

6. JAHRGANG - AUSGABE 23 - HEFT 4/2009

LOGBUCH

Zeitschrift der Reservistenkameradschaft Marine Berlin



DAS MARINEEHRENMAL IN LABOE

Die Neugestaltung der Historischen Halle



Bremen, 17. Juni 2009

Orientierung, Respekt und Vertrauen

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

„die wahre menschliche Psyche offenbart sich immer wieder erst an Bord eines Schiffes“ auch wenn man über einen solchen Satz gewiss unterschiedlicher Meinung sein kann, weiß derjenige, von dem er stammt, ganz genau, wovon er spricht: Der Schauspieler Otto Sander ist jahrzehntelang selbst als Segler unterwegs gewesen, und er ist selbst aus Seenot gerettet worden. Aber es ist sicherlich auch kein Zufall, wenn junge Menschen gerade an Bord eines Bootes lernen, was Orientierung und Verantwortung bedeuten.

Die eigene Position bestimmen und den Kurs abstecken, sich auf Schiff und Besatzung unbedingt verlassen können, die Natur als die stärkere Gewalt respektieren: alles Dinge, die einen guten Seemann ausmachen, egal ob er beruflich oder privat an Bord ist. Seenotretter müssen die Orientierung allerdings auch dann behalten, wenn andere sie verloren haben. Schon bei Windstärke neun und sechs Meter Wellen müssen sie Mensch und Material blind vertrauen können. Dabei fängt ihre Arbeit bei neun Beaufort häufig erst an. Trotz aller Technik respektieren sie, dass die See im Zweifel immer das letzte Wort hat und stellen sich darauf ein. Nicht nur auf See sind solche Tugenden hilfreich.

Leuchfeuer erleichtern die Orientierung vor der Küste. Auch die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger ist schon als eine Art Leuchtturm bezeichnet worden, wenn andere Orientierungspunkte ins Wanken geraten. Und damit war nicht die Leuchtfarbe der Aufbauten gemeint. Seit 1865 übt der selbstlose Einsatz unserer Besatzungen insbesondere auf junge Menschen immer wieder eine ungeahnte Faszination aus - warum?

Seenotretter machen um die Risiken und Erfolge ihrer Arbeit nicht viel Aufhebens. Menschen, die lange am und mit dem Meer leben, sind ohnehin - vielleicht gerade aus Respekt vor den Naturgewalten - eher zurückhaltend. Diese Bescheidenheit in Verbindung mit unbedingter Professionalität erzeugt Vertrauen, Respekt und Dankbarkeit. Helden sind sie nicht, Vorbilder schon.

Wer auf See in Not gerät - und sei es als Wattwanderer im Urlaub - kann auf die „Männer in Rot“ vertrauen: „Wir kommen!“. Wer die Seenotretter unterstützt, darf darauf vertrauen, dass wir sorgsam und verantwortungsbewusst mit jedem uns anvertrauten Euro umgehen. An Bord unserer Seenotrettungsboote und Seenotkreuzer können Sie sich selbst davon überzeugen, wofür Ihre Spende verwendet wird.

Vielen Dank für Ihr Vertrauen und Ihre Unterstützung!

Mit freundlichen Grüßen

Heinrich Hoppe

Geschäftsführer

Die Gewährleistung des Datenschutzes - der Schutz Ihrer Persönlichkeitsrechte - ist uns ein wichtiges Anliegen. Sie können sicher sein, dass wir mit Ihren Daten verantwortungsbewusst umgehen. Ihre Anschrift wird in unserer Datenbank gespeichert, wenn Sie z.B. spenden oder Informationsmaterial anfordern. Dies ist notwendig, damit wir Kontakt zu Ihnen halten und Zuwendungsbestätigungen ausstellen können. Ihre Daten werden ausschließlich von uns genutzt, wir geben keine Daten an Dritte weiter.

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

Vorstand
Michael Groblien
Christel Vinnen
Gerhard Harder

Geschäftsführer
Dr. Bernd Anders
Heinrich Hoppe
Kapitän Udo Helge Fox

Zentrale
Werderstraße 2
28199 Bremen
Telefon +49 (0) 421- 53 707 715
www.seenotretter.de

Bankverbindungen
Deutsche Bank AG | BLZ 290 700 50 | Konto 2 123 610
Bremer Landesbank | BLZ 290 500 00 | Konto 107 00 22 004
Sparkasse Bremen | BLZ 290 501 01 | Konto 1 072 016
Postbank Nl. Hamburg | BLZ 200 100 20 | Konto 70 46-200



Holger Schubert
1. Vorsitzender
RK Marine Berlin

Liebe Freunde, Förderer und Mitglieder der RK Marine Berlin,

Nun stehen bald die Bundestagswahlen an, und auch für unseren Verband bedeutet dies Lobbyarbeit zu leisten. Vielfach wird über die Bundeswehr diskutiert, und somit auch über die Reservisten, ihren Auftrag, ihren Platz in der Gesellschaft. Nicht alle Parteien äußern sich verbindlich. Parolen wie „raus aus Afghanistan“, „Wehrpflicht abschaffen“, „Einführung einer freiwilligen Wehrpflicht“ sind nur einige Schlagworte, welche man den Parteiprogrammen entnehmen kann. Ebenso, dass über die Reservisten wenig nachgedacht wird. Was wird also kommen? Als mündige Bürger müssen wir den Wahlkampf nutzen Fragen zu stellen. Fragen nach Ansichten und Einsichten. Die Armee stellt das höchste Gewaltmonopol des Staates dar. Meiner persönlichen Meinung nach ist die schlechteste Antwort auf die Frage wer etwas übernehmen sollte: Die Armee!

Wann immer möglich sollten Krisen, Konflikte und Katastrophen durch andere Mittel und Kräfte bewältigt werden, als durch diese, der letzten Option eines Staates. Die Armee ist die letzte Option des Staates, und dies schließt den Einsatz der Armee als Ordnungsmacht grundsätzlich im Inneren aus. Grundsätzlich, denn vergessen wir nicht: Auch heute besteht die Möglichkeit eines Einsatzes der Bundeswehr im Inneren, dies setzt allerdings einen Notstand voraus. Und in diesem Notstand wäre der Einsatz legitim. Nicht allerdings, um originäre Polizeiaufgaben zu erfüllen, weil seitens der Politik unzureichende personelle und materielle Ausstattungen finanzielle Überlegungen den Staatstheoretischen voranstellen.

Und natürlich wäre eine Welt ohne Waffen die Verwirklichung eines Menschheitstraumes. Doch die Geschichte lehrt: Wer den Frieden will, der Rüste für den Krieg...

Wir, als Bürger der Bundesrepublik Deutschland, sind „von Freunden umzingelt“. Gleichzeitig erleben wir einen weltweiten Rüstungswettlauf. Die unmittelbare Bedrohung aus der Zeit des kalten Krieges ist eine mittelbare geworden. Und so wenig, wie selbst im Frühjahr '89 der Fall der Mauer und die Auflösung des Warschauer Paktes vorhersehbar war, so wenig wissen wir, was die nächsten 10 Jahre bringen werden. Wenn wir von der Notwendigkeit einer Armee ausgehen, so stellt sich die Frage, wie diese organisiert sein soll. Angehörige einer Armee in einer Demokratie können nur deren Bürger als „geborene Verteidiger Ihres Landes“ sein. Eine Armee darf sich nicht abschotten. Sie muss in der Gesellschaft integriert, und als Spiegelbild derselben auch gelebt werden. Ich plädiere daher stark für die Beibehaltung der Wehrpflicht, da durch die Wehrpflicht viele Bürger sich selbst ein Bild über die Armee machen. Eine Aussetzung der Wehrpflicht hätte neben vielen negativen Effekten, die sämtliche Staaten beklagen, die eine Berufsarmee eingeführt haben, auch den Nachteil, dass die Wehrpflicht, wie die Geschichte lehrt, grundsätzlich zu spät reaktiviert werden würde, und dass viele Mitmenschen, die sich durch Ihren Wehrdienst mit dem Auftrag und auch den Einsätzen beschäftigen, dies zukünftig nicht mehr tun würden. Zwar, so die Aussage einer Vielzahl von Bundespolitikern, sei nie Entscheidungsgrund für oder wider einen Einsatz die Rücksichtnahme auf Wehrpflichtige gewesen (die als Grundwehrdienstleistende nicht in den Auslandseinsatz gehen), jedoch bin ich der Überzeugung, dass viele politischen Entscheidungen sehr wohl besser abgewogen wurden, weil auch durch die



weiter auf Seite 6 unten



Liebe Leserin, lieber Leser,

das große Sommerloch?! - - -
kennen wir nicht!

Bei der Marine ist immer was los!

Unser Titel-Thema ist dieses Mal das Marine-Ehrenmal in Laboe. Es geht um die Neugestaltung der Historischen Halle. Da die Marine immer positiv in die Zukunft sieht, dürfte angesichts der Kosten die wieder einmal Anfallen, und für die die Mitglieder des DMB letztlich aufkommen müssen, kein großer Schreck durch die Reihen geistern. Auch wenn die Last groß ist, werden wir das schon packen.

Also gehen wir´s an!

Lesen Sie auf Seite 8.

Wir sind zwar Marine und nicht Luftwaffen, aber erstens hat die Marine ja Marineflieger und zweitens hat uns das Luftwaffenmuseum der Bundeswehr in Berlin-Gatow ein hochinteressantes Thema geliefert, dass wir nicht auslassen sollten.

Die Berichte aus den Marinekameradschaften, Marinevereinen und Reservistenkameradschaften des DMB in Berlin-Brandenburg zeigen eine gut sortierte Bandbreite

2 - Logbuch 4/2009

aus und für den Marinegedanken.

So haben wir dieses Mal anzubieten: Impressionen auf der Kieler Woche 2009 und das Sommerfest der Marinekameradschaft Berlin 1886.

Was bisher nicht so richtig klappte wollte entwickelt sich prächtig.

Ich meine die Zusammenarbeit mit der Interessengemeinschaft Deutsche Marine/Berlin.

Der 1. Vorsitzende,

Herr Hans-Jürgen Schaal, und seine Mitglieder nehmen jede Gelegenheit wahr, um sich an Veranstaltungen anderer maritimer Verbände zu beteiligen und das tun diese auch bei der IG DeuMa.

So können wir durch deren Initiative über den Besuch in der Australischen Bot und den Vortrag über deren Marine berichten.

Wo immer eine Seite frei ist, soll natürlich wie immer und durchgehend über soziales Berichtet werden. Die Deutsche Gesellschaft zur

Rettung Schiffbrüchiger und den Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge haben wir ja seit einigen Ausgaben wechselseitig als ständige Begleiter.

Aber auch Andere sollen bei uns zu Wort kommen, und so haben wir wieder einmal einen Bericht über einen Hilfstransport nach Weißrußland zu verzeichnen.

Nicht nur dass damit armen Kindern geholfen wird - es trägt genau wie die Einsätze unserer Soldaten in Kriesengebieten zur Völkerverständigung bei.

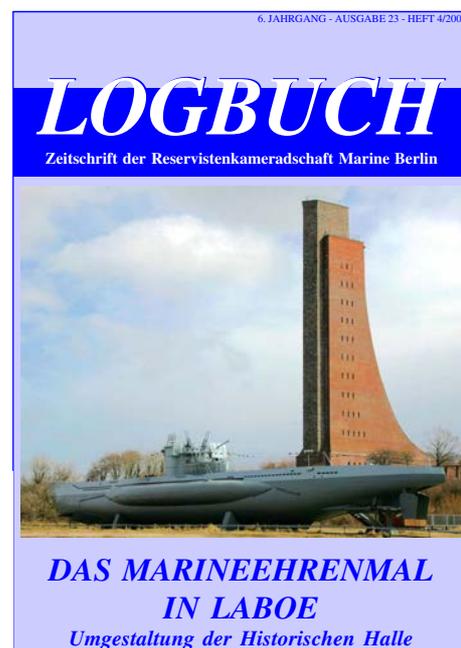
In unserer Vorschau kündigen wir eine Berichtserie über den Potsdamer Yacht Club an. Wassersport ist für die Jugend wichtig und zur Tradition tragen solche Vereine allemal bei.

Übrigens für die Auswärtigen:

Der Potsdamer Yacht Club ist nicht in Potsdam sondern in Berlin-Wannsee!

herzlichst Ihr (Euer)

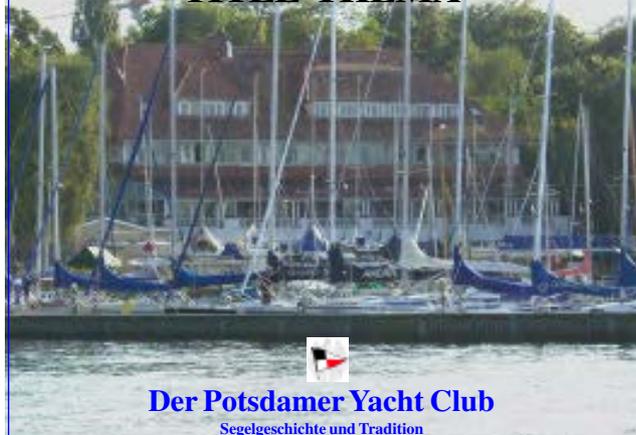
Horst W. Janßen



Zum Titelbild

Vom Panzerturm zum Ehrenmal! Auf Antrag des Obermaaten Lammertz der Kaiserlichen Marine im Juni 1925 sollte für die im 1. Weltkrieg gefallenen Marine-Kameraden eine Gedenkstätte, die zugleich Mahnmal ist, geschaffen werden. Der Ehrenmalausschuß entschied, dass dieses Ehrenmal nach Plänen des Architekten Munzer gebaut werden sollte. Die Grundsteinlegung fand am 8. August 1927 statt; es wurde am 30. Mai 1936 eingeweiht

**VORSCHAU LOGBUCH 5/2009
TITEL-THEMA**



Sommerfest bei der MK Berlin 1886 e.V. **Seite 19**

Großes Sommerfest bei „herrlichem“ Wetter

45. Hilfstransport nach Weißrußland **Seite 21**

Verein zur Förderung gesundheitsgeschädigter und hilfloser Kinder aus Mogilev (Weißrußland) e.V.

Die IG DeuMa gibt bekannt **Seite 23**

Die Australischen Botschaft in Berlin - zu Gast am anderen Ende der Welt

Ich werde einmal Seepolizist **Seite 25**

Erlebnisbericht eines ehemaligen Offiziers der Volksmarine (Teil 5)

Kieler Woche 2009 **Seite 28**

Impressionen von der Mitfahrt auf dem LACHS anlässlich der Kieler Woche

Der EGV Berlin und seine Patenstadt **Seite 30**

Neues von unserer Berlin (5)

Erlebnisbericht Kieler Woche **Seite 32**

Maritime Erlebnisse rund um die Kieler Woche

Pressemitteilungen **Seite 36**

Impressum **Seite 39**

Leitartikel **Seite 1**
Der 1. Vorsitzende Holger Schubert

Editorial/Titelbild **Seite 2**
Für die Redaktion Horst W. Janßen

**Inhaltsverzeichnis/
Vorschau** **Seite 3**
Mit Titelthema und Vorschau

Termin-Kalender **Seite 4**
Termine und Vorausplanungen

Bekanntmachung **Seite 5**
Fan-Artikel-Shop/Ausstellungen,
Veranstaltungen

Gratulationen **Seite 7**
Bekanntgabe von Geburtstagen

TITEL-THEMA

Das Marineehrenmal in Laboe



**DAS MARINEEHRENMAL
IN LABOE**

Die Neugestaltung der Historischen Halle

Das Marineehrenmal in Laboe **Seite 8**
Die Neugestaltung der Historischen Halle

Das Luftwaffenmuseum der Bundeswehr **Seite 13**
Sonderausstellung 50 Jahre MiG-21
von Holger Müller

TERMIN-KALENDER

WAHRSCHAU ! Gäste sind bei uns immer herzlich Willkommen !

September 2009

am ⇒ **03. um 17:00 Uhr** **! Donnerstag !**

Veranstaltungsthema: Schrippenfest der
4./Wachbataillon

Veranstaltungsort: Julius-Leber-Kaserne - Stabsgeb
13405 Berlin, Kurt-Schumacher-Damm 41

Personalausweis oder Reisepass nicht vergessen !

am ⇒ **09. um 19:00 Uhr** **! Mittwoch !**

Veranstaltungsthema: RK-Versammlung
Veranstaltungsort: Potsdamer Yacht Club
14109 Berlin-Wannsee, Königstraße 3 a

Oktober 2009

am ⇒ **14. um 19:00 Uhr** **! Mittwoch !**

Veranstaltungsthema: RK-Versammlung
Veranstaltungsort: Potsdamer Yacht Club
14109 Berlin-Wannsee, Königstraße 3 a

November 2009

am ⇒ **06.-08** **!Wochenende !**

Veranstaltungsthema: Kreispokalschießen

Veranstaltungsort: Kiel

Kostenbeitrag 50,00 Euro

Anmeldung bis 10. September 2009

Anmeldebogen Seite 36

am ⇒ **11. um 19:00 Uhr** **! Mittwoch !**

Veranstaltungsthema: RK-Versammlung
Veranstaltungsort: Potsdamer Yacht Club
14109 Berlin-Wannsee, Königstraße 3 a

am ⇒ **14. um 16:30 Uhr** **! Samstag !**

Veranstaltungsthema: Volksbund Gedenkfeier
Veranstaltungsort: ehem. Standortfriedhof
Lilienthalstrasse 7-15 (U7 - Südsterne)

am ⇒ **15. um 11:15 Uhr** **! Sonntag !**

Veranstaltungsthema: Deutscher Marinebund e.V.
Veranstaltungsort: ehem. Garnisonsfriedhof am
Marine-Luftschiiffer-Denkmal L2
Columbiadamm (Bus 104 - Friedhöfe)

Ablauf und Termin dieser Veranstaltung sind
noch nicht endgültig entschieden!!!!!!!

