



SCHEINAVORLAGE



vom 15. August 1979 bis 5. Dezember 1979

S T A N A V F O R L A N T I I / 7 9

S E G E L A N W E I S U N G

Zum Geleit

Dankagung

Stanavforlant - Schiffe, Ausbildung
(und Ergüsse)

Unser Schiff und seine Divisionen

Die Häfen: was man weiß, was man
wissen sollte

Ge (s) tammelte Werke

Abwechslungsreiches Wochenende auf See

Die Polartaufe

Kleine Alltagsfreuden oder "was schon
längst mal gesagt werden sollte"

Abschied und Willkommen

Besatzungsliste

"Durch Reisen und Beobachten lernt der Mensch diejenigen besser kennen, die er aus der Entfernung nicht kannte oder nicht kennen wollte, und er revidiert sein Urteil über sie in seiner Heimat."

Papst Pius XII.

Aber ich glaube, daß dies in der Erinnerung an Bedeutung verliert neben den vielen unvergeßlichen Erlebnissen in Quebec City, St. John's, Reykjavik, Narvik, Rosyth, Antwerpen oder Portsmouth, neben Kameradschaft und Freundschaft mit den Soldaten der Luce, da Silva, Nipigon, Stavanger, Bacchante und Isaac Sweers und neben dem berechtigten Stolz eines jeden von uns darüber, sich im Einsatz in kameradschaftlichem Wettstreit mit den anderen Einheiten bewährt zu haben.

Die "Karlsruhe" hatte einen sehr guten Ruf im Verband. Dazu hat die gesamte Besatzung durch ihren unermüdbaren Einsatz und durch ihr vorbildliches Auftreten beigetragen. Dafür gebührt jedem Dank und Anerkennung.

Danken möchte ich auch all denen, die mit Fleiß, Ideen und Initiative dieses Buch gestaltet haben. Wir alle werden sicherlich gerne darin blättern und unsere Erinnerung wachhalten an den Einsatz unseres Schiffes in der Ständige Naval Force Atlantic 1979.

Z U M G E L E I T

Zu den wirklich großen Erlebnissen für einen Fregattenfahrer gehört der Dienst in der Standing Naval Force Atlantic, kurz STANAVFORLANT, oder noch kürzer "STANAV" oder "SNIFFEL" genannt.

Neben vielen Übungen und Manövern in See winken Besuche in Ländern und Städten, die wir sonst kaum oder nur selten zu sehen bekommen, besonders jenseits des Atlantiks. Und auch die Aussicht, Schiffe und Besatzungen anderer Marinen kennenzulernen und Freundschaften zu schließen, ist verlockend.

Die Reiseroute der "Karlsruhe" während ihres Einsatzes vom 15. August bis 05. Dezember 1979 schien zunächst nicht besonders attraktiv - wir alle hätten uns noch den einen oder anderen Hafen im Süden der USA gewünscht -, und der Wettergott meinte es wahrlich auch nicht immer gut mit uns.

Mein Dank gilt natürlich an alle "Mitwirkenden", die durch Beiträge in Form von (Erlebnis-) Berichten, Gedichten und schriftlich fixierten Bemerkungen dieses Büchlein überhaupt erst ermöglicht haben und die durch die Vielfalt ihres Stiles, der Form und ihrer Darstellungsweise diese Gemeinschaftsproduktion informativ, spannend und unterhaltend gestalteten, manchen Witz einfügten und das Ganze mit einem Spritzer Ironie und 2 Tropfen Selbst-erkenntnis würzten.

Dazu tragen auch die Fotos bei, die mir von den Herren OBtsm. Staebener, Omt. Stangier, Mt. Sauer, Mt. Fischer und OGfr. Spauszus neben einigen Eigenaufnahmen dankenswerterweise zur Verfügung gestellt wurden.

Meine besondere Anerkennung möchte ich Herrn Siegfried Haupt, dem Vater meines Sanmeisters, aussprechen, der nach meinen Skizzen die zahlreichen Zeichnungen zu dem Kapitel: "Die Häfen - was man weiß, was man wissen sollte" angefertigt hat.

Vielleicht wird der eine oder andere Leser mit der Darstellung einzelner Sachverhalte nicht unbedingt einverstanden sein. Doch möge er bedenken, daß seine Kritik zugleich auch auf ihn selbst zurückfällt. Hätte er aktiv sich beteiligt und mitgewirkt bei der Entstehung, wären seine Vorstellungen sicher berücksichtigt worden.

