Verbundenheit mit den Einsatzkräften, die der Gesellschaft in Krisensituationen helfend zur

Seite stehen. Die knapp über 50 Marschteilnehmer demonstrierten so ihre Dankbarkeit und Wertschätzung. In der bunten Marschgruppe befanden sich Marinesoldaten und Soldaten anderer Teilstreitkräfte, Zollbeamte, Polizisten, Feuerwehrleute, medizinisches Personal und auch DMB-Mitglieder. Start und Ziel des ca. 10 km langen Marsches war der Marinestützpunkt in Kiel-Wik. Höhepunkt des MdW waren die Open Ships im Marinestützpunkt, die an diesem Tag als Teil der Kieler Woche Besucher an Bord begrüßten. So konnte man Schiffe der Deutschen und ausländischer Marinen besichtigen.

Peter Potzmann/rb

Archivfoto: Peter Potzmann



Der Präsident berichtet

Ein Ausblick auf den AO-Tag in Wetzlar

Um allen Mitgliedern des Deutschen Marinebundes einen Überblick über die Herausforderungen und Chancen zu verschaffen, vor denen Deutschlands größter maritimer Interessenverband steht, hat sich DMB-Präsident Heinz Maurus entschlossen, seinen Bericht für den AO-Tag am 11. Oktober in Leinen los! zu veröffentlichen.



Foto: DMB

Liebe Kameradinnen und Kameraden, sehr geehrte Damen und Herren,

die Zeit vergeht wie im Flug, gerade erst haben wir die Aufträge des AO-Tages 2024 in Wilhelmshaven abgearbeitet und schon laufen die Vorbereitungen des Abgeordnetentages 2025 in Wetzlar auf Hochtouren.

Vom 09.10. bis 12.10.2025 erwarten uns in Wetzlar wieder herausfordernde Gremiensitzungen zu unserer Deutschen Maritimen Akademie (DMA), der Theis-Stiftung, der ARCONA Verwaltungs- und Betriebs GmbH, der Maritimen Service GmbH und des Deutschen Marinebundes.

Alle unsere gemeinnützigen Stiftungen haben vom Finanzamt die erforderlichen Freistellungsbescheide für die Gemeinnützigkeit erhalten, den Gesellschaften ist eine ordnungsgemäße Geschäftsführung attestiert worden.

Die ARCONA befindet sich nach wie vor in der Markteinführung. Wir hatten ihr dazu 3 Jahre zugestanden. Ende 2025 ist das zweite Jahr zu Ende, und aufgrund der derzeitigen Auslastungen und der vorliegenden Reservierungen können wir davon ausgehen, dass die „schwarze Null“ in 2026 in greifbare Nähe rückt. Dies ist nur möglich geworden, weil wir nach zwei personel-

len Fehlstarts jetzt eine Bordcrew gefunden haben, die in ihrer Tätigkeit nicht nur einen Job sieht, sondern mit Herz und Seele für die ARCONA und ihre Gäste da ist und Gastfreundschaft und Kameradschaft an Bord lebt.

Ergänzend zu unseren Aktivitäten auf dem Markt streben wir, zur noch besseren Auslastung, eine Kooperation mit dem Marinarsenal an.

Unser Hotel ADMIRAL SCHEER und der HEIMATHAFEN werden leider, trotz erstklassigem Ambiente, guten Zimmern und sehr guter Küche, die Erfolgswerte der letzten Jahre nicht halten können. Der Hauptgrund hierfür ist der Fachkräfte- und Personalmangel. Wir haben ausreichend Potenzial, aber nicht ausreichend Personal, um es ausschöpfen zu können. Es ist zurzeit wahnsinnig schwierig, engagierte Mitarbeiter zu finden. Unsere Bemühungen zur Verbesserung der Situation laufen auf Hochtouren. Dazu kommt, dass erhaltene Corona-Hilfen zum Teil zurückgezahlt wer-

den müssen. Die wirtschaftliche Situation hatte sich schneller verbessert als prognostiziert.

Der MSG Shop läuft zufriedenstellend und trägt zur Verbesserung des Gesamtergebnisses der MSG bei.

Die Sanierung unseres Marine-Ehrenmals hängt weiter in der Warteschleife. Wir haben mittlerweile alle bautechnischen Anforderungen zur Durchführung der Ausschreibung erfüllt. Richtlinien für die Durchführung von Zuwendungsbaumaßnahmen (RZBau) sind seit Monaten fertig und liegen der zuständigen Prüfbehörde vor, dürfen jedoch nicht bearbeitet werden, da uns nach dem jetzigen Stand 1.205.120 € fehlen. Diese versuche ich derzeit über eine Erhöhung der Landes- und Bundesförderung und nochmaligen Forcierung unserer Spendenkampagne beizubringen. Erste Signale vom Land Schleswig-Holstein wie auch von einer Vielzahl von Bundestagsabgeordneten sind positiv. Der Generalinspekteur der Bun-

Foto: Peter Rosenbaum



Die ARCONA am Bontekai hat eine Chance verdient



Foto: Naval Press Service, Michael Nitz

Blick auf die Anlage des Deutschen Marinebundes in Laboe

Als Präsidium und Erweiterter Vorstand haben wir versucht, dies an vielen Stellen zu verstärken, durch Gespräche mit örtlichen Abgeordneten, Positionierung zu maritimen Themen zur Vorbereitung der Koalitionsverhandlungen, Info- und Kontaktgesprächen im BMVg, dem Deutschen Bundestag, dem MarkDo und diversen Einheiten.

Die Preisverleihung zum „Besten Bootsmann“, die internationale Kranzniederlegung am MEM, die Feierlichkeiten zum Volkstrauertag haben die Verbundenheit zwischen Deutscher Marine und DMB wieder deutlich zum Ausdruck gebracht.

Auf besondere öffentliche Aufmerksamkeit ist unsere Fachkonferenz im Rahmen der Kooperation mit dem Deutschen Nautischen Verein, dem Bundesverband der

deswehr, General Carsten Breuer, hat mir genauso wie Vizeadmiral Jan C. Kaack seine Unterstützung zugesagt und unser gemeinsames Problem auf die Leitungsebene BMVg gehoben.

Das alles stimmt mich optimistisch, und wir werden die Sanierung in einem „alle Mann/Frau Manöver“ schultern.

Bereits zur Frühjahrstagung haben wir in Erinnerung an den 30. Abgeordnetentag des Deutschen Marinebundes in Erfurt, auf dem der Obermaat der Kaiserlichen Marine a.D. Wilhelm Lammertz den Antrag zur Errichtung des Marine-Ehrenmals gestellt hat, eine Ausstellung mit dem Titel „Vom Panzerturm zum Ehrenmal, eine Idee wird 100 Jahre alt“ realisiert. Ich habe in einem Vorwort im Begleitbuch geschrieben: „Identifikation mit der Aufgabe, Engagement und Eigeninitiative, das wünscht sich wohl jeder Chef! Deshalb war ich hocherfreut, als Herr Lantau und Frau Fildebrandt aus dem DMB-Team auf mich zukamen und anboten, ein Konzept und ein Begleitbuch zu erstellen und umzusetzen.“

Im Berichtszeitraum konnten wir die Position des Deutschen Marinebundes in unserem maritimen Umfeld und der Öffentlichkeit weiter stärken. Dazu haben viele Mitgliedsvereine in ihrem regionalen Bereich durch Aktionen (Veteranentag, Themenabende, Kontakte zur Deutschen Marine etc.) beigetragen. Bei zahlreichen Besuchen vor Ort konnte ich mich davon überzeugen, wie gut unsere aktiven Kameradschaften und Vereine in die örtliche Gemeinschaft und die Gesellschaft integriert sind.

100 Jahre Marinekameradschaft Wetzlar e.V.



1925 - 2025

Shanty-Live

11.10.2025

Stadthalle Wetzlar

Beginn 18:00 Uhr

Einlass 17:30

Eintritt 15:00 €

Mitwirkende:



Seemanns-Chor
MK Siegerland



Wicking-Band



Shanty-Chor
„Achteln Diek“



Veranstalter: Marinekameradschaft Wetzlar e.V.



Deutschen Binnenschifffahrt und dem Verband Deutscher Reeder im Rahmen des Deutschen Schifffahrtstages in Hamburg gestoßen. In einer Fachkonferenz zur maritimen Sicherheit haben wir uns in mehreren Panels mit den globalen geostrategischen Herausforderungen und der maritimen Sicherheit Europas, der daraus folgenden maritimen Zeitenwende/Kurs Kriegstüchtigkeit und Schutz der Seewege sowie der Sicherheit in Nord und Ostsee und dem Schutz der Maritimen Kritischen Infrastruktur auseinandergesetzt. Unser Thema „Munitionsaltlasten“ begleiten wir weiterhin mit den zuständigen Abgeordneten und bei diversen Veranstaltungen, wie zum Beispiel dem Dialogforum Meeresschutz der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Nord- und Ostsee.

Die Zusammenarbeit mit den maritimen Verbänden, aber auch im Beirat Reservistenarbeit beim Verband der Reservisten der Deutschen Bundeswehr, dem Bundeswehrverband, der Soldaten- und Veteranen-Stiftung, dem Netzwerk der Hilfe, dem Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge, u.a. wird gepflegt. Die Mitglieder des Präsidiums und des Bundesvorstandes haben im Berichtszeitraum ebenfalls wieder Einladungen aus Kameradschaften und Landesverbänden wahrgenommen und vor Ort informiert.