Dezember 2009

am ⇒ **09. um 19:00 Uhr** **! Mittwoch !**

Veranstaltungsthema: RK-Versammlung
als Weihnachts- und Jahresabschlussessen
Veranstaltungsort: Potsdamer Yacht Club
14109 Berlin-Wannsee, Königstraße 3 a

2010

Januar 2010

am ⇒ **13. um 19:00 Uhr** **! Mittwoch !**

Veranstaltungsthema: RK-Versammlung
Veranstaltungsort: Potsdamer Yacht Club
14109 Berlin-Wannsee, Königstraße 3 a

Februar 2010

am ⇒ **10. um 19:00 Uhr** **! Mittwoch !**

Veranstaltungsthema: RK-Versammlung
Veranstaltungsort: Potsdamer Yacht Club
14109 Berlin-Wannsee, Königstraße 3 a

März 2010

am ⇒ **10. um 19:00 Uhr** **! Mittwoch !**

Veranstaltungsthema: RK-Versammlung
Veranstaltungsort: Potsdamer Yacht Club
14109 Berlin-Wannsee, Königstraße 3 a

April 2010

am ⇒ **14. um 19:00 Uhr** **! Mittwoch !**

Veranstaltungsthema: RK-Versammlung
Veranstaltungsort: Potsdamer Yacht Club
14109 Berlin-Wannsee, Königstraße 3 a

Mai 2010

am ⇒ **12. um 19:00 Uhr** **! Mittwoch !**

Veranstaltungsthema: RK-Versammlung
Veranstaltungsort: Potsdamer Yacht Club
14109 Berlin-Wannsee, Königstraße 3 a

Juni 2010

am ⇒ **09. um 19:00 Uhr** **! Mittwoch !**

Veranstaltungsthema: RK-Versammlung
Veranstaltungsort: Potsdamer Yacht Club
14109 Berlin-Wannsee, Königstraße 3 a

RK MARINE BERLIN IN EIGENER SACHE
FAN-ARTIKEL-SHOP



Base-Cap blau 01-01
mit Stickerei gold/silber
12,00 Euro
im Versand + Porto und
Verpackung 6,50 Euro



Fensteraufkleber 02-02 innen
für KFZ blau Wappenrand
6cm hoch mit Druck gelb/weiß
Spiegelschrift
1,50 Euro
im Versand + Porto und
Verpackung 1,00 Euro



Aufnäher für Clubjacke 02-01
blau Wappenrand 9cm hoch
mit Stickerei gold/silber
6,00 Euro
im Versand + Porto und Ver-
packung 1,00 Euro



Kunststoffwappen auf Mahagonibrett
Wappenfarben blau, gold, weiß
Wappenhöhe 16,5 cm
25,00 Euro
im Versand + Porto und Verpackung
6,50 Euro



Flaggenmast mit Rah und
Gaffel ca. 1,0 mtr. hoch
mit Flaggenstand und
Betakelung
wahlweise mit oder ohne
Beflaggung, ohne Gravier-
schild

Preis ohne Beflaggung
150,00 Euro
Preis mit Beflaggung
170,00 Euro

Lieferzeit ab Bestelldatum
ca. 6 Wochen per Abho-
lung ab Janßen Berlin.
Transportkiste kann gegen
Pfand zur Verfügung
gestellt werden !

**Die obigen Artikel sind während unserer RK-Sitzungen ohne Aufschlag erhältlich!
Versand der obigen Artikel nur gegen Vorkasse auf das Konto: Verband der Reservisten
RK11 Kt.-Nr.686168667 BLZ 10070024 Deutsche Bank nach Eingang des Zahlungsbetrages.**

Siehe auch im Internet unter www.rk-marine-berlin.de/Fan-Artikel

Weitere Artikel folgen

BEKANNTMACHUNG

Verein zur Förderung gesundheitsgeschädigter und hilfloser Kinder aus Mogilev (Weißrußland) e.V.

Vereinsanschrift:
Titiseestraße 7, 13469 Berlin

1. Vorsitzender
Eberhard Kluge
Eichenroder Ring 20
13435 Berlin
Telefon/Fax
030 - 40 20 35 65

Info's unter eMail:
ebikluge@t-online.de



Der Shanty-Chor Berlin lädt ein zum Konzert:
„Weihnachten auf See“



Erleben Sie eine echte Seemannsweihnacht!
Musikanten-Lobby, Viktor-Gedächtnis

1. Weihnachtskonzert
Freitag, der 27. November 2008, 19.00 Uhr
Eppa-Anthel-Halle, Kiebitz-Ensemblestr. 1, Berlin-Neukölln 735-078
mit dem Shanty-Chor Berlin

2. Weihnachtskonzert
Samstag, der 12. Dezember 2008, 15.00 Uhr
Deutscher Seemannsclub, 8047 im Haus des Seemanns, Bismarckstr. 6-14
Berlin-Neukölln bei St. Marien, Markt-Tempelhof-Markt-Platz, 10965 Berlin

www.shantychor-berlin.de

Erleben Sie die Faszination der Meere!
Kommen Sie an Bord zu einer abwechslungsreichen, musikalischen Sperrzeit mit

beliebten,
maritimen und
neuen Weihnachtsliedern!



Karte: je 10,00/12,00 € (inkl. ab sofort beim Shanty-Chor Berlin erhältlich).
Bestellungen über Tel. 630 4337488 möglich.

50 Jahre Beginn der Serienproduktion
MiG-21



Sonderausstellung vom 10. Juli 2009 bis 30. Mai 2010

LUFTWAFFEN
MUSEUM
der Bundeswehr Berlin-Gatow

Eintritt frei

Eintritt über Parashooter Chocovos (82) Am Landschaftspark Gatow

14 | 030-907-2021 (Spezialfax) | 030-907-2056 (Fax) |
Öffnungszeiten April - Oktober: Dienstag bis Sonntag 10 - 18 Uhr
November - März: Dienstag bis Sonntag 10 - 18 Uhr
www.luftwaffenmuseum.mil.bundwehr.de



Fortsetzung von Seite 1

Reservisten und Wehrpflichtigen die Pflicht zur Rechtfertigung bestand. Dafür spricht auch, dass auch im europäischen Vergleich Berufsarmeen schneller eingesetzt werden, und weniger Gegenstimmen aus der Bevölkerung kommen.

So lange wir eine Armee brauchen müssen wir in unserer Demokratie den demokratischsten Weg wählen. Auch wenn eine Armee einsetzbar sein soll, so muss sie doch eine starke Verwurzelung in der Gesellschaft haben, die immer und immer wieder Sinn, Notwendigkeit und Auftrag hinterfragen muss, gerade vor dem Pflichtdienst, der jungen Bürgern auferlegt wird. So müssen auch Alternativen, wie ein inter-

nationaler Einsatz von Polizeikräften (deren Aufgabe die Bundeswehr im Ausland häufig übernimmt) und der Einsatz des Katastrophenschutzes, ziviler Aufbauarbeit als Alternative im Vordergrund stehen. Die Armee muss auch im Ausland die letzte Option sein, die eingesetzt wird.

Die Bundeswehr, die Wehrpflicht und die Reservisten haben sich bewährt, und vor diesem Hintergrund müssen wir die Politik in die Pflicht nehmen, Fragen stellen und Antworten einfordern. Dem Bild des Staatsbürgers in Uniform sind wir es schuldig uns einzubringen, und gerade in Zeiten des Wahlkampfes an Veranstaltungen teilzunehmen, um auch unangenehme Fragen zu stellen.



Wir gratulieren zum Geburtstag!

Alles Gute, Gesundheit und ein langes Leben

GEBURTSTAGE IM SEPTEMBER

2. Max-Werner Riedel	Shantychor Berlin
5. Tim Stolle	MK Westerstede
9. Eleonore Rieschke	DMB
Günther Reis	DMB
Renate Reis	DMB
11. Felix Bülk	Shantychor Berlin
Klaus Schmidt	RK Marine Berlin
13. Addi Dreier	MK Emden
Irmgard Christmann	DMB
Karl-Heinz Erfert	Shantychor Berlin
15. Wolfgang Kathe	MK Westerstede
17. Jan Hockenholz	RK Marine Berlin
Josef Baltes	DMB
19. Horst Hillen	MK Westerstede
20. Rudolf Gertjeanssen	MK Westerstede
Siegfried von Leiningen	DMB
21. Joachim Rehberg	DMB
24. Focke Penaat	MK Westerstede
25. Heinz Schmidt	DMB
26. Martin Hofmann	DMB
27. Sigrun Kämpf	MK Wilhelmshaven
28. Richard Brunken	MK Westerstede
29. Jens Riedel	DMB

GEBURTSTAGE IM OKTOBER

1. Gisela Trewer	DMB
Ingeborg Pritschow	DMB
Manfred Diehr	Shantychor Berlin
2. Edith Ludwig	DMB
Wilhelm Pieper	RK Marine Berlin
5. Dr. Dieter Hartwig	DMB
6. Hete Friesecke	DMB
7. Friedrich Seeberg	MK Westerstede
Gerd Möller	Shantychor Berlin
12. Heiz Pritschow	DMB
Martin Eschenbach	MK Westerstede
Thomas Goller	RK Marine Berlin
14. Holger Schubert	RK Marine Berlin
Klaus Tietzmann	Shantychor Berlin
15. Werner Dusch	DMB
16. Günter Oesterle	RK Marine Berlin
17. Michael Herma	RK Marine Berlin
18. Bernd Bormann	Shantychor Berlin
Hans-Joachim Vetter	Shantychor Berlin
19. Herbert Dahlhaus	MK Westerstede
20. Helmut Tschurtschenthaler	MK Westerstede
23. Dorothea Petzold	DMB
Siegling Blichmann	Shantychor Berlin
Silvia Bülk	Shantychor Berlin
25. Lothar Bonne	Shantychor Berlin
27. Jutta Wenzke	DMB
28. Horst Wenzel	MK Westerstede

Wir gratulieren natürlich auch allen anderen Geburtstagskindern, die hier nicht aufgeführt sind!

***Herzlichen Glückwunsch sagen
der Vorstand der
Reservistenkameradschaft Marine Berlin
und die Redaktion des Logbuch's***

Liebe Leserinnen und Leser!

Wenn Geburtstage bekannt zu geben sind, bitte schriftlich melden.

Wir fügen sie ein!

Die Neugestaltung der Historischen Halle

Das Marineehrenmal in Laboe



Die Historische Halle heute

Das Marineehrenmal in seiner Historie und Gesamtheit ist einmalig auf dieser Welt. Hier wird Marinegeschichte hautnah verkörpert. Dazu gehört aber auch die Verantwortung gegenüber dem Besucher - insbesondere unserer Jugend - den Zeitgeist zu verfolgen. Dieses setzte und setzt der DMB immer aufs neue um, soweit es die Mittel zulassen. Jetzt ist die Historische Halle an der Reihe, wie der nachfolgenden Bericht von Dr. Witt veranschaulicht.



Jann M. Witt

Das Marine-Ehrenmal ist nicht nur Gedenkstätte für die auf See Gebliebenen aller Nationen, sondern auch ein Spiegel der deutschen Geschichte des 20. Jahrhunderts. Als Erinnerungs- und Lernort soll das Marine-Ehrenmal nach dem Willen des Deutschen Marinebunds auch in Zukunft ein lebendiges Denkmal bleiben, dass sich mit der deutschen Geschichte bewusst auseinandersetzt.

Das Marine-Ehrenmal ist dabei als inhaltliche Einheit mit verschiedenen Elementen zu verstehen, wobei das Gedenken an die gefallenen Marineangehörigen beider Weltkriege und der auf See Ge-

bliebenen gleichsam das Leitthema darstellt, dem sich die einzelnen Elemente aber auf unterschiedliche Art und Weise widmen sollen.

Dem Gedenken im eigentlichen Sinne sind die unterirdische Gedenkhalle als zentraler Ort der Erinnerung an die auf See Gebliebenen aller Nationen und das Erdgeschoss des Turmes mit der „Gedenkstätte Deutsche Marine“ und der „Gedenkstätte zivile Schifffahrt“ sowie die Gedenkhalle für die in den beiden Weltkriegen gefallenen Soldaten der deutschen Marine gewidmet. Demgegenüber soll in der Historischen Halle der Besucher in die Geschichte des

Marine-Ehrenmals und die Grundzüge der deutschen Marinegeschichte eingeführt werden.

Um die besondere Rolle des Marine-Ehrenmals unter den deutschen Gedenkstätten deutlich zu machen, ist es notwendig, die Besucher über die historische Hintergründe, die zu seiner Errichtung und seinem umfassenden Bedeutungswandel von einem Kriegerdenkmal zu einem nationalen Mahnmal mit internationalem Charakter nach dem Zweiten Weltkrieg geführt haben, zu informieren – und dazu gehört auch die Neugestaltung der Historischen Halle.

Siehe Bild nächste Seite



Die Historische Halle als Teil des Gesamtkonzepts

Die momentane Ausstellung genügt weder inhaltlich, noch gestalterisch den heutigen Anforderungen an eine angemessene und attraktive Präsentation historischer Sachver-

halten. Die Historische Halle ist eine moderne, auf dem aktuellen Forschungsstand beruhende, objektive und ansprechende Darstellung der deutschen Marinegeschichte zu schaffen. Der

gedacht, die - dem heutigen Publikumsinteresse entsprechend - auch multimediale Angebote umfasst.

Um es an dieser Stelle ganz deutlich zu sagen: Diese Pläne des Deutschen Marinebunds betreffen nicht eine Umgestaltung des Marine-Ehrenmals insgesamt, sondern einzig und allein die Neugestaltung der Ausstellung in der Historischen Halle. Die Orte des Gedenkens, also die unterirdische Gedenkhalle, die Eingangshalle des Turmes und der Gedenkraum für die Gefallen der Weltkriege sind davon ausdrücklich nicht berührt.

Den Anfang dieser Neugestaltung markieren die 2006 aufgestellten Ausstellungstafeln zur Marinegeschichte nach 1945. Im vorletzten Jahr ist eine Tafel zur Geschichte der deutschen Marine von 1990 bis 2007 dazugekommen. Dies ist aber nur der Auftakt für die grundlegende Neugestaltung der Historischen Halle. Dabei wird der Deutsche Marinebund von einem Beirat, bestehend aus namhaften Historikern sowie ehemaligen und aktiven Marineoffizieren, unterstützt.