Ich wünsche allen denjenigen, die unser kleines Büchlein erstanden haben, daß es ihnen Freude bereiten möge, und wenn sie es dann in späteren Jahren einmal ihren Kindern oder Enkeln zeigen, stolz erzählen können: "...ja damals die STANAV auf der Karlsruhe"

(Dr. Fries)


Stabsarzt und Schiffsarzt

D A N K S A G U N G

Als "Leiter" unserer kleinen Planungsgruppe

"STANAVFORLANT - Buch Fregatte Karlsruhe"

möchte ich mich an dieser Stelle zunächst bei meinen Mitarbeitern Btsm. Haupt, Omt. Stangier, Omt. Mundt und OGfr. Spauszus für ihre Beiträge und Hilfeleistung herzlich bedanken.



(G. Kähler)
(Fregattenkapitän)

STANAVFORLANT: Schiffe, Ausbildung und Vorbereitung (und Ergüsse)

+++ stanav - info + + +

Die Stanavforlant oder auch ständige Seestreitmacht Atlantik gibt es seit 1967 und steht unter dem Befehl des obersten Befehlshabers Atlantik (saciant)

Der Verband besteht aus Zerstörern, die von den in diesem Gebiet operierenden Mitgliedsländern zur Verfügung gestellt werden. Der Verband fährt unter der Nato-Flagge und führt in Friedenszeiten ein Programm durch, das aus vorgeplanten Übungen, Manövern und Hafenbesuchen besteht.

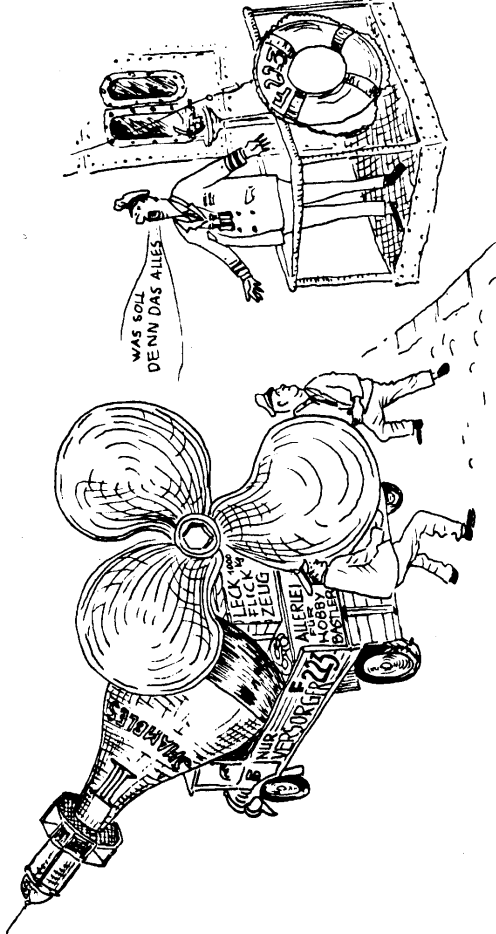
Ausbildungsziel ist es, Erfahrungen in der Zusammenarbeit als multi-nationales Team zu gewinnen, somit entsteht ein einsatzbereiter Verband, der in Spannungszeiten rasch in ein bedrohtes Gebiet entsandt werden kann.

Damit Sie einen Eindruck gewinnen von der Wirksamkeit dieser Seestreitmacht, ein paar Zahlen:



- ff Lübeck
- ff Köln
- ff Karlsruhe
- ss U-18
- ss U-11
- ss U-21

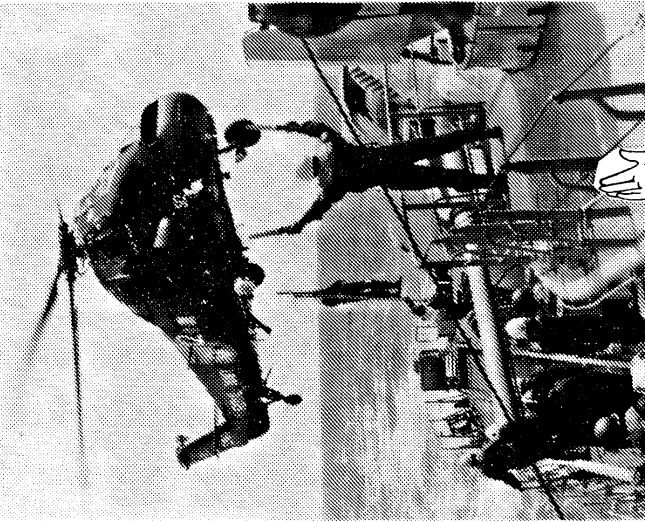
Die Karlsruhe ist nunmehr schon zum drittenmal dabei (nach 71/76). Eine Vorstellung der Einheiten, mit denen wir in Quebec zusammentreffen, soll in der nächsten Ausgabe erfolgen.