Leitantrag

Der auf dem letzten AO-Tag in Wilhelmshaven vorgelegte Leitantrag hat uns, wie ja auch gewünscht, in vielen Diskussio-

nen vor Ort beschäftigt. Unser Angebot zur Erläuterung und Diskussion der Vorlage wurden von einigen Kameradschaften und Landesverbände angenommen. Ich danke für die vorgetragenen Meinungen, Hinweise und Anregungen, die wir dort erhalten haben oder die uns zugesandt wurden.

Das Kapitel, **Aufgabenerfüllung durch eine angemessene Finanzausstattung gewährleisten**, hat erwartungsgemäß zu ausgiebigen Diskussionen geführt. Bereits im Protokoll des Abgeordnetentages 2023 hat unser Bundesschatzmeister Hans Musehold ausgeführt, dass der ideelle Bereich des DMB so im Schnitt 300.000 € Verlust macht.

Und wörtlich weiter: „Jetzt habe ich einfach mal den Beitragseinnahmen ganz wenige Posten des ideellen Bereichs gegenüber gestellt. Das waren nur die Personalkosten der Geschäftsstelle, die Kosten für den AO Tag und für Leinen los! Selbst diese drei Posten sind in keinem Jahr durch die Beiträge gedeckt [...] Insofern wird eine Beitragserhöhung, insbesondere nach der Inflation und den Kostensteigerungen der letzten Jahre unvermeidbar sein.“

Aus der Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 01. Januar bis 31. Dezember 2024 ergeben sich für die angesprochenen Positionen:

Mitgliedsbeiträge	358.018,65 €
Personalkosten	- 288.703,04 €
Leinen los!	- 185.000,00 €
AO-Tag/Zuschüsse etc.	- 82.503,63 €
	- 198.188,02 €

Nehmen wir noch Bürokosten, Abschreibungen, Versicherungen, Beiträge und Gebühren, Werbe- und Reisekosten, Reparaturen und Instandsetzungen dazu, sind wir bei -245.941,20 €

Dieses Delta und das früherer Jahre ist stets durch die Pachteinahmen und/oder eine Gewinnausschüttung der Maritimen Servicegesellschaft gedeckt worden. In alten Protokollen ist nachzulesen, dass die MSG als „Cash Cow“ angesehen wurde. So lange ausreichend Rücklagen vorhanden sind, geht das auch gut. Aber mittlerweile mussten ca. 450.000 € in die Renovierung des Hotels gesteckt werden und die gezahlten Pachten sind im ideellen Bereich des DMB aufgegangen.

Nur eine Kuh, die man melkt, muss man auch pflegen. Die nächsten Investitio-

100 Jahre Marinekameradschaft Wetzlar e.V.
1925 - 2025

11.10.2025
Stadthalle in Wetzlar

Einlass: 17:30 Uhr
Beginn: 18:00 Uhr

Programm

Ansprachen
Präsident DMB
Oberbürgermeister Stadt Wetzlar
Vorsitzender MK Wetzlar

19:00 Uhr
Beginn Shanty-Live
mit „Seemanns-Chor“
MK Siegen

19:45 Uhr
Pause

20:30 Uhr
Shanty-Chor „Achtern Diek“ der MK Wetzlar

21:15 Uhr
Live Musik mit der „Wicking - Band“

Wolbruch
Wolbruch
Wolbruch

Kräuter
Kräuter
Kräuter

nen zeichnen sich ab, Anstrich Gästehaus, Modernisierung der Ver- und Entsorgungsleitungen im 1. OG des Hotels etc. Das bedeutet, dass die Pachteinahmen wieder in eine Investitionsrücklage für das Hotel fließen müssen und nicht mehr zur Deckung des Deltas im ideellen Bereich zur Verfügung stehen.

Fazit

Auf der Frühjahrstagung haben Präsidium, Vorstand und Erweiterter Vorstand den vorliegenden Leitantrag überarbeitet. Er liegt Ihnen nun in der vom Präsidium, Vorstand und dem Erweiterten Vorstand beschlossenen Fassung vor.

Ich bitte an dieser Stelle noch einmal eindringlich der Empfehlung zur Beitragserhöhung, die letzte war 2008, zu folgen, danach sehen die Beitragssätze wie folgt aus:

- Anpassung des monatlichen Mitgliedsbeitrags:

Regelmitglieder	6,00 €
Familienmitglieder bei Regelmitgliedern	3,00 €
Einzelfahrer	8,00 €
Familienmitglieder bei Einzelfahrern	4,00 €
Jugendmitglieder	1,50 €
- Möglichkeit von Firmenmitgliedschaften schaffen

Jahresmitgliedsbeitrag	1000 €
------------------------	--------

Ich weiß, dass das für viele „ein großer Schluck aus der Pulle“ ist!

Aber das ist das Resultat einer immer wieder aufgeschobenen, aber notwendigen Beitragsanpassung.

Wir hätten uns gemeinsam und schon viel früher dieser unangenehmen Diskussion stellen müssen.

Wenn wir jetzt bei den Regelmitgliedern nur 5 Euro oder 5,50 Euro als Beitrag ansetzen, stehen wir spätestens in 2 Jahren wieder vor der gleichen Diskussion.

Über die Vorlage haben wir zum Abgeordnetentag gemeinsam zu entscheiden. Meine Bitte, folgen Sie dem Leitantrag oder machen Sie einen praktikablen anderen kostendeckenden Alternativvorschlag.

Wie gewünscht, werden wir uns für die Diskussion der Anträge die erforderliche Zeit nehmen!

Neben dem Leitantrag stehen noch einige Personalentscheidungen im Präsidium an. Werner Schiebert wird nicht mehr als Vizepräsident antreten und auch ich hatte angekündigt, meinen Stuhl als Präsident zu räumen.

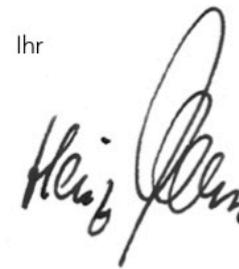
Aufgrund der derzeitigen besonderen Herausforderungen bei der Sanierung des Marine-Ehrenmals, dem bevorstehenden Betriebsleiterwechsel bei Hotel und Restaurant und einigen weiteren notwendigen Infrastrukturmaßnahmen lasse ich mich nach reiflicher Überlegung nochmals in die Verantwortung nehmen und kandidiere letztmalig für das Amt des Präsidenten.

Zum Schluss hoffe ich, dass wir Ihnen mit diesem Geschäftsbericht wieder eine gute Informationsgrundlage geliefert haben.

Ich bedanke mich bei den Mitgliedern des Präsidiums, des Vorstands, den Landesverbandsleitern, den Vorsitzenden und Vorständen unserer Marinekameradschaften und -vereine für ihre Arbeit und nicht zuletzt bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Bundesgeschäftsstelle, unter Führung unserer Bundesgeschäftsführer, Mike Brach und Martin Kübel, für ihren Einsatz und ihre stete Unterstützung.

Ich wünsche Ihnen eine gute Anreise nach Wetzlar und verbleibe mit kameradschaftlichen Grüßen

Ihr



Heinz Maurus
Präsident

#WIRSINDMARINE



ICH BIN EINER VON WIR!

CMI-Jugendsegellager 2025 in Suffolk

In diesem Jahr fand das traditionelle Jugendsegellager der CMI erneut in Suffolk, England, statt. Deutschland wurde durch vier Teilnehmer sowie eine Betreuerin vertreten.

Der Anreise am 20. Juli nach London-Stansted folgte schließlich am Flughafen das Treffen

mit den englischen Betreuern sowie gemeinsamem Einchecken in der Royal Hospital School. Mit den Teilnehmenden aus Belgien, Frankreich, Italien und natürlich aus England verbindet alle eines: die Leidenschaft fürs Segeln.

Nach einer kurzen Busfahrt wurde die Segelschule erreicht.

Auch durch Starkregen ließen sich die motivierten Teilnehmerinnen und Teilnehmer nicht abschrecken. Nach einigen Kenterübungen klarte das Wetter auf, allerdings flaute der Wind fast vollständig ab. Der nächste Tag begann mit etwas Theorie, danach ging es zum nahegele-

genen Aquapark. Die darauffolgenden Tage standen ganz im Zeichen des Segelns. Am letzten Segeltag fand die feierliche Übergabe der Teilnahmeurkunden statt. Der Freitag wurde in der Schwimmhalle des Schulgeländes und am nahegelegenen See verbracht – ein entspannter Tag mit vielen spannenden Gesprächen.

Am Samstag hieß es nach dem gemeinsamen Frühstück Abschied nehmen. Es war eine anstrengende, aber schöne Woche voller kulturellem Austausch, neuer Freundschaften und vieler lustiger Momente.

Ronja Busch/rb



Foto: DMJ/Ronja Busch

Wir nehmen Abschied!