... und für viele Besucher nur schwer verständlich

– oftmals m a r i n e - historisch nur wenig bewanderte – Besucher soll einen Überblick über die Geschichte der deutsche Marinen – von d e r B u n d e s - flotte bis zur heutigen Deutschen Marine – erhalten, aber nicht durch ein Übermaß

halte. Das Ziel des Deutschen Marinebunds ist es, in der Histori-

an Text abgeschreckt werden. Daher ist an eine interessante Mischung aus Texten und Bildern ge-

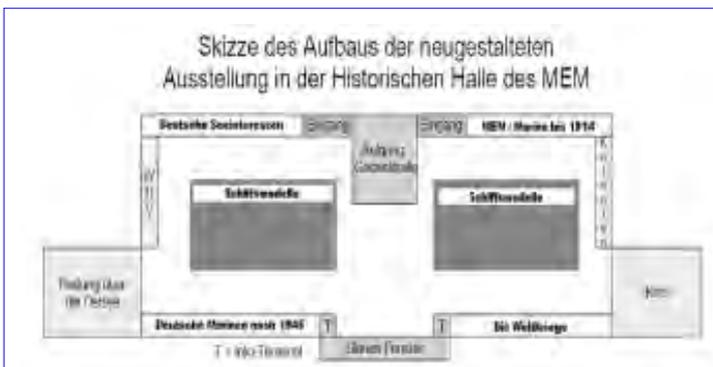
Die neue Ausstellung soll einen Überblick über die deutsche Marinegeschichte geben und dabei den Zeitraum ab der Gründung der so genannten „Bundes-“ bzw. „Reichsflotte“ 1848 bis heute umfassen, wobei der Schwerpunkt aber auf der Zeit ab 1897, d.h. beginnend mit der unmittelbaren Vorgeschichte des Ersten Weltkriegs, sowie auf der Epoche der beiden Weltkriege und der Nachkriegszeit liegen soll.

schiffbaus, die Rolle der Handels-schifffahrt in Krieg und Frieden oder die Sozialgeschichte der Marine aufgenommen

Das Konzept: Marinegeschichte und Hintergründe



Texttafel DEUTSCHLAND – Neuer Entwurf



Der grundlegende Aufbau der Ausstellung in der Historischen Halle - ein chronologischer Überblick über die deutsche Marinegeschichte von den Anfängen bis heute - soll dabei grundsätzlich beibehalten werden. Neben der reinen Ereignisgeschichte sollen in Zukunft aber auch vermehrt Aspekte wie die Entwicklung des Kriegs-

werden. Auf den Texttafeln sollen die wichtigsten Informationen bereit werden, während die dazu gehörigen Texte eine vertiefende Darstellung bieten. Weitergehende Angaben sollen die Besucher über ein Computer-Informationssystem abrufen können. Die neue Ausstellung soll dabei die wesentlichen Entwicklungslinien der deutschen Marinen von den Anfängen bis heute kurz und prä-

gnant nachzeichnen, aber auch die historischen Brüche deutlich machen. Die Vergangenheit ist schließlich kein Selbstbedienungsladen, aus dem man sich das herausuchen kann, was einem gefällt. Die neue Ausstellung soll dabei die wesentlichen Entwicklungslinien der deutschen Marinen von den Anfängen bis heute kurz und prägnant nachzeichnen, aber auch die historischen Brüche deutlich machen. Die Vergangenheit ist schließlich kein Selbstbedienungsladen, aus dem man sich das herausuchen kann, was einem gefällt. Daher soll und muss die neue Ausstellung auch auf die kritischen Punkte der deutschen Marinegeschichte eingehen. Dies bedeutet aber keine Umdeutung der Geschichte! Eine kritische Auseinandersetzung mit deutscher Marinegeschichte heißt nicht, dass die Erinnerung an die Marineangehörigen, die in beiden Weltkriegen gekämpft und ihr Leben verloren haben, herab gewürdigt wird - im Gegenteil: Das Gedächtnis an die Gefallenen beider Weltkriege zu erhalten, ist und bleibt die wichtigste Aufgabe des Marine-Ehrenmals. Das Ziel der neuen Ausstellung ist also eine kritische Auseinandersetzung mit der deutschen Marinegeschichte und der Rolle der Marine in der jüngeren deutschen Ver-

werden. Auf den Texttafeln sollen die wichtigsten Informationen bereit werden, während die dazu gehörigen Texte eine vertiefende Darstellung bieten. Weitergehende Angaben sollen die Besucher über ein Computer-Informationssystem abrufen können. Die neue Ausstellung soll dabei die wesentlichen Entwicklungslinien der deutschen Marinen von den Anfängen bis heute kurz und prägnant nachzeichnen, aber auch die historischen Brüche deutlich machen. Die Vergangenheit ist schließlich kein Selbstbedienungsladen, aus dem man sich das herausuchen kann, was einem gefällt. Daher soll und muss die neue Ausstellung auch auf die kritischen Punkte der deutschen Marinegeschichte eingehen. Dies bedeutet aber keine Umdeutung der Geschichte! Eine kritische Auseinandersetzung mit deutscher Marinegeschichte heißt nicht, dass die Erinnerung an die Marineangehörigen, die in beiden Weltkriegen gekämpft und ihr Leben verloren haben, herab gewürdigt wird - im Gegenteil: Das Gedächtnis an die Gefallenen beider Weltkriege zu erhalten, ist und bleibt die wichtigste Aufgabe des Marine-Ehrenmals. Das Ziel der neuen Ausstellung ist also eine kritische Auseinandersetzung mit der deutschen Marinegeschichte und der Rolle der Marine in der jüngeren deutschen Ver-

Das Konzept: Marinegeschichte und Hintergründe



Texttafel DEUTSCHLAND – Neuer Entwurf

Das Ziel: eine moderne, attraktive Ausstellung



gangenheit um auch auf diese Weise die heutige Sinngebung des Marine-Ehrenmals als nationale Gedenkstätte mit internationalem Charakter für die auf See Gebliebenen aller Nationen und als Mahnmal für eine friedliche Seefahrt auf freien Meeren nachdrücklich zu betonen. Auf diese Weise kann auch einer kritischen Öffentlichkeit deutlich gemacht werden, dass es im Marine-Ehrenmal nicht um Heldenverehrung, sondern um das Gedenken an die Kriegstoten zweier Weltkriege geht - und zwar nicht nur der deut-

schen, sondern auch der alliierten Opfer. Man könnte die inhaltliche Leitlinie daher gut mit den Worten zusammenfassen: „Schiffe - Besatzungen – Opfer“.

Soviel zum Inhaltlichen. Ich möchte Ihnen nun noch kurz das Konzept für die bauliche Neugestaltung vorstellen, das von dem renommier-

ten Architekturbüro Sunder-Plassmann aus Kappeln entwickelt wurde, welches unter anderem für die Gestaltung des Sönke-Nissen-Hauses in Husum und des Vorpommerschen Landesmuse-

Das Ziel: Den ursprünglichen baulichen Charakter der Historischen Halle bewahren...



ums in Greifswald verantwortlich zeichnet und vor kurzem auch mit der Planung für die Erweiterung des Flensburger Schiffahrtsmuseums beauftragt wurde.

Ziel der baulichen Neugestaltung ist es, den ursprünglichen Charakter der Historischen Halle zu bewahren, bzw. wieder herzustellen. Die

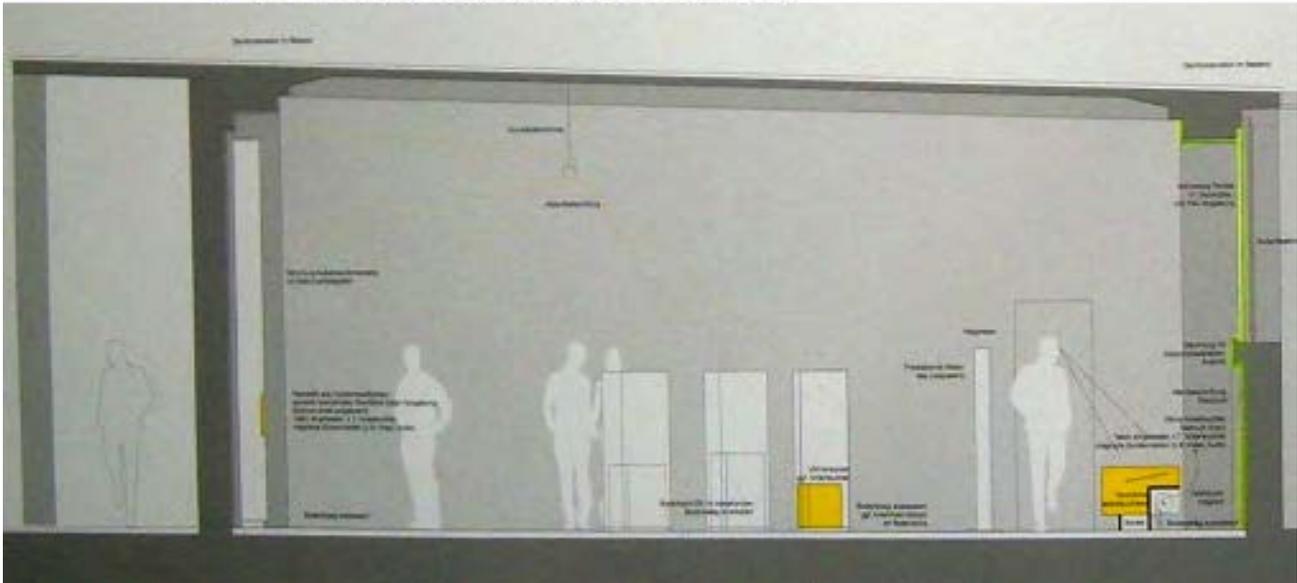
Architektur der Historischen Halle ist für eine Gedenkstätte einmalig und wurde stark von der Bauhausarchitektur beeinflusst. Diese Besonderheit wieder stärker herauszuarbeiten, ist die

Grundlage des Konzeptes. Konkret bedeutet dies, dass außer der Entfernung des gemauerten Schaukastens, der Erneuerung des aus Klinkersteinen bestehenden Fußbodens und den notwendigen Renovierungs- und Wärmedämmmaßnahmen kaum Eingriffe in die bauliche Substanz vorgenommen werden. Die

beiden Wandbilder an den Stirnseiten bleiben dabei ebenso erhalten wie das Blaue Fenster. Mit anderen Worten: Sie werden die Historische Halle auch in Zukunft ohne Schwierigkeiten wieder erkennen.

Was die Innengestaltung angeht, so soll auch von der Ausstattung her

... und eine einladende, spannende Ausstellung zu gestalten.



eine moderne, ansprechende Ausstellung geschaffen werden, die den Besucher zum Verweilen einlädt. Beispielsweise sollen an der Innenseite große Wandtafeln, auf der Außenseite dagegen Schautische eingesetzt werden. Die Schiffsmodelle und zusätzliche Ausstellungstafeln werden darüber hinaus den Besuchern interessante Anknüpfungspunkte bieten, sich mit der Ausstellung zu beschäftigen.

Eine wichtige Hürde ist bereits genommen: Der Landeskonservator des Landes Schleswig-Holstein, Dr. Michael Paarmann, hat vor wenigen Tagen seine grundsätzliche Zustimmung zu diesem baulichen Konzept erklärt.

Um meine Ausführungen noch einmal knapp zusammenzufassen: Die neue Ausstellung in der Historischen Halle soll die Besucher des Marine-Ehrenmals knapp, aber informativ in die Grundzüge der deutschen Marinegeschichte einführen und die jeweiligen historischen Hintergründe erklären. Sie soll dabei in erster Linie die heutige Sinngebung des Marine-Ehrenmals als Mahnmal für den Frieden

und die freie Schifffahrt auf allen Weltmeeren unterstreichen, aber natürlich auch dessen Attraktivität und damit auch langfristig die für

Marinebunds sehr freue.

Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit und stehe Ihnen nun gern für Ihre Fragen zur Verfügung.



den Unterhalt notwendigen Besucherzahlen steigern helfen. Baulich wird die Historische Halle dabei kaum verändert werden.

Die Neugestaltung der Historischen Halle ist eine wichtige, anspruchsvolle Aufgabe, auf die ich mich als Historiker des Deutschen

Herr Dr. Jann M. Witt ist Berater des Deutschen Marinebundes als Historiker und Kapitänleutnant der Reserve.

Wir danken ihm für die aufklärenden Ausführungen



MiG-21 - Ein halbes Jahrhundert im Einsatz

Das Luftwaffenmuseum der Bundeswehr zeigt



MiG-21 50 Jahre Beginn des Serienbaus

In den 1950er Jahren gingen die Flugzeugbauer der Welt daran, mit ihren Konstruktionen die Schallmauer zu überwinden. Als 1959 in der Sowjetunion der leichte überschallschnelle Abfangjäger des Konstruktionsbüros MiG-21 von Mikojan und Gurewitsch in Serienfertigung ging, sah man diesem nicht an, dass er einmal mit über 10 000 produzierten Flugzeugen, über 50 Nutzern und einem halben Jahrhundert Einsatzgeschichte ein Star unter den Militärflugzeugen werden sollte.

Die MiG-21 war das Rückgrat der Luftstreitkräfte des Warschauer Vertrages bis zur Auflösung des Bündnisses. Darüber hinaus nutzten sie nicht nur Staaten Afrikas und Asiens, sondern auch einige der neuen NATO-Staaten bis ins 21. Jahrhundert. Der Jäger stellte in zahlreichen Konflikten und lokalen Kriegen seine Leistungsfähigkeit unter Beweis und beeinflusste die Entwicklung seiner Konkurrenten und Nachfolger. Ausgehend von einem Tagjäger wurde die MiG-21 im Laufe der Jahre zu einer Familie leistungsfähiger Versionen entwickelt. In den 1960er Jahren machte ein Radargerät sie zu einem Allwetterjäger. Anschließend gelang der Sprung zum Mehrzweckkampfflugzeug. Nach Ende der Serienproduktion in der UdSSR setzte China mit seiner F-7 die Erfolgsgeschichte fort. Heute sorgen weitere Modernisierungsprogramme dafür, dass die MiG-21 Storie noch nicht endet.



zum Schwitzen brachte, zu würdigen.

Wenn wir in Kürze das 50. Einsatzjubiläum der MiG-21 begehen können, ist das nicht nur den Leistungsparametern dieses Flugzeuges geschuldet, sondern auch zahlreichen Wechselfällen der Geschichte in dem halben Jahrhundert seit der Übergabe der ersten MiG-21 an die sowjetischen Luftstreitkräfte.

Vor 50 Jahren war die Welt aus sowjetischer Sicht noch in Ordnung. Man hatte die größten

Holger Müller

MiG-21 - Ein halbes Jahrhundert im Einsatz

Heute vor genau 20 Jahren war ich, damals frischgebackener Unteroffizier der Luftstreitkräfte/Luftverteidigung der NVA, auf dem Flugplatz Marxwalde, rund 80 Kilometer östlich von hier, damit beschäf-

tigt, Bremsschirme einzusammeln. - Bremsschirme, die von MiG-21 abgeworfen wurden, die an diesem Tag ihren regulären Flugdienst absolvierten. Und es wäre mir in meinen kühnsten Träumen nicht in den Sinn gekommen, dass ich 20 Jahre später hier am Rande des ehemaligen Westberlins stehen würde, um den Einsatz eben dieses Flugzeugtyps, der mich damals

Kriegschäden beseitigt, die schlimmsten Verwerfungen der Stalinzeit überwunden, die Amerikaner auf dem Weg in den Kosmos überholt und war dabei, dies auch noch auf dem Feld der bemannten Raumfahrt zu tun. Gleichzeitig wuchs das sowjetische Einflussgebiet weltweit. Zu den sozialistischen Staaten Europas, die im Ergebnis des zweiten Welt-

kriegs unter sowjetische Kontrolle gerieten, kamen junge National-

Der Leiter des Luftwaffenmuseums der Bundeswehr, Oberstleutnant Leonardt, begrüßte seine Gäste und eröffnet die Veranstaltung



staaten in Afrika, Asien und Lateinamerika, die, wenn sie nicht ein Gesellschaftsmodell sowjetischer Prägung einführten, sich doch zumindest außenpolitisch hin zur Sowjetunion orientierten und damit deren Einfluss auf die Weltpolitik verstärkten.

In diese Phase sowjetischen Hochgefühls fällt 1957 die Fertigung einer Vorserie von zehn Maschinen des Typs Je-5 aus dem OKB Mikojan / Gurewitsch im Staatlichen Flugzeugwerk Nr. 31 in Tbilissi. Ab diesem Zeitpunkt wird das neue Muster als MiG-21 bezeichnet. Vorausgegangen waren vier Jahre Entwicklung und Erprobung von Konfigurationen mit Pfeil- und Deltaflügeln und der Erstflug eines Prototypen in der nahezu endgültigen Konfiguration am 9. Januar 1956. Nach weiteren Modifikationen erfolgen schließlich im Sommer 1959 - also vor genau 50 Jahren - die Abnahmeprüfungen der weiterentwickelten Je-6 beim Versuchsinstitut der Luftstreitkräf-

te in Achhtubinsk. Nach bestandenen Prüfungen wird daraus die MiG-21 F, deren Serienproduktion im Herbst des gleichen Jahres im Werk Nr. 21 in Gorki beginnt. Gleichzeitig stellt einer der MiG-21-Prototypen mit 2388 km/h einen absoluten Geschwindigkeitsweltrekord auf und beweist so eindrucksvoll die Leistungsfähigkeit des neuen Musters. Ab 1962 wird die MiG-21 dann auch in den Werken in Moskau (Nr. 30, auch bekannt als Znamija Truda) und Tbilissi die MiG-21 in Serie gefertigt. Dabei waren die Aufgaben zwi-

schen den drei Werken prinzipiell wie folgt aufgeteilt: in Gorki wurden die Einsitzer für die sowjetischen Luftstreitkräfte gebaut, in Moskau die für den Export. Tbilissi fertigte die Doppelsitzer sowohl für den Inlandsbedarf als auch für den Export. Doch keine Regel ohne Ausnahme(n): in Tbilissi entstand eine kleine Stückzahl Einsitzer MiG-21 F; MiG-21 F-13, MiG-21R und MiG-21bis wurden für In- und Ausland in Gorki gebaut und die MiG-21 U für den Export fertigte Moskau. Grundsätzlich immer galt jedoch: erst wenn die Produktion einer neuen Version für die sowjetischen Luftstreitkräfte lief, wurde die Vorgängerversion für den Export freigegeben.