In diesem Jahr gehören wir zu etwa 4000 Soldaten, die der Stanavforlant angehört haben und noch angehören. Acht Nationen und über 25 Schiffe werden in diesem Jahr beteiligt sein, und alle Einheiten werden insgesamt eine Entfernung von etwa 50 000 Seemeilen zurückgelegt haben. An deutschen Einheiten sind in diesem Jahr dabei:

Schiffstypen im derzeitigen Verband Die Stanavforlant besteht zur Zeit aus 5 Fregatten und einem Zerstörer. Gemeinsam ist den Fregatten, daß sie als U-Jagd-Schiffe vornehmlich für Geleitschutz von Konvois gedacht sind und sich in ihrer Größe nur wenig unterscheiden.

Die englische "Bacchante" und die holländische "Isaac Swears" entstammen dem selben Entwurf, einer Weiterentwicklung des englischen Typs 12. Ihre markantesten Unterschiedlichen merkmale sind die unterschiedlichen Radarantennen. Beide haben als U-Jagd-waffe den kleinen englischen Hub-schrauber wasp (Wespe), der in der Lage ist, bis zu zwei U-Jagdtorpedos mitzuführen. Den dritten zur Zeit in der Stanavforlant verfügbaren Hub-schrauber finden wir auf dem kanadischen Schiff Nipigon. Es ist eine Seaking, die nicht nur Torpedos trägt, sondern auch ein eigenes Sonar und eine Radaranlage hat. Dieser Hub-

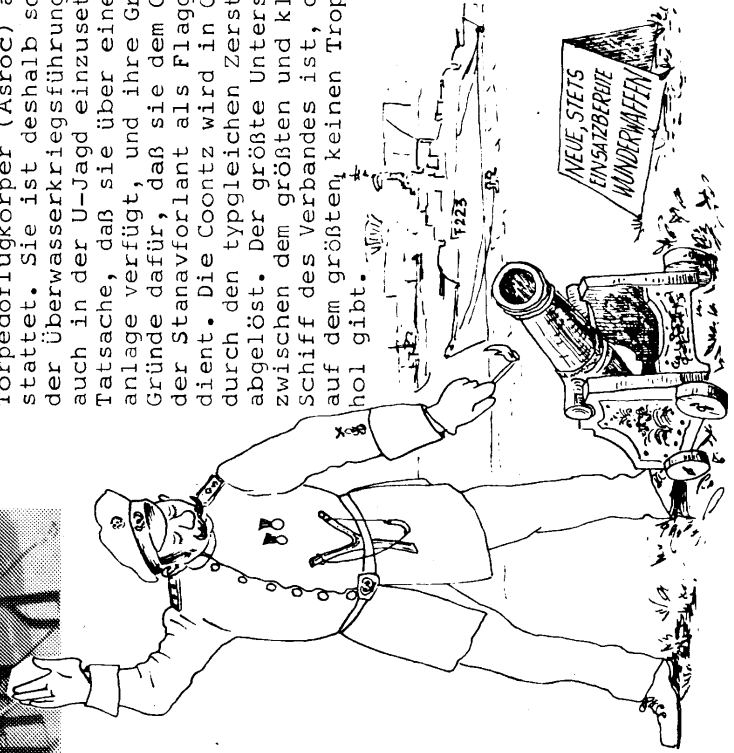


schrauber ist dadurch in der Lage, relativ selbständig U-Boote aufzuspüren und zu bekämpfen. Zugleich ist er die Hauptwaffe der Nipigon, die ansonsten nur noch über Waffen zur Selbstverteidigung verfügt.

Das kleinste Schiff des Verbandes, die Almirante Pereira da Silva ist ein modifizierter Lizenzbau der amerikanischen +dealey+ class. Ein Schiff ohne Besonderheiten in der Bewaffnung, das sich aber durch die überall im Schiff zu findenden Rotweinspender für eine Mitfahrt im Rahmen des Personalaustausches empfiehlt.

Zum Schluß zum größten und stärksten Schiff des Verbandes, dem Zerstörer Coontz. Die Coontz ist als einziges Schiff der Stanavforlant mit einem weiterreichenden Luftabwehrflugkörper (Terrier), einem Schiff-Flugkörper (Harpoon) und einem U-Jagd-Torpedoflugkörper (Asroc) ausgestattet. Sie ist deshalb sowohl in der Überwasserkriegsführung, als auch in der U-Jagd einzusetzen. Die Tatsache, daß sie über eine Computeranlage verfügt, und ihre Größe sind Gründe dafür, daß sie dem Commander der Stanavforlant als Flaggschiff dient. Die Coontz wird in Quebec durch den typgleichen Zerstörer Luce abgelöst. Der größte Unterschied zwischen dem größten und kleinsten Schiff des Verbandes ist, daß es auf dem größten, keinen Tropfen Alkohol gibt.