Rudolf Armüller

*12.05.1937 †29.07.2025
MK München

Herbert Eder

*29.03.1952 †17.07.2025
MK Homburg/Saar

Klaus Enkert

*26.09.1943 †31.05.2025
MK Velbert

Hermann Geib

*03.12.1923 †23.06.2025
MK Bingen

Hans-Josef Halfkann

*31.01.1942 †01.06.2025
MK Frechen

Hans-Peter Holtmann

*28.10.1945 †07.06.2025
MK Helgoland

Reinhold Köppel

*04.11.1952 †28.06.2025
EF Hofgeismar

Gerhard Lotz

*27.09.1938 †08.07.2025
MK Lahnstein

Heinz-Holger Matthias

*21.10.1943 †25.06.2025
MK Lüneburg

Klaus Müller

*27.03.1936 †21.05.2025
MK Frechen

Jürgen Rehaag

*01.02.1942 †07.02.2025
MK Hannover

Manfred Schieber

*31.10.1945 †18.06.2025
MK Köln



Manfred Schimpf

*28.05.1934 †07.12.2024
DMV Hamburg

Klaus Spellier

*23.12.1942 †01.04.2025
MK Salzgitter

Jörg Tümmler

*14.07.1959 †07.07.2025
MK Linden-Dahlhausen

Regina Wagener-Scheel

*11.01.1942 †09.05.2025
MK Wilhelmshaven

Wolfgang Wittke

*11.01.1934 †10.06.2025
MK Neustadt in Holstein

Leo Zabrocki

*12.08.1949 †27.05.2025
MK Borken

„Shanties Live“ in Bünde

Anlässlich des 125-jährigen Bestehens der MK Bünde fand das diesjährige „Shanties Live“-Konzert des LV Westfalen im Stadtgarten Bünde statt. Bürgermeisterin Susanne Rutenkröger betonte in ihrer Begrüßungsansprache, dass die MK die volle Wertschätzung des Rates und der Verwaltung genieße, denn die Kameradschaft, der Zusammenhalt, Respekt und gegen-

seitige Unterstützung seien in der schnelllebigen Zeit ein hohes Gut. Der stellvertretende Landrat Wolfgang Günther überbrachte die Glückwünsche des Kreises Herford. Das erste Teil des abwechslungsreichen Konzertes wurde bestritten vom Shanty-Chor Bünde, dem Seemannschor der MK Siegerland und dem Shanty-Chor der MK Bielefeld. Nach einer Pause ging

es weiter mit den Romanik Sailors Iserlohn, dem Dattelner Hafenchor und zum Abschluss dem Shanty-Chor Dortmund. Jochen Makrinus, Geschäftsführer des Bündener Chores übernahm die kurzweilige Moderation zwischen den Auftritten der einzelnen Chöre und gab einige „Dönekes“ zum Besten, um die Zeiten der Umbauten zu verkürzen. Zum Abschluss bekamen die

Chorleiter Erinnerungsplaketten überreicht. Den grandiosen Abschluss bot das Finale, als ca. 170 Sänger auf und vor der Bühne das „GORCH FOCK-Lied“ und „In der Kneipe am Moor“ anstimmten. Das Publikum war hellauf begeistert und sparte nicht mit Applaus. Im kommenden Jahr wird „Shanties Live“ am 26. September in Dortmund stattfinden.

Klaus Kuhlmann/mfa

Foto: Bärbel Kuhlmann



Das große Finale mit 170 Sängern und Musikern

Freundeskreis EGV BERLIN im Berliner Rathaus

Unter dem Motto „Demokratie erleben“ hatte der Regierende Bürgermeister von Berlin, Kai Wegner, am 21. Juni zum ersten

Mal im Roten Rathaus zu einem Tag der offenen Tür eingeladen. Auch die beiden Patenschiffe der Stadt, der Einsatzgruppenversor-

ger BERLIN der Deutschen Marine und der Seenotrettungskreuzer BERLIN der DGzRS, wurden dort an einem vielbeachteten Informationsstand präsentiert. Aktive und ehemalige Besatzungsangehörige erläuterten den Gästen der Veranstaltung anhand zweier detailgenauer Modelle Bauweise, Aufgaben und Einsatzmöglichkeiten der Schiffe. Auch der Freundeskreis EGV BERLIN war vor Ort aktiv. Dessen selbst gestellte und ehrenamtlich wahrgenommene Aufgabe ist es, die Verbundenheit der Besatzung mit ihrer Patenstadt zu stärken und das Ansehen der Deutschen Marine als Bestandteil der „Parlamentsarmee“ Bundeswehr zu fördern. Dazu werden regelmäßig Besatzungsdelegationen nach Berlin eingeladen. Auch

Gegenbesuche auf der BERLIN erfreuen sich großer Beliebtheit. Die Mitglieder des Freundeskreises, darunter ehemalige Besatzungsmitglieder und aktive Marineangehörige, konnten zahlreichen Veranstaltungsgästen das Anliegen des Vereins nahebringen. Die Resonanz war außerordentlich gut, möglicherweise auch vor dem Hintergrund der neuen Sicherheitslage in Europa. Die Verbindung zwischen der Hauptstadt Berlin und ihrem Patenschiff hat sich wieder einmal als zuverlässig und stabil erwiesen. Die beiden BERLIN-Modelle können montags bis freitags zwischen 10:00 und 18:00 Uhr auf der öffentlich zugänglichen 1. Etage des Berliner Rathauses besichtigt werden.

H.-F. Müller/mfa

Foto: Senatskanzlei Berlin



Kai Wegner mit Vertretern des Freundeskreises EGV BERLIN und der DGzRS

Wasserlassen der MK Hildesheim

Der Begriff des traditionellen „Wasserlassens“ der MK Hildesheim bezieht sich auf das Zu-Wasser-Lassen des MK-eigenen Boots NEPTUN zu Beginn der Bootssaison. Dass die Party erst im Sommer stattfindet, liegt an den schlechten Erfahrungen mit der Witterung zum eigentlichen Saisonbeginn im Frühjahr. Im Verlauf der wochenlangen Planung des Orgateams hatte man beschlossen, den Veranstaltungsort in die Nähe des Liegeplatzes der NEPTUN zu verlagern. Dort konnte die MK auf

die Unterstützung der Hafenbetriebsgesellschaft zählen, die unter anderem Strom und Wasser kostenlos zur Verfügung stellte.

Im Angebot für die Gäste waren – neben der Versorgung mit Getränken, Grillgut und Kaffee und Kuchen – eine Hüpfburg für die „Lütten“, Infostände der Hildesheimer Sportfischer, des LV Südniedersachsen und der Schiffmodellbootbauer Hildesheims. Letztere stellten Modelle der grauen Flotte vor. Es gab kostenlose Rundfahrten

mit der NEPTUN durch den Hildesheimer Hafen. Unter den Gästen waren MdB Daniela Rump, Landrat Bernd Lynack sowie LVL Holger Quentin. Besonders gefreut haben sich die Gastgeber über den Besuch von Mitgliedern der MKen aus Hanno-

ver und Hameln. Lediglich die Hitze machte vielen Gästen zu schaffen. So waren die rund 30 Helfer genauso kaputt wie die Gäste, nachdem sie am späteren Abend das Gelände „seklar zurück“ hatten.

Peter Schwitalla/mfa

Anzeige



Foto: Kai-Uwe Wulff-Steier

v.l.: Bernd Lynack, Daniela Rump, Stv. MK-Vorsitzender Frank Malinowski

»Guter Standort zum Leben und Arbeiten«

WURSTER NORDSEEKÜSTE

www.wurster-nordseekueste.de

WURSTER NORDSEEKÜSTE – DIE NATIONALPARK-REGION

Herzlich willkommen an Bord!

Baden-Württemberg

Rottenburg:

Hermann Albus
Patrick Engelfried
Axel Fielicke
Eva-Maria Geiger
Stefan Neu
Georg Oberauer
Patrick Ruf
Annette Schwieren

Bayern

Forchheim:

Werner Blazec

Passau:

Anne Adamovsky
Laura Adamovsky
Olaf Treske

Berlin-Brandenburg

Berlin-Köpenick:

Benjamin Dräger
Regina Elle-Winkler
Axel Hering
Daniela Matzko-Dhonden
Rainhard Nitsch
Ingo Rietsch
Robert Winkler

Einzelfahrer

Kropp:

Oliver Mark Baumann

Langenhorn:

Stephan Bülck

Berlin:

Leif Erik Bodin

Wellendingen:

Hartmut Bräucker

Gifhorn:

Lena Düpont

Hagen-Hohenlimburg:

Andreas Fritz

Köln:

Frank Fuhrmann

München:

Renate Hänel

Elze:

Andreas Kriescher

Bäk:

Thorsten Levin

Hohenfelde:

Christian Martens

Kiel:

Christian Meyer

Paderborn:

Rainer Müller

Eschede:

Rainer Osterloh

Sibylle Osterloh

Ausacker:

Thorsten Schambach

Bondorf:

Harald Schäberle

Hamburg:

Patricia Schneider

Peter Tamm

Andreas Wilkens

Holtsee:

Eleonore Schütte

Gernsheim:

Michael Schuch

Altenburg:

Luise Stakloff

Vordorf:

Christian Teigeler

Ahlerstedt:

Christian Tomforde

Remagen:

Günter Wirtzfeld

Heide

Lüneburg:

Marlis Krüger

Hessen

Bad Camberg:

Ulrich Schmidt

Bad Homburg:

Viktoria Schramm

Borken:

Sabine Draude



Corinna Friedrich-Büder

Maria Haase

Uwe Immel

Michael Jäger

Felix Oehler

Stefan Sauerland

Johanna Schlieper

Sven Wagenknecht

Sebastian Wagner

Nils Wiegand

Yvonne Winter

Angelo Wolafka

Mainz:

Volker Heckt

Mecklenburg-Vorpommern

Peenemünde:

Maria Plog

Nord

Freundeskreis U 995:

Detlef Eggers

Nina Sundall

Hamburg-Harburg:

Klaus-Peter Mücke

Oldenburg/Holstein:

Frank Wichelmann

Plön:

Christopherus Feldmann

Shanty-Chor Eutiner Wind:

Erich Zirkel

Nordrhein

Langenberg:

Bärbel Wülfing

Nordsee

BG Braunschweig:

Guido Franke

Ingo Hoppe

Walter Niemeyer

Ditmar Rudolph

Westerstede:

Hermann Rust

Saar-Obermosel-Westpfalz

Heusweiler:

Andreas Steimer

Deutscher Marinebund

Das Bündnis für
Mensch. Schifffahrt. Meer.