Beginnend mit den in Kubinka bei Moskau stationierten Garderegimentern wird die MiG-21 ab März 1960 in stetig wachsenden Stückzahlen an die regulären Einheiten ausgeliefert. 1961 tauchen die ersten Maschinen dieses Typs sowohl bei der jährlichen Luftparade in Tuschino - wo sie von westlicher Seite den Codenamen Fishbed erhalten - als auch bei sowjetischen Fliegertruppenteilen in der DDR auf. Im gleichen Jahr beginnen die Exporte mit zunächst einzelnen Flugzeugen für die CSSR wo bald die Lizenzproduktion aufgenommen wird - und Polen. Binnen zweier Jahre haben sämtliche Staaten des Warschauer Vertrags sowie Finnland und Jugoslawien nennenswerte Stückzahlen der MiG-21 im Bestand. Im gleichen Zeitraum werden Ägypten, Indien, Indonesien, der Irak und Kuba Mitglieder des weltweiten „MiG-

Der Autor, Holger Müller, bei seinem Vortrag über die MiG-21



21-Nutzerklubs“.

Über Kuba begegnen sowjetische Maschinen, die dort zum Schutz der Mittelstreckenraketen stationiert sind, im Jahre 1962 erstmals dem potentiellen Gegner - jedoch ohne einen Schuss abzufeuern. Der erste tatsächliche Luftkampf - zwi-



Der Auditorium versammelt im Hanger 3 des Luftwaffenmusums

schen syrischen MiG-21 und israelischen Mirage 111 - findet dann im November 1964 statt. Allerdings verfehlen die Raketen beider Seiten ihre Ziele.

Das sollte sich schnell ändern, denn Anfang 1966 beginnen die Einsätze vietnamesischer MiG-21 gegen einfliegende US-Maschinen. Und im gleichen Jahr häufen sich die Luftgefechte zwischen arabischen MiG's und israelischen Kampfflugzeugen. Während die zahlenmäßig deutlich unterlegenen Vietnamesen einige Erfolge gegen den übermächtigen Gegner erzielen, werden die numerisch überlegenen Araber von den Israelis im Sechs-Tage Krieg von 1967 vernichtend geschlagen - am Boden und in der Luft. Es bedarf also nicht nur der leistungsfähigen Technik, sondern vor allem der Moral und Ausbildung der Piloten, um im Luftkampf siegreich zu sein.

Während in Südostasien und im Nahen Osten die Kriege toben, werden immer neue MiG-21-Versionen ausgeliefert - zuerst an die sowjetischen Luftstreitkräfte und

dann - mit zeitlichem Abstand und oft auch mit technischen Einschränkungen - an die engeren und weiteren Verbündeten. Der ersten MiG-21-Generation ohne Radar und mit starker Kanonenbewaffnung folgt die zweite mit Radar, aber ganz ohne Kanonen. Als sich dies als Irrweg herausstellt, werden Nachrüstmöglichkeiten für Kanonenbehälter geschaffen und gleichzeitig die Manövrier-eigenschaften verbessert. Ebenfalls in dieser Zeit gelingt es den Chinesen, trotz aller Rück

schläge durch die Kulturrevolution, die Lizenzproduktion der ersten MiG-21 Generation, die noch vor dem Bruch zwischen Moskau und Peking vereinbart worden war, in kleinstem Rahmen aufnehmen. Bis zur Großserienproduktion des als J- bzw. F-7 bezeichneten Typs - von der später noch zu reden sein wird - sollte es aber noch Jahre dauern. Indien beginnt während dessen - mit sowjetischer Hilfe - die Fertigung von Maschinen der zweiten Generation. In der Sowjetunion läuft ab Ende der 60er Jahre dann die dritte Generation vom Band - mit zusätz-

lichen Waffenaufhängungen und vergrößertem Kraftstoffvorrat, aber auch mit höherem Gewicht. Auch mit diesen Maschinen gelingt es den Arabern nicht, die Oberhand gegen die israelische Luftwaffe zu gewinnen. Im Jom-Kippur-Krieg von 1973 verhindert nur der massive Einsatz von Fla-Raketen die totale Luftüberlegenheit der Israelis. Selbst die nach Ägypten entsandten sowjetischen MiG-21-Piloten sind dem Gegner nicht gewachsen. Die Vietnamesen wiederum meistern die

Beim Rundgang zu besichtigende Exponate unten Triebwerk, rechts Reketensätze weitere Ansichten auf der nächsten Seite



neuen Versionen in kurzer Zeit und verbessern ihre Siegesbilanz.

Die Erfolge der Vietnamesen sind es, die die USA veranlassen, über verschlungene Pfade MiG-21 zu beschaffen, die dann von einer streng geheimen Einheit in der Wüste von Nevada geflogen werden, um die Piloten der verschiedenen Teilstreitkräfte mit dem potentiellen Gegner zu konfrontieren.



Der vordere Teil der MiG in der Ausstellungshalle

Während mit der MiG-23 schon ein Nachfolgemuster produziert wird, entsteht mit der MiG-21 bis noch eine vierte Generation - in einigen Aspekten optimiert für den Luftkampf, aber doch nach dem gleichem aerodynamischen Schema, das der MiG-21 ihre charakteristische Silhouette verleiht. Diese MiG-21-Version wird ab 1972 13 Jahre lang produziert - so lange wie alle anderen Versionen vor ihr zusammen - und macht die MiG-21 zum meistverbreiteten Kampfflugzeug aller Zeiten. Für viele Staaten der Dritten Welt ist sie das erste - und zugleich letzte - Mach2-Kampfflugzeug im Bestand. Von den Ufern des Nordpolarmeers bis zum Sambesi und vom Chinesischen Meer bis in die Karibik reicht jetzt das Einsatzgebiet..

Allein in Mittel-, Süd- und Südosteuropa operieren zu diesem Zeitpunkt rund 2500 MiG-21 von Dutzenden von Flugplätzen aus. In den Staaten des Warschauer Vertrags ist die MiG-21 das zahlenmäßig bei weitem dominierende Flugzeug und bleibt es auch über die Auflösung des Bündnisses hinaus. Die DDR übrigens verfügt Ende der 70er Jahre - nach der

Sowjetunion, Indien und Polen und wahrscheinlich noch vor China, wo die Großserienproduktion erst beginnt - über die viertgrößte MiG-21-Flotte der Welt.

Obwohl primär als Abfangjagdflugzeug

konzipiert und wegen seiner beschränkten Reichweite und Nutzlast in den zuvor beschriebenen Konflikten ausschließlich als solches eingesetzt, ist die MiG-21 prinzipiell auch noch einer Zweit- und Drittrolle nutzbar - als Jagdbomber und - kaum bekannt - als Kernwaffenträger. Während der Angriff gegen Bodenziele - mit un gelenkten Raketen und Bomben - auch von den Jagdfliegern des östlichen Bündnisses geübt wird und sowohl die Sowjetunion als auch die CSSR Jagdbombenflieger-Regimenter mit MiG-21 ausstatten, dominiert die Luft-Boden-Rolle beim Einsatz der MiG-21 im Osten und Süden Afrikas. Dort führen u.a. Angola und Äthiopien mit kubanischer und sowjetischer Unterstützung blutige Stellvertreterkriege. In der Rolle

eines taktischen Kernwaffenträgers kommt die MiG-21 - zum Glück für Europa und die ganze Welt - nie zum Einsatz. Verschiedene Sub-Varianten der zweiten bis vierten Generation wären zum Abwurf von Kernwaffen in der Lage gewesen, eine - die MiG-21 SMT - wurde sogar speziell für diesen Zweck entwickelt.

Als 1985 die Serienproduktion in der UdSSR nach mehr als 10.000 Maschinen endet, stehen MiG-21 letztmalig auf sowjetischer Seite im Kampfeinsatz. Als Jagdbomber und Aufklärer fliegen sie in Afghanistan, bis sie - wie zuvor schon in den europäischen Militärbezirken - von neueren Mustern verdrängt werden. Zuvor hatten über der libanesischen Bekaa-Ebene die neuen israelischen F-15 und F-16 die von syrischen Piloten geflogenen MiG-21 zu „Kanonenfutter“ deklassiert. Im Iran-Irak-Krieg fliegt die MiG-21 erfolgreich auf irakischer Seite, was den Iran veranlasst, das Muster ebenfalls zu beschaffen. Und beide Kriegsparteien werden von der DDR unterstützt!

Im immer noch von der Kulturrevolution gezeichneten China erreicht die Fertigung erstmals einen nennenswerten Ausstoß. Zudem läuft mit der J-711 eine Version vom Band, die sich nennenswert von den sowjetischen Ausgangsmustern unterscheidet, auch wenn bis heute nahezu alle chinesischen MiG-21-Derivate auf der ersten Generation des Flugzeugs beruhen. In der Folgezeit entstehen zahlreiche weitere Abwandlungen, die für den Export auch mit westlicher Avionik und Bewaffnung ausgestattet werden und die damit eine Entwicklungsrichtung vorzeichnen

der die MiG21 aus sowjetischer Produktion erst Mitte der 90er Jahre, nach den politischen Umbrüchen zuerst in der Sowjetunion und dann in Osteuropa, folgen wird.

Mit diesen Umbrüchen beginnt das vielfältigste Kapitel in der Einsatzgeschichte der MiG-21. Die sowjetische Absage an globale Hegemonie beendet für viele mehr oder weniger eng verbündete Staaten den Zufluss von Rüstungsgütern zu Niedrigpreisen oder auf Kredit. Nun sind neue Kampfflugzeuge, Wartung und Ersatzteile in harter Währung zu Weltmarktpreisen zu bezahlen. Gleichzeitig steht den früheren Verbündeten aber auch der weltweite Rüstungsmarkt mit seinen zahlreichen Anbietern offen. Kurz gesagt: die MiG-21 ist in der Marktwirtschaft angekommen. Und dort bewährt sie sich gar nicht schlecht. Auch wenn Bewaffnung und Ausrüstung ihren Nachfolgern und manchem ihrer Konkurrenten nachstehen, so liegen die Betriebskosten um einiges niedriger als bei den neuen Mustern. Zudem stellt für viele Staaten der Dritten Welt die einfache und robuste Technik der MiG-21 das beherrschbare Maximum dar. Jedenfalls verdankt es die MiG-21 vor allem ihrer relativen Anspruchlosigkeit, dass sie in einigen Ländern die MiG-23 und zuweilen sogar die MiG-29 „überlebt“.

Dennoch sind die Einschnitte bei den MiG-21-Flotten gerade in Europa erheblich: von Polen bis Bulgarien werden Dutzende von Basen geschlossen und Hunderte, vor allem ältere, MiG-21 außer Dienst gestellt. In Deutschland endet der Flugbetrieb mit MiG-21 mit dem Beitritt der DDR zur Bundesrepublik sogar vollständig. Nur

noch einmal fliegen die Maschinen - zu den Sammelplätzen, von wo aus sie der Verschrottung oder einer musealen Verwendung zugeführt werden. Politische Erwägungen verhindern, dass zumindest einige der Maschinen anderenorts - beispielsweise, wie fälschlich berichtet, in Kroatien - wenigstens annähernd die vorgesehene Lebensdauer erreichen.

Kroatien beschafft die dringend benötigten MiG-21 aus der GUS und so stehen sich im jahrelangen Krieg, der dem Auseinanderbrechen Jugoslawiens folgt, Flugzeuge des gleichen Typs gegenüber, ohne allerdings je direkt aufeinander zu treffen.

Ökonomische Zwänge sind es, die die ehemaligen Verbündeten der Sowjetunion dazu veranlassen, auf ihrem Weg in die NATO auf die vorhandene Technik zu setzen. Manche tun das halbherzig, immer in der Hoffnung auf baldigen Zugang zu westlichem Gerät, andere orientieren in realistischer Einschätzung der eigenen Möglichkeiten auf die langfristige Weiternutzung der vorhandenen Flugzeuge. Bestes Beispiel ist Rumänien, das sich Anfang der 90er Jahre dafür entscheidet, mehr als 100 MiG-21 mit moderner Avionik und Bewaffnung ausstatten zu lassen. Der Auftrag hierfür geht an eine israelische Firma! Und hier schließt sich ein Kreis: dank der Erfahrungen, die die Israelis in den Kriegen gegen die arabischen Nachbarn mit erbeuteter sowjetischer Technik gesammelt hatten,

sind sie nun in der Lage, diese Technik an westliche Technologien und Einsatzgrundsätze anzupassen.

Aber natürlich hat man auch bei der „Russischen Luftfahrtvereinigung MiG“ - so der neue Name - die Zeichen der Zeit erkannt, und bietet ein eigenes Modernisierungsprogramm unter Nutzung von Technik und Bewaffnung der MiG-29 an. Im Ergebnis dessen absolvieren 1995 gleich drei „neue“ MiG-21-Versionen ihren Erstflug: die MiG-21-93 von RAC MiG, die MiG-21 LanceR von Elbit und Aerostar sowie die MiG-



21 2000 von Israel Aircraft Industries. Es ist sicher nicht falsch zu behaupten, dass somit die ultimativen Versionen der MiG-21 erst nach Produktionsende entstanden sind. Jedem der genannten Anbieter ist es in der Folge gelungen, Kunden für sein Projekt zu finden: während sich Rumänien - wie erwähnt - für die LanceR entscheidet, wählt Indien die MiG-21-93; Sambia sowie Uganda ordern die MiG-21 2000.

Nur wenig später vollzieht sich das zehn Jahre zuvor noch völlig Undenkbare: während Russland die letzten MiG-21 außer Dienst stellt, werden 1999 mit Tschechien, Un-

garn und Polen gleich drei MiG-21-Nutzer Mitglieder der NATO. 2004 folgen mit Bulgarien und Rumänien zwei weitere und erst kürzlich sind mit dem Beitritt Kroatiens erneut MiG-21 zur westlichen Allianz gestoßen. Wie sehr sich die Zeiten geändert haben, zeigt sich, als 2007 rumänische MiG-21, ausgestattet mit israelischer Avionik und französischen Raketen, das sogenannte Baltic Air Policing, also den Schutz des Luftraums der ehemaligen Sowjetrepubliken Litauen, Lettland und Estland primär gegen das einstige „Mutterland“ übernehmen. Ein Jahr später ist es wiederum eine rumänische LanceR, die mit ihrer Teilnahme an der Parade zum französischen Nationalfeiertag auf der Champs-Élysées Geschichte schreibt. Früher ebenfalls undenkbar, ist es heute gängige Praxis, dass MiG-21 aus den Beständen ehemaliger Warschauer Vertragsstaaten von Privatpersonen - vor allem in den USA - geflogen werden. Diese Tatsache verschaffte mir im April 2007 dann auch die Gelegenheit, selbst in der MiG-21 zu fliegen - ein unvergessliches Erlebnis. Den bisher letzten Meilenstein in der facettenreichen und - hier nur ansatzweise dargestellten - Einsatzgeschichte setzen die Chinesen, die seit Anfang der 90er Jahre nochmals eine ganze Generation neue Versionen der J / F-7 entwickeln - mit leistungsfähiger Avionik aus eigener Produktion und neuen Tragflächen, die zwar nicht mehr die charakteristische Deltaform aufweisen, dafür aber die Flugeigenschaften verbessern. Mit solchen Maschinen tritt 2006 Namibia als bisher letztes Land dem „Club“ der MiG-21-Nutzer bei. Die 2008 ebenfalls nach Südwest

afrika sowie an Sri Lanka gelieferten F-7 sind der bisher letzte Beleg für das Andauern der Serienproduktion in China. Dass diese noch weiter läuft, ist angesichts neuer Modifikationen, wie der JL-9, durchaus wahrscheinlich.

Heute hat nicht nur das Muster MiG-21 eine bemerkenswerte Lebensdauer erreicht, auch einzelne Flugzeuge können mittlerweile auf eine erstaunlich lange Karriere zurückblicken. Erst vor wenigen Wochen war ich im ukrainischen Odessa dabei, als eine frisch überholte MiG-21, Baujahr 1969, an die Egypt Air Force übergeben wurde, bereit für weitere fünf bis zehn Dienstjahre. Einige Maschinen haben bereits eine Lebensdauerverlängerung auf 8000 Flugstunden erhalten - mehr als das dreifache der ursprünglich projektierten Spanne.

Nachdem einst der Zusammenbruch des real existierenden Sozialismus die Lebensdauer der MiG-21 verlängerte, ist es heute die aktuelle Krise des Kapitalismus, die der MiG-21 noch ein paar zusätzliche Dienstjahre beschert: unter dem Eindruck der aktuellen Wirtschaftskrise hat Rumänien die Beschaffung eines Nachfolgemusters für die MiG-21 verschoben und in Kroatien liegt die Ablösung ebenfalls auf Eis.

Zuweilen werde ich gefragt, welches Flugzeug am ehesten vergleichbar mit der MiG-21 sei. Für die Entstehungszeit der MiG-21 muss man sicher F104 Starfighter, Mirage 111 und F-5 nennen, die aber aus konzeptionellen oder politischen Gründen bei weitem nicht die Verbreitung der MiG-21 fanden. Aus heutiger Sicht wird die Sache schwieriger: im Hause MiG ist es - immer noch - die MiG-29,

die aber angesichts der erwähnten politischen und ökonomischen Rahmenbedingungen nie auch nur eine ähnliche Bedeutung erlangte. Legt man den Aspekt der Verbreitung zu Grunde, lautet die Antwort F-16 Fighting Falcon. Orientiert man sich am Konzept eines kleinen, leichten und robusten Flugzeugs, das zudem von unbefestigten Plätzen operieren kann, dann ist es sicher die JAS-39 Gripen. Ein Flugzeug, das so viele Merkmale in sich vereint wie die MiG-21, existiert allerdings nicht. So ist es vielleicht nicht vermessen zu vermuten, dass es nie wieder ein Kampfflugzeug geben wird, das weltweit die Bedeutung erlangt, die die MiG-21 hatte und noch immer hat. Zumal die Chancen nicht schlecht stehen, dass die MiG-21 auch ihr 60. oder gar 70. Dienstjubiläum erleben wird.