ORTO



Ocean Safari

(Eine Durststrecke oder mehr)

Die Übung Ocean Safari erstreckt sich alles in allem über den Zeitraum von 20. Sept. bis zu 07. Okt. Der Begriff Safari kommt aus dem muslimischen und bedeutet Großwildjagd. Wer jagt da eigentlich wen?

Feindliche orange Kräfte stehen vor einer Invasion an der norwegischen Grenze. Orange Seestreitkräfte nähern sich in großer Zahl aus dem Nord-Ost-Atlantik. Die blauen Seestreitkräfte bestehend aus 2 Teilen, stehen zum einen westlich von Schottland, zum anderen in der Norwegensee und in der Lücke zwischen den Shetland Islands und den Faroer Inseln. Stanavforlant ist eine unabhängige, den blauen zugeordnete Kampfgruppe, die den Auftrag hat, sich zum einen vom 20. bis zum 24. Sept. Richtung +norwegian anchorage+ zu bewegen, wo ab dem 23. im Asvaerfjord (6620n - 1200e) bis zum Morgen grauen des 24. Sept. geankert wird, zum anderen werden in diesem Zeitraum verbandsinterne Drill- und Safarichecks durchgeführt (Aufbauphase).

Der eigentliche Krieg beginnt am 24. Sept. in der Mittagspause.

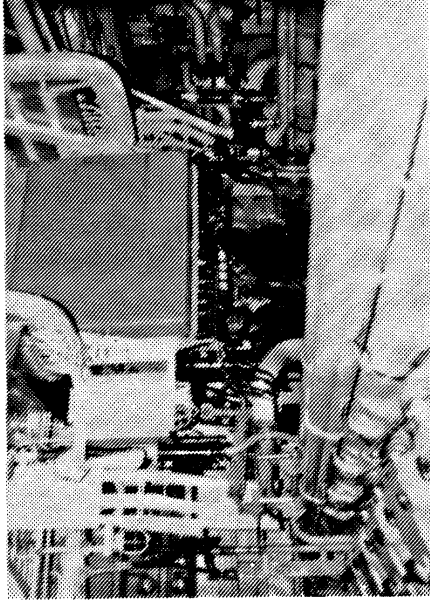
Die Phase steht unter dem Motto "Aufklärung". Wer wird aufgeklärt?

Orange Überwasserschiffe, die vom Nordcup in strategische Gebiete des Atlantik marschieren. Unser Ziel ist es, diese Zugrichtung des gegnerischen Großwilds mit Hilfe von passiven Vögeln, kleinen stelzbeinigen Hummeln, zu markieren. (Aufklärungsphase).

Vom 25. - 27. Sept. hat sich, nach dem Großalarm gegeben wurde, die Zielsetzung der blauen geändert: + locate und destroy submarines and surface ships + wird dann unser Auftrag lauten. Ein Militärconvoy soll von Nomsos (6438n - 1034e) nach Narvik geleitet werden. Ziel ist die zeitgerechte und sichere Ankunft in Narvik. Auf diesem Weg ist mit Nanuschka und Skershen Schnellbootsangriffen, sowie mit U-Jagd und Luftangriffen zu rechnen. Eigene Minenstreitkräfte führen uns durch ein von Minen verseuchtes Gebiet. (Convoy Phase). Am 30. Sept. macht der Verband in Narvik fest. (Verschnaufphase).

Nach dem Auslaufen aus Narvik am 01. Oktober zusammen mit norwegischen Einheiten läuft die Stanav mit frischer Kraft einem neuen Auftrag entgegen. Am frühen Morgen des 4. Oktobers sollen wir blaue Einheiten entlasten und den Logne Convoy sicher in den Lognefjord geleiten. Auf dem Wege zu diesem Treffpunkt (6350n - 0520e) ist mit massierten Über- und Unterwasserangriffen zu rechnen. Am 5. Oktober, wiederum gegen mittag, ist der Eintritt in den Sonjefjord geplant, der das Ende des Krieges signalisiert (Daddelduphase).