Homburg/Saar:

Manfred Rippel

Zweibrücken:

Johanna Knerr

Sachsen

Bautzen:

Lucien Neika

Dresden:

Thomas Lässig

Plauen/Vogtland:

Erik Buschner-Bauer

Wolfgang Oltersdorf

Süd-Niedersachsen

Braunschweig:

Harald Kirchhoff

Hannover:

Alexander Hesser

Siegfried Springer

Holzminen:

Martin Böker

Leon Pascal Howind

Südwest

Haßloch:

Friedrich Karch

Jutta Karch

Thüringen

Gotha:

Jutta Großmann

Westfalen

Bünde:

Karl-Heinz Tiemeier

Hagen:

Dietmar Schäfermann

Heessen:

Wolfgang Möllenbrink

Marl-Hüls:

Lucien Enning

Shanty-Chor Bielefeld:

Andreas Rixe

Reinhard Weeg

Siegerland:

Frank Wengler

Sparte MRV

Skagerrak:

Richard Vollborn



MK Freiburg im Einsatz am „Gnadenhöfle“

Die Mitglieder des DMB vereint ihre Liebe zur Seefahrt und zum Meer. Der Verein „Gnadenhöfle“ e.V. vereint Menschen, die sich um das Wohl älterer, kranker und verwaister Tiere kümmern, häufig Nutztiere, die in der modernen Landwirtschaft „ausgedient“ haben. Das Herz vieler Menschen schlägt für beides, und so kam die Verbindung

Freiburg mit 15 Mitgliedern und Freunden an, um das Projekt zu unterstützen. Unter fachkundiger Leitung von „Gnadenhöfle“-Gründer Patrick Ohme wurde der alte Zaun abgebaut, neue Erdlöcher gebohrt, Pfähle eingerammt und schließlich die Latting angebracht. Bei hochsommerlicher Hitze floss der Schweiß in Strömen. Nach acht Stunden



Foto: Claus Dohring

zwischen der MK Freiburg und dem „Gnadenhöfle“ in Mühlheim zu Stande. Auf 5 ha Land ist dort in ehrenamtlicher Arbeit ein neues Zuhause für viele Pferde, Esel, Kühe, Schafe, Ziegen, Gänse, Hühner und Tauben entstanden.

Aktuell galt es, den Zaun der Pferdekoppel zu erneuern, und so rückte am 21. Juni die MK

harter Arbeit war das Werk vollbracht, der neue Zaun stand. Zur Belohnung gab's Flammkuchen frisch aus dem Holzofen und ein kühles Helles. Am Ende des Tages waren alle Teilnehmer stolz darauf, für das Wohl der vierbeinigen Mitbewohner auf dem blauen Planeten ihren ganz persönlichen Beitrag geleistet zu haben. **Claus Dohring/mfa**

Rundfahrt auf dem Halterner Stausee

Fanden bislang die Feiern des DMB-Bezirksverbandes Ruhr-Lippe in Form von Grillfesten am und im Heimboot KREBS der

MKDatteln statt, ging es in diesem Jahr nach Haltern zum dortigen Stausee. Im Jahre 2022 war die MÖWE, das neue Rund-

fahrtsschiff in Dienst gestellt worden. So nutzten die Marinekameraden und -kameradinnen die Gelegenheit zu einer

rd. 90-minütigen Fahrt auf dem Halterner Stausee. Los ging es vom Treffpunkt Seestern bei Kaffee, Kuchen und vielen Gesprächen. Das Wetter spielte in jeder Hinsicht mit und zeigte sich von der besten Seite. Die Mitglieder des Bezirksverbandes, darunter Angehörige der MKen Datteln, Gladbeck und Marl-Hüls, sowie zwei Bordhunde verabschiedeten sich zum Ende der Fahrt mit vielen positiven Eindrücken.

Ulrich Dunker/mfa



Foto: Werner Haase

Einberufung der 99. Bundesjugendversammlung im DMB



Gemäß der Jugendordnung des DMB berufe ich die 99. Bundesjugendversammlung der Deutschen Marinejugend im DMB vom **24. bis 26. Oktober 2025** nach Lauenhain ein.

Tagungsort: MC Lauenhain
An der Talsperre 14
09648 Mittweida/OT Lauenhain

Tagungsbeginn: 25. Oktober 2025, 14.00 Uhr
Tagungsende: 26. Oktober 2025, 13.00 Uhr

Anmeldeschluss: 10.09.2025

Tagungsordnung:

- TOP 1 Eröffnung durch die Bundesjugendreferentin
- TOP 2 Wahl des Versammlungsleiters
- TOP 3 Feststellung der Beschlussfähigkeit
- TOP 4 Bericht der Bundesjugendreferentin
- TOP 5 Bericht zum Jugendfonds 2025
- TOP 6 Aussprache zu TOP 4 und 5
- TOP 7 Bestätigung des Berichtes der Bundesjugendreferentin und Entlastung
- TOP 8 Jugendarbeitsthemen Seesport, Segeln, Modellbau und allgemeine Fragen der Jugendarbeit
- TOP 9 „Leitantrag des DMB“
- TOP 10 Anträge
- TOP 11 Jugendfonds 2025 – Vorbereitung
- TOP 12 Vorbereitung der Bundesveranstaltungen 2026
- TOP 13 Öffentlichkeitsarbeit
- TOP 14 Verschiedenes

Nähere Informationen finden Sie unter <https://deutscher-marinebund.de/ausschrijugend/>

Finja Schmidt
Bundesjugendreferentin

Ausflug in die regionale Geschichte

Einen vielseitigen Tagesausflug hat die MK Heide unternommen. Das erste Ziel war der Husumer Binnenhafen. Mit Blick auf die Hafenkulisse stärkten sich die Marinekameraden bei einem gemeinsamen Frühstück. Danach ging es zum sehenswerten Schiffahrtsmuseum Nordfriesland. Zweites Tagesziel war der Everschopsiel Hafen. In Jahr 1984 wurden dort Teile der TV-Serie „Das Rätsel der Sandbank“ gedreht. Danach fuhr man zum letzten Reiseziel des Tages, dem Heimatmuseum Lunden. Der Weg dorthin führte an dem verlassenen Ort der „Moorteufel“ im Schlichtingermoor vorbei. Bereits 1940 befand sich hier der Längstwellensender „Felix“ für die U-Boot-Kommunikation. Von 1964 bis 1987 wurden dort vom Bunker der

Peilzentrale Nord aus russische Militäraktivitäten überwacht. Die Zeit der Peilzentrale Nord und der Moorteufel liegt lange zurück. Heute sind

nur noch große Betonblöcke als Abspannfundamente für Stahlmasten zu sehen. Im Heimatmuseum Lunden erinnert und informiert die Ausstel-

lung „Bunker der Moorteufel“ über die 35 Soldaten der Peilzentrale Nord und ihren Dienst im Moor.

Kurt-Ewald Finke/mfa



Außenbereich des Husumer Schiffahrtsmuseums



Foto: MRV Bielefeld

MRV Bielefeld bei der Kieler Woche

Wie in den Vorjahren nahm der MRV Bielefeld mit einer Crew an den Marinekutterregatten im Rahmen der Kieler Woche teil, wieder verstärkt von DMB-Vizepräsident Dr. Michael Stehr. Bei Winden zwischen 3 und 5 Beaufort wurden fünf Läufe gesegelt. Die Langfahrt, die in diesem Jahr wieder stattfand, führte auf einem Kurs vom Marinestütz-

punkt in der Kieler Innenförde bis nach Laboe und zurück. Weitere Wettfahrten wurden leider von drohenden Gewittern mit Sturmböen verhindert. In der Gesamtwertung konnten sich die Bielefelder verbessern, auch kleine Erfolge sind wichtig. Im kommenden Jahr soll weiter an der Platzierung gearbeitet werden.

Dietmar Pöhl/mfa

Besatzungstreffen der ATLANTIS

Besatzungsmitglieder, die auf dem BM-Boot ATLANTIS (FRAUENLOB-Klasse, Kl. 394) von 1968 bis 1974 im 7. Minensuchgeschwader fuhren, trafen sich in diesem Jahr gemeinsam mit ihren Frauen für ein Wochenende in Münster. Leider konnten einige der Kameraden aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr an dem Treffen, das Herbert Herrmann organisiert hatte, teilnehmen. Am Ankunftsabend kam man zum Einlaufbier im Restaurant Spatz zusammen. Samstag

wurde Münster erkundet. Nach einer Besichtigung des Friedenssaal im Rathaus ging es auf Stadtrundfahrt, dabei wurde auch das Schloss besucht. Den Abend verbrachte man in gemütlicher Runde am Hafen im Lokal Pier House. Nach dem Frühstück am nächsten Morgen hieß es wieder Abschied nehmen. Das nächste Treffen soll im kommenden Jahr vom 7. bis 9. Mai stattfinden, organisiert von Christian Klingbiel und Klaus Wirth.