Kurz-Vita Holger Müller

- geboren 1968 in Saalfeld (Thüringen)

- nach Schule und Berufsausbildung von 1988 bis 1990 Wehrdienst als Unteroffizier auf Zeit in der NVA

- Ausbildung an der MTS der LSK / LV in Bad Dübau

- Mechaniker / Techniker an der MiG-21 bis im JG-8 „Hermann Matern“ Marxwalde (Neuhardenberg)

- letzter Dienstgrad Unterfeldwebel - 1990 - 1995 Studium Elektrotechnik an der TU Dresden

- heute freiberuflich als Dienstleister in der Mess- und Automatisierungstechnik tätig

- zahlreiche Veröffentlichungen zur militärischen Luftfahrt im In- und Ausland

Herr Dipl.-Ing. Holger Müller schreibt & fotografiert für die Flugschrift Aviation Publications wir danken ihm für seinen Beitrag



Großes Sommerfest bei „herrlichem“ Wetter

Marinekameradschaft Berlin 1886

Der maritime Kreis in Berlin wird immer größer und vielfältiger. Nicht wie behauptet wird, kleiner! Das führt zu vielen Veranstaltungen mit einem großen Wert an Öffentlichkeitsarbeit für die Deutsche Marine, die Handelsschifffahrt und die Binnenschifffahrt. Eine der ältesten Marinekameradschaften in Deutschland startete ihr traditionelles Sommerfest, und die Öffentlichkeit war aufgefordert mitzumachen.

Hartmut Behrendt

Das kann doch einen Seemann nicht erschüttern.....

Nach dem obligatorischen Auftakt durch den Shanty-Chor Berlin be



Das Wappen der Marinekameradschaft Berlin 1886 e.V. zeugt von alter Tradition und Würde

Bei Shantys, guter Laune, gekühlten Getränken und hervorragenden gegrilltem Essen wurden neue Kontakte geknüpft, alte Bekannte getroffen und Erinnerungen aufgefrischt und viel geklönt.

Lag es daran, dass diesmal der Schifferpfarrer nicht anwesend war oder sollten alle auf Wasserfestigkeit geprüft werden; denn urplötzlich verdunkelte sich der Himmel und es goss wie aus Ei



Der Shantychor Berlin macht den Auftakt und sorgte für gute Stimmung

Wie jedes Jahr fand auch in diesem Jahr am 04.06.2009 das Sommerfest der Marinekameradschaft Berlin 1886 e.V. und der Firma U. Kleinschmidt auf deren maritim gestalteten Gelände statt. Die geladenen Gäste aus anderen Marinekameradschaften, Vereinen, der Wirtschaft und der Politik erschienen wieder zahlreich.

grüßten Ulli Kleinschmidt und der 1. Vorsitzende der Marinekameradschaft 1886 e.V., Hartmut Behrendt, die anwesenden Gäste und wünschten einen guten Verlauf des Festes.



Wie man sieht, Regen kann einem Mariner die Laune nicht verderben



Gute Stimmung am Britzer Zweigkanal bei gutem Essen & Trinken



Gute Laune auch bei den Ältesten unter uns - wer macht schon Sonnenschirme zu Regenschirmen? Die Marine!

mern geschüttet. Hier bewiesen alle Anwesenden, dass sie sich durch Wasser nicht aufhalten und sich die Stimmung nicht nehmen lassen. Sie überstanden die fast 2 Stunden fast trocken unter einem riesigen Sonnenschirm oder einer überdachten Sitzgelegenheit.

20 - Logbuch 4/2009

Einige ganz mutige ließen sich sogar nass regnen und empfanden dies sogar als Kühlung. Nach der Einlage von oben wurde es wieder sonnig und warm und es wurde noch ein lang in den Abend werdendes Fest.. Der Dank gebührt nicht nur allen

beteiligten Gästen, sondern vor allem Ulli Kleinschmidt und seinen Helfern für die hervorragende Organisation.

Kamerad Hartmut Behrendt ist Pädagoge und 1. Vorsitzender der Marinekameradschaft Berlin 1886 e.V.

Fotos: Behrendt



kleinschmidt
GEWERBEKÜHLUNG



Berlin (Zentrale)

Besucheranschrift:

Kleinschmidt Gewerbekühlung
GmbH

Sonnenallee 224 Q, 12059 Berlin
Germany

Telefon: 0049-30-68 39 01 0

Telefax: 0049-30-68 39 01 21

e-mail: office@kleinschmidt.de

internet:
<http://www.kleinschmidt.de>

kleinschmidt
GEWERBEKÜHLUNG

Verein zur Förderung gesundheitsgeschädigter und hilfloser Kinder aus Mogilev (Weißrußland) e.V.

45. Hilfstransport nach Weißrußland

Es gibt viele Kinder auf dieser Welt, die unsere Hilfe benötigen - viel zu viele - aber leider lassen uns unsere Möglichkeiten nicht, allen helfen zu können. Ein schmerzliche Erkenntnis mit der wir leben müssen. Aber was diese Kinder durch den Atomunfall erleiden müssen, ist für den Mitteleuropäer so garnicht zu ermessen.



Eberhard Kluge

Der in der Ev. Felsen-Kirchengemeinde ansässige gemeinnützige Verein zur Förderung gesundheitsgeschädigter und hilfloser Kinder aus Mogilev (Weißrußland) e.V.

führte vom 22.05. –

30.05.2009 seinen

45.Transport durch.

Der Transport erfolgte mit dem

vereinseigenen

Mercedes-Sprinter

und Trailer .Beladen

mit neun Türen,

B e t t w ä s c h e ,

Kinderbekleidung

und einem Ford-

Mondeo starteten

wir um 09:00 Uhr.

Zunächst musste

durch eine Spediti-

on, die internationa-

len Frachtbriefe erstellt werden.

Danach hat der Zoll in Marzahn

den Transport freigegeben. Nun

begann die Fahrt in Richtung

Frankfurt/Oder über Poznan, War-

schau immer weiter auf der E 30

bis nach Minsk. Unterbrochen

wurde die Fahrt durch einen De-

fekt an der Lichtmaschine etwa 30

km vor Warschau. Erst meldete die

Arma-turenanzeige einige Ausfälle

bis der Motor ausfiel. Auf einer Tankstelle bekamen wir Hilfe durch einen Fremdstart. Hierzu musste ein Monteur erst telefonisch angefordert werden. Der Wagen lief



Unser Transportfahrzeug mit Trailer im Zollhof von Mogilev

wieder .Voller Zuversicht auf eine ungestörte Weiterfahrt, wurde die Fahrt fortgesetzt . Das nächsteProblem hat sich ca.20 km vor Warschau eingestellt. Mitten im Ver-kehrfluss auf der stark befahrenen E 30, fiel die Lichtmaschine aus. Nichts ging mehr!

Bloß schnell weg von der Strasse, schoben wir unser Gespann auf eine nahe gelegene Firmenauffahrt

Das war geschafft! Mittlerweile hatte die Nacht den Tag verdrängt. Eine Lösung musste her. Über den ADAC kam aus Warschau Hilfe. Ein Abschleppwagen erreichte uns

nach 2-stündiger

Wartezeit. Ich be-

schreibe nicht, wie

wir durch den Ab-

schleppdienst ge-

schlossen zur

Mercedes-Werk-

statt befördert wur-

den. Wir waren froh,

dass wir nicht ge-

trennt Warschau an-

steuern mussten.

Nach einer kurzen

Nachruhe im Hotel

IBIS gaben wir am

Sonnabend um

08:00 Uhr den

Reparaturauftrag. Der Austausch

einer Ersatz-Lichtmaschine – die-

se musste erst aus einem Zentral-

lager besorgt werden - war nach

fünf-stündiger Wartezeit abge-

schlossen. Der Wagen lief wieder!

Die Fahrt ging um 14:00 Uhr wei-

ter. Nun standen die

Grenzabfertigungen auf polnischer

und weißrussischer Seite bevor.

Die polnischen Kontrollen waren

formeller Art und somit schnell und zügig. Bei den Weiß-russen wäre es sicher auch etwas schneller gegangen, wenn ich bei der Deklaration des Ford-Mondeo nicht die im Kofferraum befindlichen Winterreifen übersehen hätte. So wurden die Reifen nicht als humanitäre Fracht, sondern als Geschenk angesehen. Mit der Folge, dass Zoll auf die Reifen zu zahlen war. Einfache Berechnung: 1Reifen=15 kg x 4 = 60 kg x 2,00 • =120,00 • Zoll und 5,00 • Gebühren. Bei der anderen Fracht gab es keine Beanstandungen. Nach fünfständiger Abfertigungszeit durften wir den Transport fortsetzen und erreichten am Sonntag um 10:00 Uhr unser Ziel Mogilev.

Am nächsten Tag, Montag den 25.05., wieder Zollabfertigung. Auch hier verlief alles ohne Beanstandungen wenn auch mit einiger Wartezeit. Man muss nicht verstehen, warum die Überprüfung und Bearbeitung der



Ein Gebäude im Ferienlager „Insel der Hoffnung“ in der Nähe von Mogilev. Das Haus wird instandgesetzt. Unsere Türenspende findet gute Verwendung



Der von uns gespendete und überführte Ford-Mondeo steht bis zur Zollfreigabe unter einem provisorischen aber amtlichen Zollverschluss neben dem Sozialpädagogischen Zentrum in Mogilev

Ladepapiere so viel Zeit in Anspruch nehmen muss.

Nachdem haben wir den Ford - Mondeo an das Sozialpädagogi-

sche Zentrum der Stadt Mogilev übergeben. Der Ford ersetzt den im Jahr 2002 von uns überführten Mazda. Am Nachmittag lieferten wir die Türen an die Organisation „BLAGO“ ab. Die Türen werden für das Feriendorf „Kinder der Hoffnung“ verwendet. Obwohl ab dem 13.06. wieder 120 Kinder aufgenommen werden sind weitere Erhaltungs- und Reparaturaufwendungen an den Gebäuden notwendig. Bis zur Abreise am Freitag, den 29.05. besuchten wir noch die 13. Grundschule und pflegten private Kontakte. Die Direktorin bekam einen Bürostuhl. Auf der Rückfahrt machten wir Station bei dem Sozialpädagogischen Zentrum der Stadt Beresina und übergaben neue Bettwäsche und Handtücher. Ohne

Zwischenfälle kamen wir wohlbehalten nach 24-stündiger Fahrt in Berlin wieder an. *Fotos: Kluge*



Verein zur Förderung gesundheitsgeschädigter und hilfloser Kinder aus Mogilev (Weißrußland) e.V.

Vereinsanschrift:
Titisestraße 7, 13469 Berlin

1. Vorsitzender Eberhard Kluge
Eichenroder Ring 20, 13435 Berlin
Telefon/Fax 030 - 40 20 35 65

Info´s unter eMail:
ebikluge@t-online.de

Die Australische Botschaft in Berlin - Zu Gast am anderen Ende der Welt

Die IG DeuMa gibt bekannt

Nach dem Fall der Mauer vor 20 Jahren wurde Berlin nicht nur Hauptstadt der Bundesrepublik Deutschland, die Bundeswehr ist aktiv hier, und die maritimen Verbände und die Reservisten dürfen offiziell und nach Aussen auftreten.

Und in einer Hauptstadt dürfen natürlich die Botschaften der Länder dieser Welt nicht fehlen. Das eröffnet große Perspektiven



Hans-Jürgen Schaal

Zu Gast am anderen Ende der Welt

Am 16. Juli 2009 begrüßte Kapitän zur See Gavin Irwin in der Australischen Botschaft in Berlin Mitglieder der Interessengemeinschaft Deutsche Marine Berlin (IG DeuMA) und der RK Marine Berlin.

Einleitend zeigte der neue Verteidigungsattaché der Botschaft Australiens einige der besonderen Se-



henswürdigkeiten seiner Heimat, wie z. B. das zum UNESCO-Welterbe gehörenden Sydney Opera House, die roten Felsen und natürlich das Känguru. Freilich standen im Mittelpunkt die Ausführungen zur Royal Australian Navy.

Schnell wurde deutlich, vor welchen Herausforderungen die im Jahre 1901 gegründete Marine steht. Australien ist der flächenmäßig sechstgrößte Staat der Erde und umfasst neben dem Kontinent mehrere Inseln. Deshalb existieren viele Wirtschaftsregionen und es gilt ein riesiges Seegebiet zu schützen, das größer ist als die Fläche Europas.

Die Marine der australischen Streitkräfte ist die wichtigste Teilstreitkraft des Landes und an vier Stütz-

punkten stationiert.

Alle Kriegsschiffe tragen als Namensbestandteil die Bezeichnung HMAS (Her Majesty's Australian Ship). Sehr interessant waren die Bilder von der HMAS Tobruk, einem Landungsschiff, das allerdings demnächst durch ein moderneres Docklandungsschiff ersetzt werden soll. Nahezu vertraut wirkten auf uns die Lenkwaffenfregatten der ANZAC-Klasse, die große Ähnlichkeiten



Kapitän zur See Gavin Irwin bei seinen Ausführungen



Das Forum lauscht den Ausführungen vom KptzS Irwin im ehemaligen Kammersaal der Tischler-Innung

mit den deutschen Fregatten der Klasse F 124 und den von der Marine Südafrikas eingesetzten



Die Landkarte zeigt den Größenvergleich zwischen Australien im Hintergrund und Europa darüber gelegt

Fregatten aufweisen. In den nächsten Jahren werden eine Reihe neuer Schiffe, aber auch Hubschrauber des Typs NH-90, in Dienst



Herr Schaal überreicht das Wappen der IG DeuMa an KptzS Irwin

gestellt werden, um den neuen strategischen Anforderungen zu genügen, wie sie unter anderem dem in diesem Jahr veröffentlichten Weißbuch zu entnehmen sind. Besonders Augenmerk wird in Zukunft auch auf die Entwicklung der Volksrepublik China gelegt werden.

Die vielfältigen Informationen gaben Anlass für eine rege Diskussion. Alle Fragen, so etwa zur Gefährdung durch Terroranschläge oder zur Teilnahme an Auslands-

24 - Logbuch 4/2009

Vortrag als auch während der Diskussion in deutscher Sprache darlegen konnte. Der Vorsitzende der IG DeuMa bedankte sich im Namen aller Teilnehmer, zu denen auch Horst W. Janßen als 2. Vorsitzender der RK Marine gehörte, herzlich für die gewährte besondere Gastfreundschaft und überreichte das Wappenschild der IG DeuMa. Abschließend gab es noch

Gelegenheit, die Räumlichkeiten des traditionsreichen B o t s c h a f t s -komplexes in der Mollstraße etwas näher in Augenschein zu nehmen (einen besonderen Blickfang bot dabei auf dem Flur der Garderobenständer in Form eines Boomerangs). Als außerordentlich eindrucksvoll erwies sich aber vor allem der Innenhof, der über seine gesamte Fläche mit einer Glas-Stahl-Konstruktion

einsetzen, wurden von Kapitän zur See Gavin Irwin umfassend beantwortet. Eine große Erleichterung war dabei für uns, dass er seine Standpunkte sowohl im



Ein Blick in den Innenhof mit der Wandmalerei

überdacht ist. Er lässt sich an die Temperatur der Innenräume angleichen und ist ein Dreh- und Angelpunkt des Gebäudekomplexes. Die phantasievolle Bemalung lässt ihn auch für Veranstaltungen als hervorragend geeignet erscheinen. Den Teilnehmern wird der Besuch noch lange Zeit in guter Erinnerung bleiben.



Die Besuchergruppe mit dem Gastgeber vor dem Botschaftsgebäude

Herr Hans-Jürgen Schaal ist 1. Vorsitzender der Interessengemeinschaft Deutsche Marine/ Berlin und Bundesrichter beim 5. Strafsenat am Bundesgerichtshof



Erlebnisbericht eines ehemaligen Offiziers der Volksmarine (Teil 5)

Ich werde einmal Seepolizist

Klaus Schmidt

Endlich eine Wohnung in Standortnähe.

Jeden Abend nach Hause, wenn es keinen Dienst als LI zu verrichten gab.

DENKSTE!

Bergen lag außerhalb der Alarmbenachrichtigung!

Also kein heimatisches Bett mit junger Frau daneben, sondern Koje an Bord mit Schiffsstahl ringsum. Fahrt nach Hause nur mit Urlaubsschein!

Weil dem so war, wie es war, auch noch am Wochenende Dienst, damit die Sassnitzer gut beschützt zu Hause schlafen konnten.

Man gönnt sich ja sonst nichts!

Der Dienst war grundsätzlich von Sonnabend bis Montagmittag.

Wie ich schon erwähnte, sind wir im Juni 1974 umgezogen.