Am 6. Oktober ist die Passage nach Rosyth vorgesehen und am 7. Oktober (etwa gegen 10 Uhr) die Ankunft. Die Ocean Safari, wohl mehr als nur eine Durststrecke, dürfte eine reizvolle Mischung aus Safari Flair und alpinem Naturpanorama sein. Bei Rückfragen zu diesem Artikel wenden Sie sich bitte an den Großwildjäger Scheerer. FMO



Uns Stanav-Verband

Die See geht hoch und mit Gebruus: voran fährt der +destroyer luce+. Er stampft die See, wie's Gras der Büffel,

er ist, der Boss der ganzen Sniffel.

Dahinter fährt +ruling the sea+ die alte Tante Bacchante.

Es folgt danach, gradso als wärs 'ne Ausflugsreise: unsere Sweets.

Ihr Helo fliegt uns stets davon: unsre liebe Nipigon.

Reden ist Gold, Schweigen ist Silber,

Nummer vier: Perreira Silva.

Die Formation wird lang und länger, als fünftes Schiff fährt die +Stavaenger+.

Um sie wir unsre Kreise ziehen: ein +rover+-Schiffchen, Farbe: grün.

Als Schlußlicht fährt, mit viel Getue, der alte Eimer + Kählers Ruhe +

SPO

Unser Schiff und seine Divisionen

" Von der Seele gereimt "

Die Lage ist nicht hoffnungslos, wenn man sie oft bespricht, da stehn die "HAL" in Runde bloß, wozu, immer wissen sie es nicht.

So kommts, daß einer mal nicht weiß,

was er noch sagen soll

Sprichwörtlich liegt er dann auf Eis, bis er der Einföll wieder voll.

Der Kmdt macht Musterung höchstselbst bei der U-Jagd

Kaum sieht die Farb er fingerdick, die Stirne kraus er macht.

Kennt er denn nicht den alten Spruch

von Hein Seemann im Herzen gehegt:

"Gepönt wird, was stille steht - Ge-grüßt, was sich bewegt."

Der Bart ist eine Zierde oft, noch öfter kein Pläsier.

Gar mancher auf sein Sprießen hofft, doch tut sich garnichts hier.

Ein Andier das Rasieren scheut, für

viele dient er als Servietten

so frag ich aus der 2. Div. die Leut', für welchen Zweck sie ihn gern hätten.

Das Wasser in den Tanks wird knapp,

die Leute duschen zu häufig,

auch machte der Erzeuger schlapp,

das Problem ist jedem geläufig.

Des Dilemmas Lösung - ungedrehselt -

wir fahren halt Kriegsmarsch.

Da werden die Kleider nicht ge-

wechselt, verdreht sind Hemd und

"Hinterteil".

SA

"Der Spruch des Tages der II.Division"

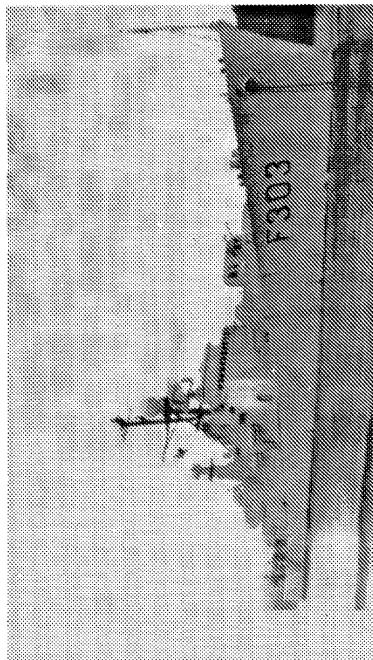
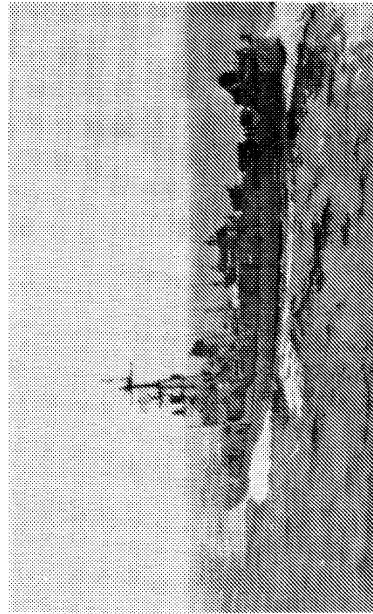
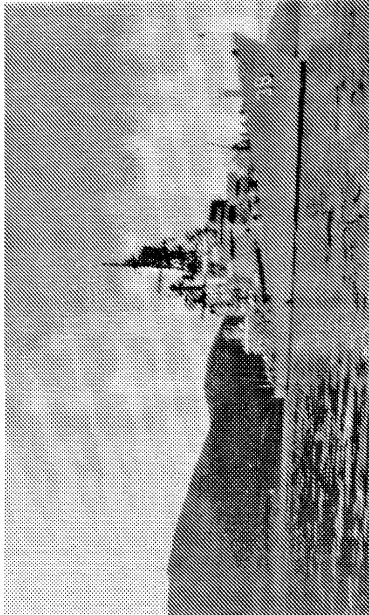
Der MotRaum ist kein Blumenstrauß

er riecht auch nicht nach Veilchen.