Günther Müller/mfa



Foto: Günther Müller

Tag der Bundeswehr in Freyung

Bereits im Dezember 2024 hatten die MK und die UK München ihr Interesse an der gemeinsamen Teilnahme am Tag der Bundeswehr in Freyung im Bayerischen Wald, dem ehemals öst-

eine dynamische Leistungsschau von Panzern und anderem Großgerät erleben. Drei sowohl DMB- als auch VDU-Mitglieder waren mit einem werbewirksamen Pavillon des DMB vor Ort. Sie



Foto: Jürgen Weber

Sepp Motl, Claus Paustian und Jürgen Weber vor dem DMB/VDU-Pavillon

lichsten Standort der NATO, angemeldet. Am 28. Juni öffnete das Aufklärungsbataillon 8 in Anwesenheit von Staatsminister Dr. Florian Herrmann die Tore seiner Kasernenanlage Am Goldenen Steig. Unter dem Slogan „Im Woid dahoam“ präsentierten Soldaten und Aussteller an über 70 Stationen ihre Aufgaben und Verbände. Die Besucher konnten sich u.a. in Panzer und in das Cockpit eines Tornados setzen, Live-Vorführungen in militärischem Nahkampf ansehen und

konnten sich über mangelnde Aufmerksamkeit nicht beklagen; immer wieder wurden sie von ehemaligen Marineangehörigen und früheren U-Bootfahrern angesprochen – und das im tiefsten Bayerwald. Sechs Kartons mit Verbandsmagazinen, Informations- und Werbematerial waren schließlich fast vollständig vergriffen. Zum Ende der Veranstaltung wurde verkündet, dass mit fast 16 000 Besuchern die erwartete Besucherzahl weit übertroffen wurde. **Jürgen Weber/mfa**

Kirmes in Saarlouis-Roden

Die MK THETIS und die Schützengemeinschaft von Saarlouis richteten im Juli zum zweiten Mal die Kirmes in Saarlouis-Roden aus. Diese Veranstaltung verwandelte den Thelengarten bei strahlendem Sonnenschein in eine lebendige Festmeile, die

zahlreiche Besucherinnen und Besucher aus dem Stadtteil und der Umgebung anzog. Die Kirmes begann mit dem Einzug des Kirwenhannes, gefolgt von dem Fassanstich, der vom Oberbürgermeister von Saarlouis Marc Speicher vorgenommen wurde.

Vierzig Jahre Heimboot KW 19

Im Juli stand ein besonderes Jubiläumsfest bei der MK Horumersiel an. Das ehemalige Küstenwachboot KW 19 wurde 1952 gebaut und diente zunächst den US-Streitkräften zur Überwachung der Weser, bis es 1957 an die Bundesmarine übergang. Seit 40 Jahren dient es nun, zentral in Horumersiel aufgebockt, der MK als Kameradschaftsheim. Dieses Jubiläum war Anlass für ein großes Bordfest, das bei bestem Sommerwetter von Pfarrer Lars-Jörg Bratke sowie dem 1. Vor-

mersiel. Selbstverständlich gratulierten alle übrigen ortsansässigen Vereine zu diesem besonderen Jubiläum, denn KW 19 ist eines der meistfotografierten Objekte im Ortskern von Horumersiel. Im Rahmen der Festveranstaltung wurde Rosemarie Freymuth für ihre 25-jährige aktive Mitgliedschaft geehrt. Als besondere Überraschung überreichte der 1. Vorsitzende der Historischen Seenotretter Wieland Rosenboom der MK ein Modellboot des KW 19. Dieses



Foto: Monika Helms

sitzenden der MK Andreas Henß eröffnet wurde. Neben einem Open Ship mit Bootsführungen gab es Live-Musik vom Shanty-Chor „Likedeeler“ der Segelkameradschaft Horumersiel sowie der Musikgemeinschaft Hor-

stiftete der Sohn des ehemaligen 1. Vorsitzenden der MK Jürgen Pasche. Ein vielseitiges Speisen- und Getränkeangebot rundete die Veranstaltung ab.

Detlef Rujanski/mfa



Foto: Martin Strauch

Die Kirmes wurde mit einem zünftigen Fassanstich eröffnet

Saarlouis-Roden sorgten für eine maritime Atmosphäre. An den beiden Veranstaltungsabenden wurde die Stimmung besonders ausgelassen, da Bands mit ihren Live-Auftritten gute Unterhaltung geboten haben. Für das leibliche Wohl haben die Helfer der MK THETIS bestens gesorgt. Die verschiedenen Stände, Darbietungen und Attraktionen waren durchweg gut besucht und das positive Echo bestätigte den Erfolg der Veranstaltung.

Thomas Klein/mfa

Sommerfest der MK Harburg

Bei sommerlichen Temperaturen begrüßte der Vorsitzende der MK Harburg Rüdiger Schmidt die Mitglieder zum Sommerfest und eröffnete mit einem herzlichen Dank an deren Ehefrauen das von ihnen gespendete reichhaltige Kuchenbüfett. Nach alter Tradition wurde dann das Schießen auf den bunten Seeadler vom amtierenden MK-Schützenkönig Michael Rave und der Königin Karin Pahlke eröffnet. Zwei Stunden hielt der von Uwe Degenhardt sehr widerstandsfähig gefertigte Seeadler den

Schützen stand, bis das letzte Stück vom Rumpf von Karl-Heinz (Kalle) Taudien mit einem gezielten Treffer entfernt wurde. Der neue MK-Schützenkönig stand fest. Zur Königsproklamation durch den Ehrenvorsitzenden Michael Pahlke übergaben der alte Würdenträger Königskette und Pokal an den neuen König. Bei einem gemütlichen „Rees an Backbord“ mit alten und neuen Seefahrt- und Alltagsgeschichten sowie Bockwurst und Steaks vom Grill nahm das Sommerfest seinen Lauf. **Rainer Kurda/mfa**

Foto: MK Harburg



Der neue Schützenkönig Kalle Taudien (r.) erhält die Königskette

MK Traunstein beim Festumzug im Chiemgau

Anlässlich der Feierlichkeiten rund um das 650. Jubiläum zur Verleihung der Stadtrechte der Stadt Traunstein nahmen die örtlichen Vereine und Gruppen

gedrängt stehenden Zuschauern mehrere Male durch lauten Applaus. Der Umzug fand mit einem dreifachen Salut der Gebirgsschützen und dem

Foto: Hans Mayer



Kameraden der MK Traunstein und die „Taferlkinder“ Carolin und Kilian beim Festumzug

mit Kutschen, Wagen und Musikkapellen in einem farbenprächtigen Festumzug teil. Darunter waren zehn Kameraden der MK Traunstein, die mit der DMB-Flagge stramm mitmarschierten. Das Interesse an ihrem Auftritt zeigte sich besonders bei den in Straßen und Plätzen dicht

Abspielen der Bayernhymne am Stadtplatz ein feierliches Ende. Im Biergarten einer Bräuwirtschaft am Fluss Traun erholten sich die von den schweißtreibenden Strapazen sichtlich gezeichneten Teilnehmer bei einer verdienten Brotzeit.

Hans Mayer/mfa

Marine-Verein Holzminden feiert 100-jähriges Bestehen

Am Wochenende des 14. und 15. Juni feierte der MV Holzminden sein 100-jähriges Bestehen

sich die Gäste, darunter Landrat Michael Schünemann, Holzmindens Bürgermeister Christian Belke, DMB-Präsident Heinz Maurus sowie der Kommandeur des Panzerpionierbataillons 1, Oberstleutnant Nico Meyer, am großen Flaggenmast. Der 1. Vorsitzende Hermann Ahrens begrüßte die Anwesenden, gab als „Startschuss“ das Kommando „Heiß Flagge und Wimpel“ und blickte anschließend auf die 100-jährige Geschichte des

Vereins zurück. Er betonte dabei, dass der MV ein traditionsbewusster und zugleich zukunftsorientierter Verein sei. Zwischen den Grußworten sorgte der Shanty-Chor der MK Kreiensen für die musikalische Untermalung. Maurus überreichte als Jubiläumspräsident des DMB einen Scheck in Höhe von 1.000 Euro. Nach dem Festakt klang die Veranstaltung bei einem geselligen Beieinander aus. Am folgenden Sonntag wurde der erste Veteranen-

tag der Bundesrepublik Deutschland begangen. Aus diesem Anlass hatten der MV und die Stadt Holzminden zum Feldgottesdienst eingeladen. Vor dem Marineheim hielt Militärfarrerin Claudia Grebe einen bewegenden Gottesdienst. Im Anschluss eröffnete Bürgermeister Christian Belke den Veteranentag in Holzminden. Das Jubiläumswochenende endete im Anschluss mit einem Fröhlichschoppen.

Friedrich Ahlbrecht/mfa

DMB-Präsident Heinz Maurus überreicht Hermann Ahrens das Jubiläumspräsent

mit einem festlichen Jubiläumsprogramm. Auf dem Vereinsgelände und im Vereinsheim am Wasserübungsplatz fanden die Veranstaltungen bei bestem Wetter statt. Zur morgendlichen Flaggenparade versammelten

Fotos: MV Holzminden



Gruppenbild zum Festwochenende

Feiern und Kultur bei der MK Passau

Bei strahlendem Sonnenschein feierte die MK Passau am Kohlbach ihr traditionelles Hafenfest. Der 1. Vorsitzende Jürgen Adamovsky konnte 50 Gäste begrüßen, darunter Mitglieder der MK Simbach am Inn und der MK Ried. Nach Kaffee und Kuchen am Nachmittag folgte eine gesellige Grillfeier. Dabei wurde Hans Glas mit der Silbernen Ehrennadel ausgezeichnet sowie zwei neue Mitglieder begrüßt. Ein weiterer Höhepunkt im Kalender der MK war der Ausflug zur idyllisch gelegenen Jausenstation Karstetter am Kühberg, der sich zu einem rundum gelungenen Abend bei bester Bewirtung mit bayerischen Schmankerln entwickelte. Doch bei der MK Passau wird nicht nur gefeiert, die Mitglieder zeigen ebenso ihr Interesse an der Heimatgeschichte.