Unser Sohn kam am 1. September 1974 in die Schule.

Laut der Volksbildungspolitik sollte es in der DDR eigentlich keine Barackenschulen mehr geben.

Meine Eltern, beide waren im Volksbildungssystem integriert, schauten etwas verwundert, wo unser Sohn, ihr Enkel, eingeschult wurde.

Barackengebäude, schon etwas ramponiert.

So etwas hatten sie wahrlich nicht erwartet.

Es sollte noch interessanter werden.

Aber der Reihe nach.

Im Herbst 1974 kam ich an einem Montagnachmittag nach Hause, natürlich auf Urlaubsschein!

In der Wohnung, der wohnungsverantwortliche Offizier unserer Abteilung und ein Mitarbeiter der Politabteilung und ein Unteroffizier. Meine Frau empfing mich tränen aufgelöst.

„Wir sollen schon wieder umziehen! In Sassnitz werden Wohnungen frei“.

Ich konnte sie nur mit Mühe beruhigen.

Es stellte sich heraus, dass die Drei schon längere Zeit meine Frau unter Druck gesetzt hatten.

Meine Frage, um welche Wohnungen es sich handelte, wurde prompt beantwortet.

„Es sind die Wohnungen **an der Eisenbahnstrecke** vom Sassnitzer Bahnhof zum Fährhafen. Sehr „ruhige“ Wohnlage!“

Die Wohnungen werden frei, weil die dort Wohnenden eine Neubauwohnung in Sassnitz-Lancken (auf dem Windberg), erhalten.“

Da ist mir der Kragen geplatzt! Ich habe die Drei höflich-nachdringlich gebeten **-RAUS-** meine Wohnung zu verlassen.

Andere, in Bergen wohnende Offiziere unserer Einheit, hatten die Drei ebenfalls Besuche mit gleichem Ansinnen gemacht.

Diese ganze Geschichte hatte natürlich ein Nachspiel.

Ich wurde dann damit konfrontiert, dass es auch einen Umzugsbefehl geben kann und wenn meine Frau nicht mitziehen will, sollte ich doch einmal über unsere Ehe nachden-

ken.

Wir haben nachgedacht!

Wir ziehen nur in eine bessere oder gleichwertige Wohnung; der Umzug wird komplett von der NVA realisiert; jede Tasse, jeder Teller, jedes Buch, und davon gab's 'ne ganze Menge, werden einzeln eingepackt!

Über unsere Ehe haben wir auch nachgedacht und sind heute 42 Jahre miteinander verheiratet!

Ein Glück, dass wir regelmäßig in den Einsatz fahren!

Es hätte sein können, dass man mich da schon aus disziplinarischen Gründen entlassen hätte.

Aber irgendwie beruhigte sich die Situation und wir Bergener benötigten auch keine Urlaubsscheine mehr, um nach Hause zu fahren.

Ich hatte schon die Wohnung beschrieben.

Welche Wirkungen die „ausgezeichnete“ Wohnlage (Nordwest-Seite, außen) hatte, sollten wir im Winter zu spüren bekommen.

Hohlblocksteine, die Außenwände ohne Isolierung!

Jeden Tag zweimal die Öfen heizen.

In der Schulbaracke unseres Sohnes standen auch Kachelöfen.

Die Lehrer kamen früh ein, zwei Stunden eher!, um die Öfen zu heizen und die Räume zu lüften!!!

Grund; die Öfen waren in einem jämmerlichen Zustand, einige Kacheln lagen nur obenauf und die Öfen gaben kaum Wärme ab und qualmten mächtig beim Anheizen! Das haben wir beiläufig meinen Eltern in Berlin erzählt und siehe da,

auf einmal gab es einen Töpfer, der die Öfen Instand setzte.

Aber, wir waren nun die Störenfriede, die sich nicht in das „sozialistische Elternkollektiv“, einfügten. Die lassen sich nichts gefallen, die haben 'nen heißen Draht nach Berlin; die sind gefährlich!

In regelmäßigen Abständen kamen Mitarbeiter der Politabteilung der vorgesetzten Dienststelle, 6. Grenzbrigade Küste, in die einzelnen Abteilungen, um sich mit den Offizieren zu unterhalten.

Sie sollten sich ein Bild über die seelische Verfassung der Offiziere machen, ihnen Hilfe bei der Lösung von Problemen geben oder anbieten.

Bei uns hieß das „Sorgen – Nöte“; oder „Heulstunde“ In den wenigsten Fällen konnten Probleme tatsächlich gelöst werden. An einer solchen Veranstaltung durfte ich auch einmal teilnehmen!

Nach dem Anklopfen war ein lautes „Her-ein“ zu hören.

„Oberleutnant Schmidt meldet sich zur Stelle!“ Mütze ab; in Erwartung der Dinge, die beredet werden sollten.

„Wir haben gehört, Genosse Schmidt, dass es mit dem Umzug einige Probleme gab. Diese konnten ja gelöst werden.“

Gibt es, Genosse Schmidt, noch Fragen über die wir uns hier un-

terhalten sollten?“

„Ja, Genosse Fregattenkapitän, sprechen Sie mit mir als Offizier oder als Parteimitglied?“

„Macht das einen Unterschied?“

„Ja, Genosse Fregattenkapitän, unter Genossen ist es üblich sich einen Stuhl anzubieten!“

„RRRRAAAAUUUU
SSSSSSSSSSSSSSSS!“

Damit waren meine „Sorgen und Nöte“, beendet. Ich habe nie wieder an einer solchen Veranstaltung teilnehmen müssen.

An Bord hatten wir unsere regelmäßigen See-einsätze. Schutz der Staatsgrenze der DDR, Aufklärungs-aufgaben, Begleitaufgaben, u.a.

Wir waren tatsächlich immer froh, wenn es auf See ging. Hier wussten

schon Marine haben uns regelmäßig besucht.

Bei einer Begleitung der „Daphne“ hat das Fahren im Verband besser geklappt, als mit den Schiffen der eigenen Abteilung!

Der „Alte“ fotografiert die Daphne



„Daphne“ solo

Die Jungs von der anderen Marine



Ein bisschen Abwechslung konnte alle Besatzungsmitglieder gebrauchen. So hatten sich unsere Jungs etwas für die „Frischlinge“ einfallen lassen!

Ein Aufnahme-ritual in den Kreis der Seefahrer. Auch wenn wir nicht den Äquator überqueren, sollte doch Neptun Respekt gezollt werden.

Dieses Ritual mussten wir leider wieder beenden.

Irgendeiner, keine Frage was für einer! , hatte sich irgendwann, irgendwo – wo wohl?!

wir, was zu tun war!

Auch die Kameraden der Däni-

Der zeremonielle Ablauf



Neptun und Gehilfen



Fragestunde



Aufgenommen !

beschwert und damit war's zu Ende.

Am interessantesten waren die U-Boot-Begleitungen.

Unsere „polnischen Waffenbrüder“ hatten nicht so das rechte Vertrauen des Oberkommandos der vereinten Ostseeflotten, sprich der Sowjets!

So kam es, dass die Volksmarine diese Aufgabe zu erfüllen hatte. Östlich Bornholms wurden wir meistens von der Balti-

schen Rotbannerflotte, so hieß die Flotte der Sowjetunion in der Ostsee, abgelöst.



U-Boot Begleitung

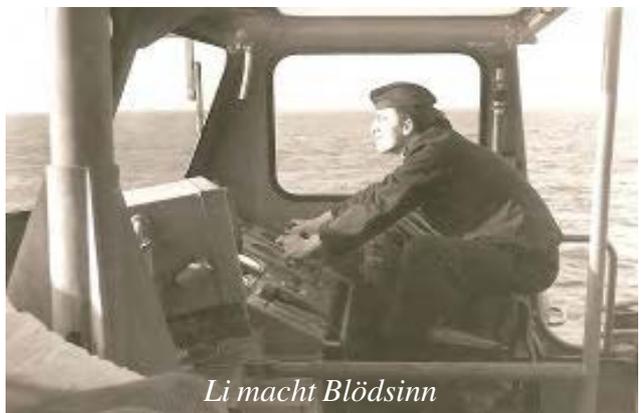
Leider habe ich nur diese eine Foto, die anderen sind beim unfreiwilligen Ende meiner Dienstzeit beschlagnahmt worden.

Wenn es die Wetterlage erlaubte und die See war wie ein Spiegel, kam etwas Romantik auf.



Still-ruht die See

Es wurde manches auch bei uns nicht so todernst genommen. Immer nur den „Klassenkampfauftrag“ im Kopf; Wer hält das schon aus?



Li macht Blödsinn

Klaus Schmidt war Kapitänleutnant Ing. der Volksmarine

Fortsetzung folgt !



Impressionen rund um das Geschehen an der Förde

Kieler Woche 2009

Was wäre die Kieler Woche ohne die vielen Gäste aus aller Welt? Da waren die Einheiten der ausländischen Marinen, der Deutschen Marine, die Marinereservisten und viele maritime Verbände ebenso wie die Segler, angefangen mit dem Dingi bis zum Großsegler. Da durfte natürlich auch der Deutsche Marinebund nicht fehlen! So wurde mit der Marine vereinbart, dass die Kameradinnen und Kameraden des DMB mit dem Lachs zur See fahren konnten und das Ganze von der Seeseite aus betrachten.



Die Lachs im großen Fahrwasser



Foto: PIZ Marine Internet

Hartmut Behrendt

Mitfahrt auf der „Lachs“ durch den DMB

Am 22. Juli 2009 hatte ich während der Kieler Woche eine durch den DMB organisierte Mitfahrgelegenheit auf der „Lachs“, einem von zwei der letzten alten Mehrzwecklandungsboote der Deutschen Marine.

Am frühen Morgen, 09:00 Uhr, wurden etwa 40 Kameraden/innen des DMB aus ganz Deutschland von einer gut gelaunten und freundlichen Frau Oberleutnant zur See an der Wache des Marinestützpunktes Kiel begrüßt und zur Mitfahrt auf der „Lachs“ abgeholt. Es ging in dem Stützpunkt zur Pier, wo das Mehrzwecklandungsboot seeklar wartete. Nach an Bord gehen und einem kleinen Anteil für

Speisen und Getränke begrüßte uns der Kommandant, ein Hauptbootsmann, und erklärte uns kurz das Schiff und seine Aufgaben.

Eine Besichtigung des Schiffes folgte dann während der Fahrt. Bis auf den Maschinenraum konnten wir in alle Decks schauen und wurden uns wieder bewusst wie eng es doch an Bord zugeht und dass es hier bei 17 Mann Besatzung einiger Rücksicht auf den anderen bedarf.

Dann kam das Kommando zum Auslaufen. Wir standen alle an Deck und schauten beim Ablegemanöver zu wobei wir auch die noch im Hafen liegenden Schiffe zu iden-

tifizieren versuchten; unter anderem das Segelschulschiff Gorch Fock, die Fregatte Karlsruhe, der Lenkwaffenzerstörer Gettysburg aus USA und der Einsatzgruppenversorger Frankfurt am Main. Andere Schiffe, die zahlreich an der Pier lagen, konnte ich nicht mehr richtig zuordnen. Nur an den Flaggen sah ich., dass sie aus verschiedenen Ländern kamen.

In der Kieler Förde war an diesem Tag keine Regatta, dafür gab es aber genug andere Dinge zu se-



U-Boot der niederländischen Marine

Das Regattafeld beim traditionellen Marine Kuttersegeln vor dem Tirpitzhafen



hen. Bei kühlen Getränken und heißen Grillgerichten fuhren wir vorbei am U-Boot-Ehrenmal Möltenort, am Marine Ehrenmal Laboe bis weit an dem Kieler

Berlin und 5 Hubschraubern aus Kiel-Holtenau. Der Rettungskreuzer führte extra für uns eine Übung durch, bei der er seine Wasserkanonen in Betrieb setzte..

wicklungen der einzelnen MKen ausgetauscht und neue Bekanntschaften geschlossen. Fast alle sprachen nur sehr positiv über die eigene Zeit ihres Marinelebens und



Die bunte Beflaggung der Lachs über den Brückenaufbauten

Die riesigen Fontänen schossen in den Himmel und fielen im Bogen wieder nach unten. Je nach Drehung des Bootes und Stärke des Strahls erschien eine andere Formation.



Die in Laboe stationierte Berlin der DGzRS zeigt was sie drauf hat

Das Aussetzen des Beibootes Steppke

und dessen rasante Fahrt um die Lachs war sehr beeindruckend.

Die Hubschrauber folgten uns auf der Rückfahrt zum Stützpunkt und überflogen die Lachs mehrmals. Es sah aus als wären es 5 große Spinnen am Himmel, die über uns seien.

Unterwegs gab es natürlich auch

entdeckten dabei so manche Ähnlichkeiten.

Nach 6stündiger Fahrt legten wir wieder im Stützpunkt an und alle mitfahrenden Kameradinnen und Kameraden äußerten sich in voller Zufriedenheit über diese gelungene Fahrt.

Der Dank gebührt dem Komman-

danten, Hauptbootsmann Brüdegam, und seiner Crew, die stets bemüht waren uns gut zu betreuen und auf alle gestellten

Leuchtturm vorbei.

Unterwegs wurden wir von einem ankernenden niederländischem U-Boot, anderen Seglern und vorbeifahrenden Schiffen begrüßt.

Höhepunkte waren die Begegnung mit dem Seenotrettungskreuzer



Eine fantastische Kullisse an der Kiel-Linie

viel zu erzählen. Mit vielen Kameradinnen und Kameraden wurden alte Erinnerungen oder neue Ent-

Fragen ausreichend und fachlich zu antworten.

Fotos: Behrendt



Neues von unserer Berlin (5)

Der EGV Berlin und seine Patenstadt

Um wieder einmal von unserem Patenschiff der Stadt Berlin berichten zu können, haben wir auf das Presse- und Informationszentrum der Marine zugegriffen. Da Schiff und Besatzung in der letzten Zeit sehr stark beansprucht waren, wünschen wir der Besatzung ein bisschen Ruhe vor dem nächsten Einsatz, der ja sicherlich kommt.

PIZ-Marine

Am Donnerstag, dem 16. Juli, kehrte der Einsatzgruppenversorger "Berlin" nach 187 Tagen im Einsatz in seinen Heimathafen Wilhelmshaven zurück. Das Versorgungsschiff war in zwei Einsätzen unterwegs: Ab Januar unterstand es zunächst dem Einsatzverband der NATO ("Standing NATO Maritime Group 2"). Im April wechselte es in die Anti-Piraterie-Mission "Atalanta". Grund: Die "Berlin" dient als schwimmende

Krankenstation und versorgt die im Seegebiet am Horn von Afrika operierenden Kriegsschiffe mit allem, was sie brauchen. Während ihrer 159 Seetage hat die 160-köpfige Besatzung unter dem Kommando von Fregattenkapitän Hans-Günther Struck (51) über sechzig Mal andere Schiffe der NATO und der EU mit Diesel oder Frischwasser versorgt. Neunzehn Schiffe aus zehn verschiedenen Nationen haben von der "Berlin" über acht Millionen Liter Dieselkraftstoff, 140.000 Liter Kerosin und

57.000 Liter Frischwasser erhalten. Um all diesen Aufträgen nachkommen zu können, legte das größte Schiff der Deutschen Marine eine Strecke von 75.000 Kilometer zurück. Das entspricht fast dem doppelten Erdumfang.

Im Rahmen der NATO nahm die "Berlin" im Mittelmeer an der internationalen U-Boot-Jagdübung "Noble Manta" und der NATO-Operation "Active Endeavour" zur Seeraumüberwachung teil. In dieser Zeit besuchte sie unter anderem Häfen in Ägypten und Israel. Während ihres Einsatzes bei



Die Berlin in See

"Atalanta" lief das Schiff die Seychellen an, um der Besatzung eine kurze Verschnaufpause zu gönnen. Der Kommandant der "Berlin" äußert sich zufrieden über den zurückliegenden Einsatz: "Ich bin zum Ende dieser Seefahrt sehr stolz und glücklich, dass die Besatzung alle gestellten Aufgaben beispielhaft umgesetzt hat und dass mit dem Einlaufen alle gesund und wohlbehalten in Wilhelmshaven ankommen werden. Wir haben unseren Beitrag geleistet." Zum Einlaufen der "Berlin" waren auch Vertreter der Stadt Berlin anwesend. Das Bundespolizeiorchester aus Berlin reiste extra aus der Hauptstadt an, um die Besatzung nach ihrem Einsatz musikalisch willkommen zu heißen.

Hintergründe zur EU-Mission "Atalanta"

Der Deutsche Bundestag beschloss am 19. Dezember 2008, dass sich Deutschland an der Anti-Piraterie-Mission der Europäischen Union (EU) beteiligt. Die Mandatsobergrenze der Deutschen wurde auf 1.400 Soldaten festgelegt. Diese erste maritime Mission der Europäischen Union führt den vollständigen Namen "EU NAVFOR / Operation Atalanta". Im Rahmen der durch die EU festgelegten Einsatzregeln und nach Maßgabe des Völkerrechts ergeben sich für die Deutsche Marine im Rahmen der EU-geführten Operation "Atalanta" folgende Aufgaben:

Gewährung von Schutz für die Schiffe des Welternährungsprogramms unter anderem durch die Präsenz von bewaffneten Kräften an Bord dieser Schiffe. Im Ein-

zelfall und bei Bedarf Schutz von zivilen Schiffen im Operationsgebiet. Überwachung der Gebiete vor der Küste Somalias, die Gefahren für maritime Tätigkeiten bergen und Abschreckung, Verhütung und Beendigung von seeräuberischen Handlungen oder bewaffneten Raubüberfällen, auch mit Hilfe des Einsatzes von Gewalt.