Doch ist er einmal hochgefahren,

dann stinkt er noch ein Weilchen.

Ein Heizer



| Name | USS Coontz, Luce | Bacchante, Nipigon, Isaak Sweers | Almirante Pereira d. S. | Stavanger |
|----------------|--|--|---|--|
| Breite | 15,9 m | 12,5 m | 11 m | 11,17 m |
| Antrieb | Dampf, 86000 ps | Dampf, 30000 Ps | Dampf, 20000 PS | Dampf, 20000 PS |
| Besatzung | 377 Mann | 263 Mann | 166 Mann | 150 Mann |
| Nationalität | USA | CAN | P | N |
| Tiefgang | 7,6 m | 4,4 m | 5,3 m | 4,4 m |
| Höchstfahrt | 34 kn | 30 kn | 27 kn | 25 kn |
| in Dienst seit | 1960/61 | 1969 | 1966 | 1966 |
| Klasse | Coontz | Leander | Alm. Per. D. S. | Oslo |
| Länge | 156 m | 110 m | 96 m | 96,62 m |
| Verdrängung | 4700 t | 2450 t | 1450 t | 1850 t |
| Bewaffnung | 12,7 cm Turm, 8fach Asroc- starter 2 U-Jagd Torp. röhre 1 Terrier Starter 1 Harpoon Starter | 4,5 inch Dop. Laf. 2x20 mm kanonen 3fach U- Jagdtrak. 1 Seacat | 2x30fors U-Jagd Raketenerfer 2x3 fach U-Jagd Torpedoröhre 2 Saboanlauf- bühnen | 2 76 mm Zwillings- Geschütze, 6 Penguin (See/See) Raketenstarter 1 Seasparrow ak.st. 1 Ferne (U-Jagd) Raketenstarter 2 Torpedoröhre |

1 wasp
Hubschr.

1 Seaking
Hubschr.

2 Seacat-
Hubschr.

1 wasp
Hubschr.

1 wasp
Hubschr.

1 wasp
Hubschr.

Der Bundespräsident

Bonn, 26. Oktober 1979

An

Fregatte "Karlsruhe"

- Deck III z 1 -

Marinestützpunkt Heppenser Groden

2940 Wilhelmshaven 1

Mein Beginn des Lebens auf der Fregatte "Karlsruhe"

Am 27. Juni dieses Jahres, ich dachte erst es ist nichts wahres, bekam ich vom ic Bescheid, daß ich muß zu einer Fregatte beim zweiten Geleit.

Ich dachte erst "Fregatte", ist das eine alte Frau?

Doch bald bekam ich heraus, das ist ein Schiff, Helau!

Am Montag fuhr ich dann nach Wilhelmshaven,

warum mußte man mich so bestrafen?

Als ich das Arsenal erreichte war ich etwas benommen,

denn man sagte mir, die "Karlsruhe" sei ins Dog gekommen.

Ins Dog? Was ist denn jeniges?

Gibt es hier auch Hunde oder Ähnliches?

Aber bald bekam ich heraus: es ist kein Hund,

es ist eine große Garage vom Bund.

Dann sah ich den Dampfer und ich bekam einen Schreck,

er war nicht im Wasser, kann er nicht schwimmen oder ist das ein Geck?

Später erfuhr ich durch Zufall nur,

der Dampfer steht hier wegen Reparatur. Mit unsicheren Schritten ging ich über die Stelling

Ein Obermaat stand lauernd gelehnt an der Rehling.

Ich sagte "Gefreiter Müller", ich melde mich an Bord.

Doch der Obermaat guckt mich fisch-äugig an und schickte mich fort.

Er versuchte den ersten Ton, und sagte mit Schwung

Holen Sie ihr Gepäck herauf, das geht auch mit Tempo, nun lauf!

Ich eilte fort und holte meine sieben Sachen,

oh Mann, hier hab ich bestimmt nichts zu lachen.

Doch nach ein paar Wochen da wurde mir klar,

die miesen Uffze sind hier ziemlich rar. Jetzt hab ich mich auf der Fregatte eingelebt

und habe den Obergefreiten angestrebt.