Foto: Reinhard Wachtveitl

Gute Stimmung beim Hafenfest

Nach der Besichtigung des Granitmuseums in Hauzenberg und einer Führung im Passauer Stephansdom stand der Besuch der Außenanlagen der Veste Oberhaus an. Vom Ravelintor führte der Rundgang zur Hauptburg mit dem äußeren und inneren Burg-

hof und der dortigen Georgskapelle. Die Batterie Linde, eine von Wehrmauern umschlossene Terrasse auf der Ostseite des Fürstenbaues, bot einen besonderen Blick auf den Zusammenfluss von Ilz, Donau und Inn sowie auf die Passauer Altstadt. Die

über 800-jährige Geschichte der Veste Oberhaus erläuterte bei der Exkursion Marieluise Adamovsky. Selbstverständlich folgte im Anschluss ein gemütliches Beisammensein.

**Tanja Adamovsky/
Reinhard Wachtveitl/mfa**

Viele Sommer-Aktivitäten in Zerbst

Man kann nicht behaupten, dass bei der MK Zerbst im Sommer Langeweile herrscht. Am Samstag, den 14. Juni hatte die MK in der „Pension Tivoli“ zu einem Grillfest geladen. Doch nicht das Essen stand im Vordergrund, vielmehr waren unter den 50 Gästen zahlreiche tanzbegeisterte Paare, welche zur Musik des „Duo Einwandfrei“, bestehend aus Angela und ihrem Showpartner Chris, bis Mitternacht über das Parkett schwebten. Am 11. Juli wurde die Zerbster Stadtfeuerwehr besucht. Dort wurden 20 MK-Mitglieder über das Gelände geführt, bekamen die Einsatzfahrzeuge gezeigt und erhielten viele interessante Infor-

mationen zur Arbeit der Feuerwehr und zum Thema Brandschutz. Abschließend luden die Feuerwehr-Kameraden zum Grillen ein. MK-Vorsitzender Reinhard Ribbe überreichte eine von MK-Mitglied Hans Wink gefertigte Knotentafel als Gastgeschenk. Eine Woche darauf lud die Zerbster MK zu einer Shantyfahrt auf der Saale. Mit der HÄNDEL II ging es bei Speis und Trank von Halle/Saale über drei Stunden bis hinter die Brachwitzer Alpen und zurück. Der Musikverein „Die Seeteufel“ begeisterte die Gäste unterwegs mit seinen mitreißenden musikalischen Darbietungen.

Hans-Joachim Heinemann/mfa

Zu Besuch auf dem Minenjagdboot DILLINGEN

Auf Einladung des Kommandanten Korvettenkapitän Finn Fritz reiste eine Abordnung der MK Untere Saar Dillingen nach Kiel, um an den Feierlichkeiten zum 30-jährigen Jubiläum der

der Bürgermeister der Patenstadt Dillingen/Saar, Christian Finkler, sowie die Bürgermeisterin der Patenstadt von Dillingen, Sutura in Italien. Besonders gefreut hat man sich über



Foto: Jörg Liefing/Christian Finkler

Indienststellung und Patenschaft des Minenjagdbootes DILLINGEN mit der Stadt Dillingen/Saar teilzunehmen. Nach dem Eintreffen und dem herzlichen Empfang durch die Besatzung ging es zum Essen in die Forstbauschule mit anschließendem Besuch der maritimen Kneipe „Pinasse“. Die Feier begann mit einem Sektempfang, unter den zahlreichen Gästen waren

die Anwesenheit von zwei ehemaligen Kommandanten. Nach einem Vortrag über die bisherigen Unternehmungen des Bootes überreichte der MK-Vorsitzende Herbert Rupp ein Gastgeschenk der MK. Im Laufe des Abends kam es zu vielen Gesprächen, bei denen manche Freundschaften geschlossen und alte vertieft wurden.

Herbert Rupp/mfa

Beste Stimmung auf der Saale



Foto: Hans-Joachim Heinemann

Neuer Vorstand bei der MK Lahnstein

„Noch-Vorsitzender“ Wolfgang Jäger konnte zur Jahreshauptversammlung der MK Lahnstein in der MK-Messe über 40 Mitglieder begrüßen. Nach dem Absolvieren der üblichen Geschäftsordnungspunkte folgte die mit Spannung erwartete Neuwahl des Gesamtvorstandes. Die Versammlung wählte zunächst Hans-Georg Schwamb als Nachfolger für den bisherigen Amtsinhaber an die Spitze der MK Lahnstein. Die anschließende Wahl der übrigen Vorstandspositionen verlief zügig, weil die Mitglieder allen Wahlvorschlägen des neuen Vorsitzenden einstimmig folgten. Jäger bleibt dem Vorstand in der Funktion als Schriftführer

und Presse-/Öffentlichkeitsbeauftragter erhalten. Die verschiedenen Vorstandsmitglieder erhielten als Dank für ihre Arbeit ein Präsent. Schwamb hob anschließend weitere Mitglieder ohne Mandat hervor, die sich als Beauftragte „mit Herzblut“ um spezielle Themenbereiche kümmern. Besonders erwähnt wurden die „Marinefrauen“ rund um Rita Jäger. Der neue Vorsitzende, der bereits von 2013 bis 2019 an der Spitze der MK stand, schloss die Versammlung mit einem mahnenenden Appell an die Mitglieder: „Wenn es immer nur wenige und immer nur dieselben sind, die sich um die vielfältigen Aufgaben des Vereins küm-



Foto: MK Lahnstein

Der neue Vorstand, v.l.: Horst Döring, Gerd Salzig, Hans-Werner Schupbach, Hans-Georg Schwamb, Wolfgang Jäger, Wolfgang Breitenbach, Heiko Schiller, Dieter Ely; es fehlt Klaus Oraczewski

mern, wird es kaum gelingen, die heute gut funktionierende Marinekameradschaft Lahnstein auf Dauer zu erhalten!“ Anfang Juli trafen sich dann über 80 Mitglieder, Freunde

und Förderer der MK zum traditionellen Sommerfest, das bei schönem Sommerwetter im Garten von Hans-Werner Schupbach harmonisch verlief. **Wolfgang Jäger/mfa**

100-jähriger U-Bootfahrer mit Pinasse unterwegs

Der Geburtstagswunsch des 100-jährigen ehemaligen U-Bootfahrers von U 925 (VII C), Walter Münter (geb. 25.2. 1925), der sich erhoffte, über die MK Heilbronn oder den LV BW noch Kameraden aus seiner Zeit bei der U-Bootwaffe treffen zu kön-

dant der Bundesmarine Jürgen Mauch an Bord. Walter Münter absolvierte bei der U-Boot-Waffe auf U 925 als 19-Jähriger seinen Dienst. Sein Glück war es, dass er auf der letzten Fahrt von U 925, das seit dem 24.8. 1944 im Nordatlantik mit 51 Besatzungsmit-



Foto: Hartmut Kienzle

v.l.: Timo Frei (Bürgermeister von Bad Friedrichshall, Walter Münters Schwiegerenkel), Jürgen Mauch, Walter Münter

nen, konnte leider nicht erfüllt werden. Dafür entschädigten die MKler von Heilbronn den rüstigen 100-Jährigen mit einer Bootsfahrt auf der Pinasse TROLL (ehemaliges Beiboot des U-Boot-Tenders LAHN) auf dem Neckar. Als weiterer Passagier war auch der jüngste U-Boot-Komman-

gliedern als verschollen gilt, aufgrund einer Verletzung nicht mit an Bord war. Den Krieg überlebte er trotz einer Kopfverletzung. Bei Wurstsalat und einem kühlen Bier im Bootshaus der MK Heilbronn wurden noch viele Erinnerungen ausgetauscht.

Hartmut Kienzle/rb

750-Jahr-Feier der Stadt Lütjenburg

Die MK Lütjenburg hat sich aktiv an der 750-Jahr-Feier der Stadt Lütjenburg beteiligt. Am Festkommers, in der die Städtepartnerschaft mit der Stadt Kobylin geschlossen wurde, nahm eine Delegation der MK teil. Am Kinder- und Jugendtag wurde ein Infostand mit einer U-Boot-Attrappe aufgebaut, die der MV Ratzeburg zur Verfügung gestellt hatte. Als weitere Attraktion wurde kostenlos blaue Zuckerwatte verteilt. Der nächste Tag war geprägt von der Geräteschau der Flugabwehrraketengruppe 61 sowie deren Appell, an der die MK ebenfalls mit einer Abordnung teilnahm. Der Samstag stand unter dem Motto

„Markt der Möglichkeiten und Ideen“. Auch hier war die MK mit ihrem Stand mitsamt U-Boot vor Ort und präsentierte sich und den DMB sowie den Freundeskreis der Fregatte SCHLESWIG-HOLSTEIN. Informationsmaterial des DMB, Video-Präsentationen über die MK und das „Leben an Bord der Fregatte SCHLESWIG-HOLSTEIN“ wurden dabei dem interessierten Publikum vorgestellt. Auch wurde wieder Zuckerwatte verteilt – insgesamt über 1000 Portionen. Zum Abschluss fand ein großer Straßenumzug durch die Stadt statt, darunter die MK mit der U-Boot-Attrappe sowie einigen Mitgliedern zu Fuß.