Mission ist erfolgreich

Seit Beginn der Operation "Atalanta" ist die Zahl der erfolgreichen Piratenangriffe auf Handelsschiffe und Privatjachten im Golf von Aden deutlich erkennbar zurückgegangen. Wie viele Angriffe "Atalanta"-Kriegsschiffe durch ihre bloße Anwesenheit verhindert haben, kann naturgemäß nicht beziffert werden. Die Überwachung der Handelsschiffahrt sowie die regelmäßigen Gruppenpassagen haben mutmaßlich ebenfalls zur Erhöhung der Sicherheit für die Seeschiffahrt im Golf von Aden beigetragen. Das International Maritime Bureau (IMB) in Kuala Lumpur (Malaysia), eine auf Kriminalität auf See spezialisierte Abteilung der Internationalen Handelskammer, hat bis Mitte Mai gezählt, dass es Piraten vor Somalia im Jahr 2008 bei 111 Übergriffen 42-mal gelang, Schiffe zu kapern. Im Jahr 2009 gab es im ersten Quartal bereits 114 Überfälle, von denen aber nur 29 erfolgreich waren. "Die Marineeinheiten der verschiedenen Staaten haben eine wichtige Rolle gespielt, um die Piraterie im Golf von Aden zu kontrollieren", sagt IMB-Director Pottengal Mukundan und ergänzt: "Es ist unabdingbar, dass diese Marineoperationen weiter fortgesetzt werden."

Hintergründe zur SNMG 1 und SNMG 2

Die ständigen Marine-NATO-Verbände (englisch: Standing NATO Maritime Group) bestehen in der Regel aus mehreren Zerstörern und/oder Fregatten der Marinen nahezu aller NATO-Mitgliedsstaaten. Aufgaben der Verbände sind vor allem die Kontrolle und der Schutz strategisch wichtiger Seewege. Dazu operieren sie weltweit und können bei Bedarf sofort in andere Krisengebiete verlegt und dort eingesetzt werden. Deutschland ist permanent mit mindestens einer Einheit an den Verbänden beteiligt.

Hintergrundinformationen zum Einsatzgruppenversorger "Berlin"

Mit 174 Metern Länge, 24 Metern Breite und einer Verdrängung von über 20.000 Tonnen sind die "Berlin" und ihr Schwesterschiff "Frankfurt am Main" die größten Schiffe der Deutschen Marine. Sie unterstützen Marineverbände, die sich aus mehreren Fregatten und Zerstörern zusammensetzen, mit Diesel, Munition, Essen und Ersatzteilen. Darüber hinaus sind die Schiffe mit einem Marineeinsatzrettungszentrum (MERZ) ausgerüstet, das von der Ausstattung einem Kreiskrankenhaus entspricht und die medizinische Unterstützung eines Marineverbandes sicherstellt.

Die Berliner wünschen Schiff und Besatzung allzeit gute Fahrt und immer eine handbreit Wasser unterm Kiel !

Fotos: Heinrich



Maritime Erlebnisse rund um die Kieler Woche

Erlebnisbericht Kieler Woche

Die Kieler Woche ist eines der größten maritimen Ereignisse. Das es dabei auf das ganz persönliche Engagement ankommt, um den Ruf auch weiterzutragen zeigt der nachstehende Artikel unseres Kameraden Wilhelm Pieper, der sich in ein besonderes maritimes Abenteuer gestürzt hat...

Wilhelm Pieper

Meine Kieler-Woche!

Als erstes möchte ich mich bei den Kameraden der RK-Marine-Kiel für ihre Gastfreundschaft bedanken. Besonders die Kameraden Burkhard Ufer, Bernd Wemhoener, Frank Steffen und alle anderen, deren Namen ich nicht behalten konnte. Schon am Anreisetag hatte ich einen angenehmen Empfang.

Ich wurde herzlich von Burkhard Ufer begrüßt und zu meinem Quartier begleitet.

Ich bekam ein Zimmer in der Stadt, und hatte

so einen kurzen Weg zu allen Aktivitäten der Kieler-Woche. Mit dem Fahrrad konnte ich bequem alles erreichen.

Die Fahrt zum Stützpunkt am Morgen ist für einen Berliner ein Erlebnis. Die aufgehende Sonne, die vielen Schiffe und Boote, die Luft, der Geruch nach See, das schreien der Möwen. Das allein war schon die Reise wehrt.

Am Samstag war schon um 05:00 Uhr wecken. Das Treffen dann um 08:00 Uhr, um die Kameraden



Alle Mann Boote seeklar machen

kennenzulernen und sich zurecht zu finden. Alles war aber sehr entspannt und sehr Kameradschaftlich.

Gegen 08:30 konnte mit dem Training begonnen werden. Da die Kutter mit 9 Mann zu besetzen waren und 25 Kutter am Start waren, war es ein Gewusel erster Güte im Hafenbecken. Vorund nach jeder Regatta musste auf- und abgetakelt werden.

Es wurde jeden Tag 2 Re-

gatten gefahren, mit jeweils der gleichen Prozedur.

Auf und Abtakeln.

Da ich lange keinen Kutter Segeln konnte, war ich ganz schön durch den Wind. Aber durch die Unterstützung der Kameraden, war ich schnell wieder im Geschehen und konnte bei allen Segeln mit Hand anlegen. Auch der Sonntag begann mit wecken um 07:00 Uhr. Das Segeln begann um 09:30 mit dem ersten Start. Auch jetzt war wieder Gewusel angesagt. Dennoch: Ich hatte das Gefühl es läuft schon bei allen viel besser. Wir hatten einen guten Start aber leider flaute, der Wind nahm ab, so das wir gerade so über die Ziellinie kamen. Leider hielt sich die Flaute. Der nächste Start 13:00 Uhr wurde nach 1 ½ Std. dümpeln auf 16:00 Uhr verlegt. Aber wie heißt es so schön: "Das kann doch einen Seemann nicht erschüt-



Plakat: Henning Wagenbreth



Kamerad Pieper an der Pinne



Die Mannschaft geht an den Wind.....

Der Dienstag war der erste Tag um Kiel auch mal bei Tageslicht zu betrachten. Kiel ist die Landeshauptstadt und mit etwa 237.000 Einwohnern größte Stadt

derbar bummeln, und gut verweilen.

Am späten Nachmittag war ich bei den Kameraden der RK Marine-Kiel zum Matjesessen eingeladen. Beide Boote waren voll mit den Kieler Kameraden, und wie Frank Steffen mir sagte, mit vielen Gästen. Auch hier war ich herzlich willkommen, und man erkannte sich wieder vom Berlinbesuch der Kieler Kameraden. Nicht nur dass

tern.....“. Es kam wirklich ab 15:00 Uhr Wind auf, und es wurde eine gute Regatta. Der Montag begann nicht ganz so früh, da die erste Regatta erst um 10:30 Uhr begann. An diesem Tag wurden die Regatten gleich hintereinander gefahren. Da wir zwischen den beiden Rennen eine knappe Stunde Zeit hatten, durfte ich auch mal an die Pin-



..... und hält sich gut im Feld

der Matjes sehr gut schmeckte und das Bier gut gekühlt war, die Unterhaltung mit vielen Kameraden war eine Wohltat. Ich habe mich mit Kameraden aus ganz Deutschland unterhalten, von Lübeck bis Stuttgart von Düsseldorf bis Parow. Da wir alle mit der See verbunden sind gab es immer neue Themen und es wurden neue Kontakte ge-

ne. War ein gutes Gefühl - kein Vergleich mit dem Wannsee. Leider war aber schon nach der 3. Wende die Übung (Pause) vorbei und das neue Rennen wurde angeblasen. Schon ging die wilde Jagt wieder los. Wir waren zwar nicht die Besten, aber wir waren eine sehr lustige Mannschaft und es hat sehr viel Spaß gemacht. Um 18:00 Uhr war Siegerehrung, mit viel Prominenz aus Bundes- und Landespolitik, und natürlich der Marine. Die Betreuer, Richter und die Jury rundeten das Bild im Saal ab. Hier sah man erst wie viele Segler am Start waren.

des norddeutschen Bundeslandes Schleswig-Holstein. Kiel hatte die erste Fußgängerzone Deutschlands und sie ist sehr schön angelegt. Hier kann man

knüpft. Auch unser 1. Vorsitzender der RK Marine-Berlin Kam.



Kam. Pieper beobachtet das Geschehen - im Hintergrund die Gorch Fock

Die Morgenster aus den Niederlanden auf der Förde



Schubert konnte sich 1Std. von seinem Dienst frei nehmen.

Wobei er mir ganz neben bei sagte: "Wilhelm du musst Donnerstag nach Berlin".

Kamerad Schubert war als Verbindungsoffizier zu ausländischen Marineeinheiten eingesetzt, und hatte den Wunsch der russischen Marineeinheit Kaliningrad aufgenommen, während der Kieler Woche Berlin zu besuchen. Als richtiger Berliner, der den Mauerfall erlebt hat war dies natürlich ein Anliegen, dass volle Unterstützung verdiente. Dank des hervorragenden Teams der Verbinder zur Russischen Marine ließ sich dann auch eine Fahrt organisieren. Doch was

Kaliningrad 102. 2 Offiziere 1 Dolmetscher und ich besprachen, wie

der Do. ablaufen sollte. Nach einer 1/2Std. war alles besprochen und ich wollte schon gehen, als man mir mitteilte das ich eine Bootsführung bekommen würde. Es wurde 1 Offiziere und 1 Dolmetscher

nur für mich abgestellt, und mir wurde 1.1/2 Std. das Schiff gezeigt. Ich kam mir vor wie ein Admiral. Hinterher erfuhr ich, dass nur ich so durch das Schiff geführt wurde. „Alles Geheim“ Man muss auch mal was Verrücktes machen .

ist schon eine Fahrt nach Berlin ohne Führung?

Nach einer kurzen Überlegung willigte ich in dieses Abenteuer ein.

Mittwoch 10:30 Uhr war Besprechung an Bord der

Also, im Urlaub mit 55 russischen Marinesoldaten, 2 Dolmetschern und mir auf nach Berlin.

05:30 Uhr war Abfahrt, 5 1/2 Std. Fahrt hin und zurück die gleiche Zeit.

Die Offiziere waren sehr freundlich von den anderen Soldaten hat man nichts gehört.

Das wichtigste war das Russische Ehren-Mahl in Berlin-Treptow, das auch unser erster Anlaufpunkt war.

Hier wurde nach russischer Art, aufmarschiert und ein Kranz nieder gelegt. Schwerpunktmäßig wurden natürlich die



Die Gorch Fock an der Pier von achtern gesehen



Die Gorch Fock im Marinestützpunkt Kiel an der Pier

Punkte unserer Stadt besichtigt, die die gemeinsame Geschichte zwischen Deutschland und Russland verbindet. Dabei wurden von den Dolmetschern die Ausführungen ins Russische übersetzt.

Gegen 17:30 traten wir die Rückreise nach Kiel an. Nach staufreier Fahrt waren wir gegen 23:30 Uhr wieder in Kiel, wo es zum herzlichen Abschied Wodka und jede Menge Abschiedsfotos gab.

Nach einem ereignisreichen Tag war am Freitag erst einmal ausschlafen angesagt. Aber um 09:00 Uhr war ich schon wieder unter-

Der Skipper Burkhard führt seinen Kutter sicher durch die Wuling der Boote, im Hintergrund die DGzRS-Berlin



Am Sonntag war Abreise von einer wunderschönen Woche, mit Tollen Eindrücken und Erlebnissen, mit super Wetter, leckerem Essen und nicht zu letzt

Ich habe viele neue Kameraden kennen gelernt, meine Eindrücke waren fast nicht zu beschreiben. Mit diesem kleinen Artikel möchte ich für die Kieler-Woche Werbung machen, für alle die, die noch nie dort waren. Ich danke allen Kameraden, die ich kennenlernen durfte und die mir das Gefühl bestätigt haben, das die Marine (Seeleute) doch was Besonderes sind. Ein besonderen Dank geht an die

wegs. Als Städter muss man auch ein wenig durch das Land fahren. Der Nord-Ostsee-Kanal war meine erste Anlaufstelle, dann über viele Dörfer an die Ostsee. Bei Windstärke 8 schmeckt ein Brötchen und ein Stück Wurst aus der Hand besonders gut. Es war wunderbar, der Wind die Wolken die frische Luft.

Der Samstag war der Gänsehaut Tag. Um 09:30 Uhr war auslaufen mit der „Keule“, dem Kutter der Kieler Kameraden. Wir waren 10 Mann an Bord, etwas Verpflegung und sehr gute Laune.

Bernd, unser Skipper, hatte reichlich zu manövrieren, all die vielen kleinen und großen Boote. Für mich, der dieses das erste Mal erleben durfte, waren es 2 Stunden Gänsehaut-Feeling.

Die vielen kleinen und großen Schiffe die Traditions-Boote, die vielen Freizeit Skipper wenn man dieses alles erleben kann ist es ein reines Gänsehaut-Feeling.

Dieses Bild wenn die Gorch-Fock auf dich zu kommt und ein sehr beeindruckendes Gefühl ist wenn die Gorch-Fock an einem vor bei zieht. Ich bin jedem einzelnen die mir dieses ermöglicht haben sehr Dankbar.

sehr nette Menschen. Ich habe viel erleben können, und möchte diese Erfahrungen weitergeben, auch mit dem Hintergedanken, dass der ein oder andere Kamerad aus Berlin vielleicht für die Kieler Woche 2010 gewonnen werden kann, und wir als Berliner vielleicht sogar eine eigene Kuttermannschaft zusammenkriegen.



Die Besatzung des russischen Landungsschiffes bei der Ehrenzeremonie der Kranzniederlegung am Ehrenmal in Berlin-Treptow

Kieler Kameraden Burkhard, Bernd, Anders und Frank. Kameradschaftliche Grüße an alle die dabei waren.



Abschiedsaufstellung und Danksagung durch den Kommandanten des russischen Landungsschiffes(m) für die Beteiligten des Berlinausfluges

Fotos: Pieper



AUS UNSERER BUNDESWEHR

Anlässlich des Jubiläums „15. Jahre Luftwaffenmuseum in Berlin“ in Verbindung mit der Internationalen Modellbauausstellung wird im Luftwaffenmuseum der Bundeswehr ein großes Flugplatzfest stattfinden am: 19. + 20. September 2009 zudem wir Sie herzlich einladen. Das Flugplatzfest wird in der Zeit von 10:00 Uhr bis 18:00 Uhr stattfinden.

Es wird zudem zeitgleich die „Internationale Modellbauausstellung“ des IMPS - Deutschland in den Ausstellungshallen des Luftwaffenmuseum veranstaltet.

Überdies werden wir das Flugplatzfest mit Imbiß- u. Getränkeständen für das Leibliche Wohl“ rundum ausstatten.

Zudem werden zahlreiche militärische und zivile Dienststellen das

Fest bereichern, einschl. Fliegender Komponenten, Radar- u. Funkvorführungen, sowie Vorführungen von Polizei, Feuerwehr und **B u n d e s p o l i z e i** . Wir freuen uns Sie zu diesen Fest im Luftwaffenmuseum wieder zu treffen, um mit Ihnen ein schönes Fest zu feiern !

Hiermit möchten wir uns mit einem Aufruf an Sie wenden ! Wir bitten, Namens des Luftwaffenmuseums, um den Kontakt zu einem Piloten mit B 707 - Qualifikation !! Wer kann uns mit einer Empfehlung oder einen dementsprechenden Kontakt weiterhelfen ?? Wir würden uns über jegliche Art der Mitteilung freuen; Telefon: 030-3687 2627 / Fax: 030-3643 1198 / Info@Luftwaffenmuseum.com Vielen Dank für Ihre Unterstützung.

Hiermit möchten wir Ihnen bekannt geben, das auf unserer Homepage ab sofort ein „Newsletter“ erscheint. Die Besonderheit ist, dass der Kommandeur des Luftwaffenmuseum, Oberstleutnant Leonhardt, diesen persönlich herausgibt. Wir haben dafür unter dem Menüpunkt: MUSEUM ? „Der Museumsleiter informiert“ eine eigene zusätzliche Seite zur Verfügung gestellt. Dort erfahren Sie aus erster Hand alles über aktuelle Restaurierungsprojekte, sowie deren Stand. Die Berichterstattung wird kontinuierlich ausgebaut und natürlich regelmäßig aktualisiert.



An Herrn
Horst W. Janßen
Späthstraße 41 / 6
12359 Berlin

ANMELDUNG

Hiermit melde ich mich verbindlich zum Kreispokalschießen mit der Kreisgruppe Schleswig-Süd in Kiel am 6. - 8. November 2009 an.