Sehr geehrte Decksgemeinschaft,

für Ihre Kartengrüße von der Schottlandreise der

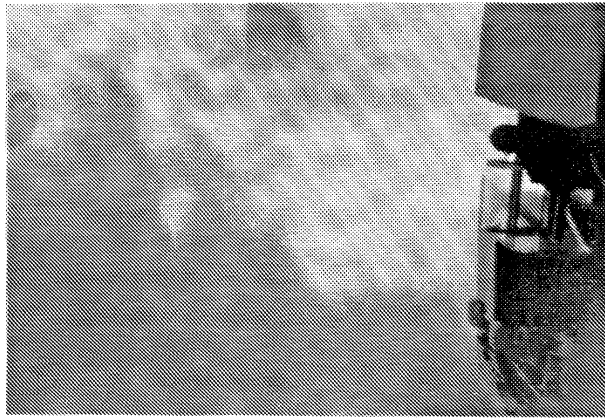
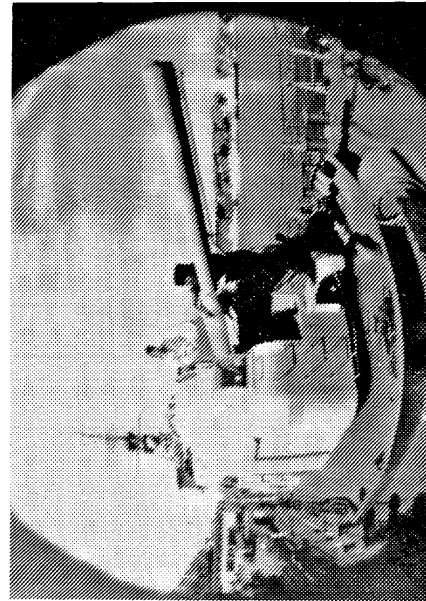
Fregatte "Karlsruhe" danke ich Ihnen sehr.

Mit freundlichen Grüßen



Der EloKönig

Wer segelt so spät durch Wind und Nacht,
Es ist der Elo, es ist gleich acht.
In den Armen den Sopo er hält,
der nämlich hustet, er hat sich erkält.
Der Sopo ruft: "He, Elo, Du,
Ich liege im Sterben, nun segel doch zu!"
Halb acht, halb neun, es wird schon heller,
der Elo segelt immer schneller,
erreicht das Land mit Glück und Instinkt,
der Sopo lebt grad noch, doch das Schiff, das sinkt.



Ein schönes Lied (von der 3. Division)

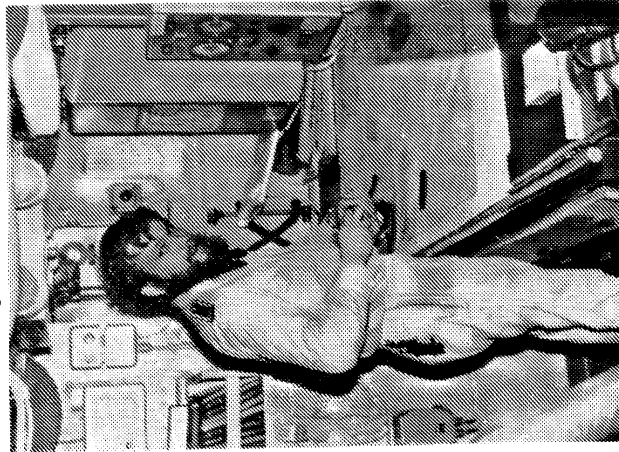
1. Maat Streich der spielt die Flöte, Violine der UA, unser Kaleu der Sopo, der schießt davon ein Photo, das Bild wird echt ein Spaß.
Refrain: Jupp heidi und jupp heida, die Uffze singen trallala, Jupp heidi und jupp heida, die dritte die ist stark!
2. Maat Schönrank streicht die Geige, weil "Bongo" ist zu feige, der schöne Maat Herr Becker, der ging uns auf den wecker. Drum sang er uns die Lied..... Refrain