Berthold Kieschnick/mfa

Mitglieder der MK Lütjenburg mit der U-Boot-Attrappe U-RATZ II



Foto: B. Kieschnick

Tradition und Dialog beim Seemannssonntag in Plön

Am 26. Juni fand im Café und Restaurant Markt 11 in Plön der erste Seemannssonntag statt – eine gemeinschaftliche Premiere der Stadt Plön, der Marineunteroffizierschule (MUS) Plön und der MK Plön. Die Veranstaltung brachte ehemalige Soldatinnen und Sol-

Fregattenkapitän Julian Marks, vertreten. In seinem Grußwort unterstrich er die Bedeutung des Rückhalts aus der Bevölkerung für die Soldatinnen und Soldaten und betonte, wie wertvoll der gegenseitige Austausch zwischen Militär und Zivilgesell-



Foto: Thiru

v.l.: Julian Marks, Thure Koll, Ralf Biesold

daten, Bürgerinnen und Bürger sowie Interessierte zusammen, um in ungezwungener Atmosphäre ins Gespräch zu kommen und gegenseitiges Verständnis zu fördern. In seiner Begrüßungsrede erinnerte Bürgervorsteher Thure Koll an den Ursprung der Idee: Am 24. Februar 2022 wurde erstmals der Gedanke an eine Veranstaltung dieser Art geschmiedet – mit dem Ziel, Menschen zu verbinden und den maritimen Charakter der Stadt stärker erlebbar zu machen.

Die MUS Plön wurde durch den Kommandeur der Lehrgruppe B,

schaft sei. Der MK-Vorsitzende Ralf Biesold begrüßte die Idee ausdrücklich und lobte das Format als wichtigen Beitrag zur Förderung der Verbundenheit zwischen aktiver Truppe, Ehemaligen und der Zivilbevölkerung. Der Seemannssonntag soll als neue Tradition in Plön weitergeführt werden, der Bürgervorsteher der Stadt Plön und die MK haben die federführende Organisation übernommen. Ganz „nebenbei“ konnte die MK Plön auch schon ein neues Mitglied für den DMB gewinnen.

Thiru/Biesold/mfa

MK Plauen beim 1. Nationalen Veteranentag in Dresden

Auf Einladung des Präsidenten des Sächsischen Landtages Alexander Dierks nahmen der 1. Vorsitzende der MK Plauen und stv. LVL Sachsen Prof. Dr. Lutz Kowalzik, Oberstabsarzt d.R. a.D., und MK-Mitglied MdL Jörg Schmidt, Hauptgefreiter d.R., an einer Feierstunde mit Empfang anlässlich des 1. Nationalen Veteranentages der Deutschen Bundeswehr im Ständehaus am Dresdner Schlossplatz teil. Nach einer kurzen Begrüßungsansprache des Landtagspräsidenten hielt der General a.D. Hans-Peter von Kirchbach,

einst Generalinspekteur der Bundeswehr, einen eindrucksvollen und berührenden Vortrag zum Thema Wehrdienst, Kameradschaft und Veteranen. Anschließend fand ein Podiumsgespräch zum Thema statt. Abschließend konnten sich die Teilnehmer an der Veranstaltung bei einem Stehempfang miteinander austauschen und neue Kontakte knüpfen. Hierbei konnten die Plauener Kameraden dem Landtagspräsidenten u.a. die Arbeit der MK und des DMB nahebringen.

Prof. Dr. Lutz Kowalzik/mfa

Veteranentag in Dudweiler

Mit einer kleinen, aber schlagkräftigen Truppe hat sich die MK Dudweiler am 15. Juni an den Feierlichkeiten anlässlich des Veteranentages beteiligt. In Windeseile waren am Ankerplatz ein Pavillon, ein paar Stehtische, Sitzgelegenheiten und ein Grill aufgebaut. Banner entlang der Sulzbachtalstraße machten darauf aufmerksam, dass ehemalige Bundeswehrsoldaten dort an ihre Veteranenabzeichen gelangen konnten. Der erste Besucher reiste eigens mit seiner Frau aus Rottweil an. Er hat via Facebook davon erfahren, und da er auf eine Fahrzeit auf dem Zer-

sich am Stand seiner Marinekameraden eingefunden, um sein Abzeichen zu bekommen. Ein echtes Schankerl war der Besuch des Kommandeurs des Landeskommandos des Saarlandes, Oberst Uwe Staab. Unmittelbar nach einem Empfang anlässlich des Veteranentages im saarländischen Landtag ließ er es sich nicht nehmen, in maritimer Umgebung den ereignisreichen Tag zu beenden. Keine Frage, dass dabei Erinnerungen an alte Zeiten aufgewärmt und gemeinsame Schnittmengen in den jeweiligen Laufbahnen gefunden wurden. Der Vete-



Foto: Michael Meding

störer LÜTJENS zurückblicken kann, war ihm die Anreise keinesfalls zu weit. Auch Bezirksbürgermeister Ralf-Peter Fritz, ehemaliger Zeitsoldat im Dienstgrad eines Oberfeldwebels, hatte

ranentag in Dudweiler war eine erfolgreiche wie willkommene Aktion. 19 ehemalige Soldaten dürfen sich schon bald das Veteranenabzeichen ans Revers stecken. **Michael Meding/mfa**



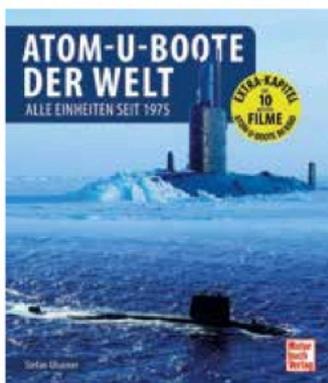
Foto: Maria Gubsch/Jörg Schmidt

v.l.: Jörg Schmidt, Prof. Dr. Lutz Kowalzik, Alexander Dierks

Stefan Ulsamer, Atom-U-Boote der Welt. Alle Einheiten seit 1975, Motorbuch Verlag, Stuttgart, ISBN 978-3-613-04697-9, € 39,90

Was sind eigentlich Atom-U-Boote? Dieser eher volkstümliche Begriff bezieht sich auf die Energiegewinnung und damit auch den Antrieb dieser Unterseeboote, nicht auf eine atomare Bewaffnung – obwohl derartig bewaffnete U-Boote meist auch über einen nuklearen Antrieb, in der Regel mittels Druckwasserreaktoren, verfügen. Die Entwicklung dieser Boote wurde in den 50er-Jahren in den USA vorangetrieben, das erste Atom-U-Boot, die USS NAUTILUS wurde 1954 in Dienst gestellt. Weitere Nationen – allen voran die damalige UdSSR – zogen nach. Mittlerweile verfügen die USA, Russland, Frankreich, Großbritannien, die Volksrepublik China und Indien über Atom-U-Boote, in Australien und Brasilien gibt es entsprechende Beschaffungsplanungen. Die Vorteile des nuklearen Antriebs liegen zum einen in der hohen Energieverfügbarkeit und damit in der Möglichkeit, hohe Geschwindigkeiten zu erzielen sowie Nebenaggregate wie z.B. für die Trinkwassererzeugung unbegrenzt betreiben zu können. Zum anderen wird eine hohe Seeausdauer erreicht, die primär nur durch den mitgeführten Proviant und die Belastungsgrenzen der Besatzung limitiert wird. Die Nachteile des Reaktorantriebs sind die im Regelfall größeren Ausmaße eines Bootes, höhere Wärme- und Geräuschabstrahlungen sowie die atomaren Risiken im Betrieb und in der Entsorgung.

Der Autor schafft einen Überblick über die Atom-U-Boote mit Schwerpunkt auf die vergangenen 50 Jahre. Dabei betrachtet er die Boote der jeweiligen Marinen in ihren unterschiedlichen Klassen, stellt dabei die Entwicklung und technischen Details heraus, illustriert mit reichhaltigem Bildmaterial. Der Untertitel „Alle Einheiten seit 1975“ des Buches täuscht jedoch etwas. Zwar liegt der Schwerpunkt auf den Booten im



genannten Zeitraum, vielmehr wird jedoch gründlich auf die Entwicklung und Vorgeschichte der modernen Atom-U-Boote eingegangen. Ausblicke in zukünftige Projekte sowie Kapitel über Atom-U-Boote im Film und in Museen runden das informative Buch ab.

mfa

Andrea Willen/Udo Haafke, At the Seaside. Die schönsten Urlaubsziele Europas für Meerverliebte, Bruckmann Verlag, München, ISBN 978-3-734-33189-3, € 24,99

Zugegeben: „Meer- verliebte“ sind wir doch alle und die meisten auch schon mal zur See gefahren. Was sich aber hinter der Kimm verbirgt, bleibt einem dabei oft verschlossen – die Küsten. Geografisch definiert ist das der Kampfraum zwischen Wasser, Land und Luft. Das mag dramatisch klingen, ist es aber auch, wenn es um Einflussfaktoren und Formungskräfte geht. Hier geht es um Urlaub, der mit einer Vielfalt von Bildern, Emotionen, individuellen Erfahrungen und Erlebnissen verbunden ist. Genau dieses Spektrum bedienen die beiden Autoren, die ihre ganz subjektive Wahl ohne Anspruch auf Vollständigkeit oder gar allgemeinen Beliebtheitstrends folgend zusammengestellt haben. 55 Destinationen werden hier vorgestellt: von Island bis Zypern, von Kirkenes bis Vila Baleira, durch Nord- und Ostsee auf den Atlantik, durch den Ärmelkanal und den Golf von Biskaya, übers Mittelmeer bis hin zum Schwarzen Meer.