Unterkunft und Verpflegung sind in der Kostenpauschale enthalten.

Die Kostenpauschale von EURO 50,00/Person habe ich mit gleicher Post auf das Konto „Verband der Reservisten RK11, Deutsche Bank, BLZ 10070024, Konto-Nr.: 686168667 überwiesen.

Die Kostenpauschale wird mir bei Nichtteilnahme nicht erstattet.



UNTERSCHRIFT

DATUM

AUS UNSERER MARINE

aus PIZ Marine vom Juli / August

Seefahrt im Simulator - Trotz Werftliegezeit ist die Korvette "Erfurt" ständig in Bewegung. Der Boden bewegt sich leicht unter den Füßen von Olaf Hoffmann. Das soll Wellengang simulieren. Zusammen mit seinem Brückpersonal der Korvette "Erfurt" steht der 34-jährige Kapitänleutnant und erste Wachoffizier im Schiffssimulator der Marine.

Hier an der Marineschule in Mürwik bei Flensburg steht eine der modernsten Schiffssimulationsanlagen der Republik.

Auf den Monitoren kommt die vierte Einfahrt in Sicht - die Hafeneinfahrt des Wilhelmshavener Marinestützpunktes. Jede noch so kleine Bewegung des Ruders spürt Hoffmann's Crew. "Es ist wirklich so, als ob man auf einem echten Schiff steht", sagt der Berliner.

Realitätsnahe Ausbildung
Das Brückenteam der Korvette "Erfurt" trainiert hier im Schiffssimulator für die reelle Seefahrt. Leider können sie gerade das mit ihrer Korvette momentan nicht tun. Denn:

Wegen schadhafte Getrieben musste die "Erfurt" in die Werft zur Reparatur - die Industrie muss den Neubau der Marine nachbessern. Doch die Besatzung nutzt die Zwangspause zum Training: An- und Ablegen, Ausweichmanöver gemäß der internationalen Kollisionsverhütungsregeln. Oder

auch das Verhalten in Gefahrensituationen, wie zum Beispiel bei der Nebelfahrt. All das steht im Simulator auf dem Programm. "Bei der realitätsnahen Ausbildung sind nicht nur die Fertigkeiten des Offiziers, sondern auch des Rudergängers und Navigators auf dem Prüfstand", erzählt Hoffmann. Ihm liegt die Ausbildung seines Personals besonders am Herzen. "Der Simulator ist eine sehr gute Möglichkeit, in Übung zu bleiben und Erfahrungen weiter zu geben."

An- und Ablegen ohne Betriebskosten

Einer der großen Vorteile des Schiffssimulators sei die Kostenersparnis gegenüber den regulären seemännischen Manövern, sagt Hoffmann. Ein weiterer Vorteil: Es kann ohne Kraftstoffverbrauch geübt werden. Das spart nicht nur Kosten, sondern schont auch die Umwelt und bindet weniger Personal. Langeweile kommt da nicht auf, denn die Bedingungen sind ständig veränderbar. Das geht vom Wetter bis hin zum Schiffsverkehr. "Das Team ist hoch motiviert und bei den Übungen mit viel Spaß bei der Sache - aber ganz ersetzen kann so ein Trainer die Realität natürlich nie", so Hoffmann.

Auf dem neusten Stand der Technik

Ein großer Vorteil des Simulators ist die modernste Geräteausstattung. Sie entspricht der Ausrüstung der Schiffe der Marine. Ob Radaranlagen oder GPS-(Globales Navigationssatellitensystem) gesteuerte Navigation, hier wird alles geboten. Der Simulator wurde erst 2006 mit neuen Geräten ausgestattet. Die Software wird

von dem zehn Mann starken Simulator-Team in Kooperation mit dem Hersteller ständig aktualisiert. Fast alle Schiffe der Marine können hier gefahren werden. Dazu 80 weitere Schiffstypen - vom kleinen Motorboot bis hin zum Überseefrachter. Alle Seegebiete der Welt sind abrufbar.

Besatzungen können so ihre Fahrten ins Ausland schon mal vorher üben: Sogar die Lotsen des Nord-Ostsee-Kanals nutzen das Angebot für unterschiedliche Übungen.

Die Mannschaft der "Erfurt" ist ständig in Bewegung

58 Mann zählt die Besatzung der Korvette "Erfurt", acht davon sind in Flensburg. Was also macht der Rest? "Ausbildung", lautet die kurze Antwort von Hoffmann. Die Mannschaft nutzt die Werftliegezeit für intensives Training. Im Vordergrund stehen die Sport- und die Sanitätsausbildung. Feuerlösch- und andere Sicherheitsübungen stehen auch auf dem Programm.

"Lieber würden wir zur See fahren. Es ist aber gut, dass wir die Zeit haben, mit den Leuten zu üben. Die Zeit dafür ist sonst häufig knapper bemessen", erzählt der Diplom-Pädagoge. "Ein Teil der Besatzung unterstützt nebenbei andere Schiffe oder befindet sich im Einsatz. Wir sind ständig in Bewegung", erzählt Hoffmann weiter. "Die Mannschaft ist eben auch ohne Schiff voll in Aktion."

Autor: Lars Hockenholz

Am 5. August 2009 ging für Matthias Wesemann und das deutsche Team der maritimen Fünfkämpfer der Traum in Erfüllung. Sie, die Athleten der Sportfördergruppe

der Bundeswehr, sind die Weltmeister in der Einzel- und Mannschaftswertung. Unter 70 Sportlern aus zwölf Nationen setzten sie sich durch. Zum zweiten Mal in Folge holte sich das Team um Trainer Bernhard Theis (43) beide Titel.

Knappe Titelverteidigung

In der Einzelkonkurrenz stieß der 28-jährige Wesemann mit dem Polen Karol Morek und dem Schweden Marcus Danielson auf starke Mitstreiter. Mit einem hauchdünnen Punkteabstand zu seinen Verfolgern begann für ihn der letzte Wettkampftag. Bis zum Ende war alles offen. Um so größer war die Freude, als er als Erster die Zielgrade überquerte. "Das ist einer der schönsten Tage in meinem Leben", so Hauptbootsmann Wesemann. Der zweitplatzierte Mitstreiter aus Polen kommentierte den Sieg mit den Worten: "Der Mann ist einfach zu stark."

Freundschaft durch Sport

Freundschaft durch Sport lautet der Leitspruch des maritimen Fünfkampfes - ein Ideal, das gelebt wird. Mit einem Lächeln reichen sich die Konkurrenten noch hinter der Zielgraden liegend die Hände. Viele Trainer und Sportler pflegen einen regen Austausch miteinander und stehen sich mit Rat und Tat zur Seite. Das sind die Bilder die ein aufmerksamer Beobachter mitnehmen kann. "Mich interessiert unser Wettkampfergebnis nicht wirklich", verrät Niqel Riley vom Team Süd Afrika lächelnd. Der 51-jährige Teamchef freut sich viel mehr darüber, alte Freunde zu treffen und Neue zu gewinnen.

Persönliche Bestzeiten

Abgerundet wurde der Erfolg des Teams um Stabsbootsmann Theis von Obermaat Isabell Bahlmanns

vierten Platz. Die einzige Frau in der deutschen Mannschaft übertraf eine persönliche Bestzeit nach der anderen. Ein Platz auf dem Siegerpodest ist das Ziel der 25-jährigen Athletin für die nächste Weltmeisterschaft. Was ihr nun noch fehlt, ist eine Mitstreiterin um auch in der Mannschaftswertung zu punkten. Für die "maritime Fünfkämpfer-Familie" heißt das nächste Ziel Rio de Janeiro. In der brasilianischen Stadt findet 2011 die 47. Weltmeisterschaft im maritimen Fünfkampf im Rahmen der "World Games" statt. Bis zu 131 Nationen werden bei dem Event erwartet, das man getrost die Olympischen Spiele des Militärsports nennen kann.

Am 7. August 2009 leisteten die Offizieranwärter der Deutschen Marine aus der Crew VII / 09 ihren Treue-Eid an der Marineschule Mürwik. Am sogenannten "Roten Schloss am Meer" verfolgten zahlreiche Verwandte, Freunde und Bekannte der Soldaten ihr Bekenntnis zur freiheitlich-demokratischen Grundordnung. Neben ihnen war auch der Inspekteur der Marine, Vizeadmiral Wolfgang Nolting, sowie zahlreiche weitere hochrangige Gäste aus Politik, Gesellschaft und Bundeswehr bei der Veranstaltung zugegen. Der Ehrengast Prof. Dr. Dres. h.c. Hans-Jürgen Papier, Präsident des Bundesverfassungsgerichts, hielt die Festtagsrede.

Staatsbürger in Uniform

Staatsbürger in Uniform sind alle Soldaten der Bundeswehr und so richtete sich ihr Eid auch an das deutsche Volk. Vor rund 2000 Gästen sprachen die Offizieranwärter die Eidesformel: "Ich schwöre der Bundesrepublik

Deutschland treu zu dienen und das Recht und die Freiheit des deutschen Volkes tapfer zu verteidigen."

In seiner Rede ging der Präsident des Bundesverfassungsgerichts auf jedes dieser in der Eidesformel genannten vier hohen Ideale intensiv ein: "Recht, Freiheit, Tapferkeit und Treue". Zum Abschluss sprach er den 188 angetretenen Offizieranwärtern seinen Respekt und seinen Dank aus: "...für Ihre Bereitschaft, das Recht und die Freiheit des deutschen Volkes zu verteidigen, das gemäß der Präambel seiner Verfassung von dem Willen beseelt ist, in einem vereinten Europa dem Frieden zu dienen." Unterstrichen wurde dieser Hinweis auf ein vereintes Europa durch die Teilnahme einer Fahnenabordnung der polnischen Marineoffizierschule aus Gdingen.

Am 17. August 2009 besuchte der Wehrbeauftragte des Deutschen Bundestages, Reinhold Robbe, die Spezialisierten Einsatzkräfte der Marine (SEKM). Im Marinestützpunkt Eckernförde machte er sich insbesondere einen Eindruck von der Ausbildung der Minentaucher. Vor Ort traf er den stellvertretenden Kommandeur der SEKM, KKpt Jörg Buddenbohm (37) und die Vertrauenspersonen der Soldaten. Teil des Termins war ein Vortrag über die SEKM und die Vorstellung der Minentaucherkompanie.

Aufgaben und Tätigkeit des Wehrbeauftragten:

Zu den Aufgaben des Wehrbeauftragten gehört es, für den Schutz der Grundrechte der Soldaten Sorge zu tragen. Gleichzeitig dient er als Hilfsorgan des Bundestages bei

der Ausübung der parlamentarischen Kontrolle über die Streitkräfte. Die genauen Aufgaben und Befugnisse legt das Wehrbeauftragtengesetz fest. Tätig wird der Wehrbeauftragte auf Weisung des Bundestages oder des Verteidigungsausschusses. Er kann jedoch auch aus eigener Initiative handeln.
HWJ

Am Montag, 24. August, verließ die Fregatte "Karlsruhe" ihren Heimatstützpunkt Wilhelmshaven. Von einem Bunkerstop in Catania auf Sizilien abgesehen, geht die rund 8800 km lange Fahrt unter dem Kommando von Fregattenkapitän Matthias Schmidt (45) direkt nach Dschibuti in den Golf von Aden. Dort schließt sich die "Karlsruhe" mit ihrer 224-köpfigen Besatzung, darunter 15 Frauen, der europäischen Anti-Piraterie-

Mission "Atalanta" an. Die Region um das Horn von Afrika ist für die "Karlsruhe" ein bekanntes Seegebiet, war sie doch von Dez.08 bis Febr.09 das erste Schiff der Deutschen Marine bei "Atalanta". Der Auftrag lautet: Schutz der Schiffe des Welternährungsprogramms - in Einzelfällen auch von zivilen Schiffen - und die Überwachung des Seegebietes vor Somalia. Von großer Bedeutung ist dabei die Abschreckung, Verhütung und Beendigung von Akten der Piraterie. FKpt Schmidt weiß um die Notwendigkeit: "Meine Besatzung und ich sind sich der Wichtigkeit dieses Einsatzes bewusst. 90 % der Lebensmittelhilfen für die hungernde Bevölkerung in Somalia kommen über den Seeweg in das Land. Wir möchten, dass dieser Teil auch dort ankommt, wo er benötigt wird."

HWJ

Am 26. August verließ das Segelschulschiff "Gorch Fock" um 10 Uhr seinen Heimathafen Kiel zur 154. Auslandsausbildungsreise. Den jungen Offizieranwärtern an Bord wird hier grundlegendes seemannisches Handwerk vermittelt. In den kommenden vier Monaten werden so in drei Etappen insgesamt 254 angehende Offiziere erste Erfahrungen auf See sammeln können. Unter dem Kommando von Kapitän zur See Norbert Schatz (52) führt die Ausbildungsfahrt den Großsegler bis zu den Kapverdischen Inseln. Im Verlauf der Reise werden die Häfen Saint-Malo, Las Palmas, Praia, Ponta Delgada und Plymouth angelaufen, dann wird nach ca. 7500 Seemeilen (13700 km) die Heimreise angetreten, die am 15. Dez.2009 endet.

HWJ

Impressum

LOGBUCH
Reservistenkameradschaft Marine Berlin

Herausgeber:

Reservistenkameradschaft
Marine Berlin
im Verband der Reservisten
der Deutschen Bundeswehr
e.V. - Landesgruppe Berlin

Redaktion:

Horst W. Janßen
Späthstrasse 41 / 6
12359 Berlin-Britz
Telefon 030-60 10 78 23
Telefax 030-601 96 83
e-Mail: horst.janssen@rk-
marine-berlin.de

Redakteure:

Holger Schubert - HCMS
Horst W. Janßen - HWJ

Gesamtherstellung:

Horst W. Janßen ©

Vertrieb:

Zusendung auf Wunsch gegen
Überweisung von 4,00 Euro
inkl. Porto auf das Konto:
Verband der Reservisten RK11
Konto-Nr.: 686168667
BLZ 100 700 24
Deutsche Bank
www.rk-marine-berlin.de

Die mit Namen oder Initialen des Verfassers gekennzeichneten Artikel decken sich nicht unbedingt mit der Meinung der Redaktion. Dies gilt insbesondere auch für Leserbriefe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder wird keine Gewähr übernommen. Durch Annahme eines Manuskripts erwirkt die Redaktion auch das Recht zur teilweisen Veröffentlichung und ggf. zu sinnwahrer Kürzung. Alle Rechte des Nachdrucks bleiben vorbehalten.

Das LOGBUCH ist unabhängig, überparteilich und unkonfessionell.

**LOGBUCH erscheint 6 x jährlich möglichst zum „Ende der geraden Monate“!
Redaktionsschluss ist jeweils 14 Tage vor dem Erscheinungstermin!**



MASCHINENSCHADEN IN DER NORDSEE



30 Menschen aus Gefahr befreit: Tjalk trieb nach Maschinenschaden manövrierunfähig in der Nordsee

Für 30 Passagiere und die Besatzung der Tjalk „Anna Katharina“, einem schweren niederländischen Plattbodenschiff, endete der Osterausflug am 11. April auf der Nordsee im Nordlandfahrwasser nahe der ostfriesischen Insel Juist. Der Kapitän meldete gegen 15.00 Uhr über Funk einen Maschinenschaden. Zum Segeln reiche der Wind nicht. Das Schiff treibe manövrierunfähig im Wattenmeer und drohe zu stranden.

Von der Freiwilligen-Station Juist aus machte sich umgehend das Seenotrettungsboot WOLTERA auf den Weg und nahm das behäbige Schiff auf den Haken, um es aus dem Flachwasserbereich zu schleppen. Später wurde die „Anna Katharina“ an den von Borkum ausgelaufenen Seenotkreuzer ALFRIED KRUPP übergeben. Der traf mit dem Schleppanhang gegen 20.30 Uhr auf der Insel ein. Am Ostermontag schließlich übernahmen die niederländischen Seenotretter die Tjalk in Borkum und schleppten sie nach Eemshaven.

In weiteren Revieren vor den Küsten von Nord- und Ostsee befreiten die Seenotretter auf Grund gelaufene und defekte Segel- und Motoryachten aus Gefahrensituationen. 27 Schiffsführer und ihre Besatzungen mussten die Hilfe der DGzRS in Anspruch nehmen.

Die ALFRIED KRUPP hat die Tjalk „Anna Katharina“ sicher an ihre Backbordseite genommen und bugsirt sie in den Schutzhafen der Insel Borkum.

Fotos Seite 1/3: DGzRS; Seite 3: C. Hartmann; O. Weers; Seite 4: J. Zogel



Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Spendenkonto: Sparkasse Bremen
BLZ: 290 501 01, Kto.-Nr. 107 2016

Zentrale
Werdersstraße 2
28159 Bremen
Postfach 10 63 40
28063 Bremen

Telefon +49 (0) 421 - 53 707 0
Telefax +49 (0) 421 - 53 707 690

E-Mail info@seenotretter.de
www.seenotretter.de