Dieses Potpourri ist mehr als eine Reiseinspiration: Interviews, Playlists und Rezepte mit Geheimtipps für versteckte Strände und ruhige Küstenabschnitte mit außergewöhnlichen europäischen Küstenorten, die durch Charme, Schönheit und Einzigartigkeit begeistern. Von den gewaltigen Wellen Nazarés bis zu den atemberaubenden Cliffs of Moher und der romantischen Amalfi-Küste – jeder Ort besticht durch spektakuläre Natur, maritime Traditionen und faszinierende Menschen. Auf einer Übersichtskarte sind sie alle lokalisiert, in zahlreichen Fotos anregend dokumentiert. Diese maritime Reihe besticht darüber hinaus auf 190 Seiten durch die bewährte Gliederung, ihre übersichtliche Handhabbarkeit und gestraffte, gut lesbare Darbietung.

psw

Jens Bald, USS Cyclops – Verschollen im Bermuda-Dreieck? Rätselhafte Erzfrachter-Unglücke, Rumeln Maritim Hamburg, ISBN 978-3-00-082509-5, € 25,00

Der Kohlentransporter USS CYCLOPS verließ im März 1918 Barbados, um eine kriegswichtige Ladung Manganerz nach Baltimore zu bringen. Das Schiff ist seitdem verschollen. Eine umfangreiche Untersuchung der US Navy brachte kein Ergebnis, im Gegenteil. Es tauchten immer neue Fragen auf, es wurden keine

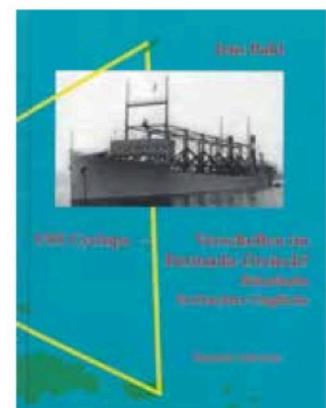
Antworten gefunden. Das Verschwinden des amerikanischen Kohlentransporters wurde so zu einem der größten Rätsel der Seefahrtsgeschichte. Der Autor geht der Frage nach, ob der deutschstämmige Kapitän der CYCLOPS das Schiff nach Deutschland entführen wollte, da dort das Manganerz dringend für die Rüstungsindustrie gebraucht wurde oder ob die La-

dung im Sturm verrutscht ist und das Schiff zum Kentern brachte? Jens Bald wirft weitere Fragen auf, so spricht er an, dass evtl. die Besatzung gemeutert und sich gegen die Brutalität des Kapitäns aufgelehnt habe oder dass der Transporter im Wellengang auseinandergebrochen sei.

Fragen über Fragen, die Geschichte der CYCLOPS genauer zu untersuchen. Dazu gehört eine Betrachtung der weltpolitischen Hintergründe wie die Versenkung des LUSITANIA und der Eintritt der USA in den Ersten Weltkrieg ebenso wie die Betrachtung der Legende des Bermuda-Dreiecks. Die Untergänge der Erzfrachter EDMUND FITZGERALD und MELANIE SCHULTE werden exemplarisch dargestellt, um mögliche Rückschlüsse auf den Verlust der CYCLOPS ziehen zu können.

Das schmale Bändchen mit etwas mehr als 140 Seiten, aufgeteilt in Vorwort, zehn Kapitel, eine exzellente Zusammenfassung, Nennung von zahlreichen Quellen und einer Danksagung ist schnell gelesen. Man nimmt es aber immer wieder in die Hand, um Fakten zu checken und mit Hilfe der Quellen tiefer in das Thema einzusteigen.

ws



Die richtige Lösung in Heft 6/2025 war
„Feudelgeschwader“ (Spitzname für das Messepersonal)

Die gesuchten Begriffe lauten:

Fangleine, Erasmus, Uranus, Decksmeister, Elevator,
Labsalben, Gefahrenwinkel, Einhüllenboote, Schanzkleid,
Coronel, Hahnenkamm, Wanten, Abbringen, Deviation,
Eversand, Robinson-Crusoe-Insel

Je ein Puzzle des DMB geht an:

Helga Adam, Oderwitz
Walter Glatz, Graben
Udo Rautzenberg, Bergisch-Galdbach

Eine maritime Knotenarbeit geht an:

Berthold Wreczycki, Hildesheim

Rätsel

1. Ostfriesische Insel
2. Indigenes Volk in der Arktis
3. Starker Südostwind im Mittelmeer
4. kurzzeitiges Festkommen eines Schiffes
5. Knoten am Ende eines Taues
6. Signalflagge
7. Eine Rampe für das Wassern von Booten und Schiffen
8. Anderes Wort für Segeltuch
9. So nennt der Seemann den Dienst an Bord von 0 bis 4 Uhr
10. Gang zwischen Antriebsmaschine und Schiffsschraube
11. Druckbehälter zur Trinkwassergewinnung
12. Aus dem Tanker A 54 BODENSEE wurde die türkische ...
13. Fregatte der BREMEN-Klasse

acht-an-be-ber-bo-bor-can-che-de-der-e-end
-ge-grund-hun-i-i-it-kum-la-le-len-lu-ne-nel
-nie-no-nu-po-ra-ra-rüh-rung-sach-sen-slip-
te-tor-tun-va-van-vas-vem-wa-wel

Das Lösungswort ergibt sich aus den jeweils ersten Buchstaben der Begriffe von oben nach unten gelesen. Erstellt wurde dieses Silbenrätsel von **Werner Schiebert**. Senden Sie bitte die Lösung des Rätsels **bis zum 6. Oktober 2025** an:

Redaktion „Leinen los!“,
Strandstraße 92, 24235 Laboe
oder per E-Mail an:
mv@deutscher-marinebund.de

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Unter den richtigen Einsendungen verlosen wir drei Puzzles des DMB und eine maritime Knotenarbeit, hergestellt und gespendet von unserem Kameraden **Peter Meister**.



Echte **Trainings-Segelreise** mit der
majestätischen **Dreimastbark**

"Statsraad Lehmkuhl"

von **Hamburg**

zum Abschluss des Hafengeburtstag Hamburg

nach **Bergen**

zum Fest des norwegischen Nationalfeiertages

10. – 16. Mai 2026

Ein **aufregendes Projekt**, bei dem unterschiedliche Superlative zusammentreffen, unterstützt durch Förderungen von Segelfreunden der traditionellen Großsegler. Denn dieser **imposante Windjammer**, 98m Länge, ist auf den Meeren der Welt unterwegs.

> **Leinen los!** heißt es für **LI! Abonnenten**, denn Ihr erhaltet von **INMARIS** zusätzlich einen **Projekt-Rabatt von 10%** auf den **geförderten Preis!***

Eine Gelegenheit, **echtes Seefahrtsleben** an Bord eines historischen Großseglers kennen zu lernen!

Kein „Karaoke“ oder „schicke Abendgarderobe“, sondern:

Seemannschaft, eingeteilt in den Wachen: Ausguck, Segel setzen und bergen uvm; schlafen in Hängematten
- Ihr seid Teil der Crew!

und: - der Blick in die Sterne...

> Keine Segelerfahrung erforderlich!

Dieses Schiff ist Trainings- und Ausbildungsschiff.

Kommt an Bord zu einem **authentischen Aktivurlaub**; zu 6 aufregenden Tagen auf der **Nordsee!**

Preis: € 1.195* - 10% Rabatt:

***Kennwort: Projekt Leinen los!** angeben!

Hier geht es zu ausführlichen Informationen
- und an Bord:



INMARIS Windjammer Worldwide
Segelabenteurer & Windjammer Romantik
Deichstr. 17 | 20459 Hamburg | Ph.: +49 40 372797
www.inmaris.de | email: info@inmaris.de

Operation ASPIDES – Führen im Gefecht

Fregattenkapitän Volker Kübsch

Kommandeur 4. Fregattengeschwader



Einladung zur Vortragsveranstaltung am 10.10.2025



**Deutscher
Marinebund**
Das Bündnis für
Mensch. Schifffahrt. Meer.

Am 10. Oktober 2025 findet im Rahmen des Abgeordnetentages des Deutschen Marinebundes in Wetzlar eine Vortragsveranstaltung statt, zu welcher wir herzlich einladen möchten.

„Operation ASPIDES – Führen im Gefecht“ wird das Thema sein, dem wir uns am Freitagabend mit unserem Gast, Fregattenkapitän Volker Kübsch, widmen werden. Der Kommandeur des 4. Fregattengeschwaders berichtet aus seiner Zeit als Kommandant der Fregatte HESSEN und dem ersten Kampfeinsatz eines Schiffes der Deutschen Marine, aber auch über aktuelle Herausforderungen und steht für Fragen zur Verfügung.

Veranstaltungsort

Stadthalle Wetzlar, Brühlsbachstraße 2b, 35578 Wetzlar

Programm

18:00 Uhr Einlass

19:00 Uhr Beginn Vortragsabend

Begrüßung durch den Präsidenten des Deutschen Marinebundes e.V., Heinz Maurus

Grußworte

Vortrag: „Operation ASPIDES – Führen im Gefecht“, Fregattenkapitän Volker Kübsch

Im Anschluss Kameradschaftsabend „Rees an Backbord“

Die Veranstaltung ist öffentlich. Für eine optimale Planung bitten wir Sie, uns bis zum **01. Oktober 2025** eine schriftliche Rückmeldung an folgende Mailadresse zu senden: veranstaltungen@deutscher-marinebund.de.

Wenn Sie am Büfett teilnehmen möchten, vermerken Sie dies bitte bei Ihrer Anmeldung per Mail. Die Zahlung von 15,00 Euro zzgl. Getränken können Sie dann vor Ort per EC/Debit Card vornehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Heinz Maurus

Staatssekretär a.D.

Präsident des Deutschen Marinebundes e.V.

Wir sind Marine.



Ich bin einer von wir.