3. Der kleine Junge Pläge, der nervt wie eine Säge, er will ja auch bald Maat sein, drum muß er auch auf Draht sein, er ist ja auch UA.... Refrain
4. Der Moritz ist ein Plotter auf einem alten Kutter, der Kahn fing an zu zittern und er ging Fische füttern, doch schmeckte es wohl kaum.... Refrain
5. Der Will wollt auf die Rommel, jetzt spielt er bei uns die Trommel. Er hat sich vorgenommen, zehn Jahre lang zu trommeln, und sein Schlag geht so.... Refrain
6. Dann ist da noch der Rosenbaum, der spielt Gitarre weich wie Pflaum, er kann die Saite streichen, so daß die Frau'n erweichen, und das macht er so..... Refrain
7. Der Obermaat der Tebben, der macht mit Bruns den Deppen, er tanzt auf dem Klavier herum, und Bruns der singt dazu schön dumm und wir stimmen ein..... Refrain
8. Maat Erger spielt Trompete auf unserer riesen Fete, er hat 'ne Lunge wie ein Wal, drum bläht er nicht zum letzten Mal und hier sein Stück oncemore.....Refrain
9. Der Wolf spielt mit den Flaschen, er kann sie gut vernaschen, er hat nicht viel zu sagen, doch wollt er es jetzt wagen, und fing damit gleich an.....Refrain
10. Herr Korte ist schon Obermaat, er sitzt auf einem Schwein, das lahmt, das Schwein fängt an zu rennen, es will sich von ihm trennen, doch er fängt an zu singen.....Refrain
11. Der Gegg bläht auf dem Alpenhorn, der Scheffel trinkt 'nen Apfelkorn, der Hoffman funkt "hör auf zu blasen" ich bin doch grad am Phasen, und wir stimmen ein..... Refrain

Die Kopfgesteuerten

Die Mitglieder dieser allgemein als Elitedivision bezeichneten Teilstreitkraft des Schiffes stellen wie das Hirn, dessen Funktion sie innerhalb des Schiffes einnehmen, eine homogene graue Masse dar, deren einziger Zusammenhang eben die umgebende Schale darstellt. Da in den + restricted areas + die Nervenbahnen des Schiffes gebündelt werden, ist es verständlich, daß nach jedem Wachwechsel ein halbes dutzend Nervenbündel auf die Kojen gepackt werden müssen.

Baut man den Vergleich mit dem Gehirn weiter aus, könnte man behaupten, daß das Schiff unter notorischem Kopfweh und Schwindelanfällen leidet. Man kann aber auch gute Aspekte finden, so zum Beispiel den aromatischen Kaffee. Fragt man Soldaten dieser Ausbildungsreihe nach dem Geheimnis ihrer Filterkunst, bekommen sie leuchtende Augen und stammeln: üben, üben, nichts als üben, bis zu fünf mal täglich.



Eine weitere Untergruppe in der dritten sind die Navigatoren. Sie sind sehr nützlich, denn sie sind so ziemlich die einzigen, die wissen, wo wir sind und wo wir waren. Manchmal wissen sie sogar, wo wir sein werden, das ist aber mit Vorsicht zu genießen, denn es gibt da noch einige unberechenbare Größen: Strömungen, Bojen, Brücken, WO's und die Tatsache, daß Steuerbord genau gegenüberliegend von Backbord ist. Die Soldaten der Dritten sind nicht sehr beliebt. Gründe dafür sollen hier kurz am Beispiel der Funker aufgezeigt werden:

1. Ihre Überheblichkeit, sie denken immer: ich weiß etwas, was du nicht weißt. (was meistens auch stimmt)
2. Das Mißtrauen der andern: er weiß etwas, was ich nicht weiß.

Da Wissen aber Macht bedeutet, fühlen sich die andern unterlegen. Daraus folgt natürlicherweise Unbeliebtheit.

Wenn zum Beispiel ein Funker auf sie zukommt, sie in eine Nische zieht und hinter vorgehaltener Hand für 10 Mark Information anbietet, dann ist entweder einer ihrer Familienangehörigen gestorben oder der Befehl zum sofortigen Anlaufen des Heimathafens per Fernschreiben eingegangen. (Weniger geschäftstüchtige Funker pflegen ihrem Wissensüberdruck Abhilfe zu verschaffen, in dem sie direkt sagen: frag mich mal, ob Dein Vater gestorben ist. Sie können sich nachher noch rausreden, indem sie behaupten, ausgefragt worden zu sein, denn schließlich gibt es ja noch das Fernmeldegeheimnis). Gehen Sie auf keinen Fall auf einen Geld-Informationstausch ein. Warten Sie ab und sehen Sie dem Funker fragend in die Augen, bis er von selbst herausplatzt, denn wie in den Sprüchen Salomos schon steht, gilt hier: Wissen, das im Narren steckt, ist wie ein Pfeil in der Lende. Es muß also raus.

Wenn die Funkraumtür aufgerissen wird und ein Funker mit vorquellenden Augen auf C-Deck stürzt, so kann der Grund dafür schon einmal ein Flash-Spruch (höchste Dringlichkeit) sein, meistens hängt es jedoch indirekt mit dem Ausspruch Neros während einer Brotknappheit zusammen: Schwer ist es, zum Magen zu reden, denn er hat ja keine Ohren.

Daß die Funker nach längerer Fahrenszeit Einsiedlerangewohnheiten annehmen, hängt damit zusammen, daß sie oft stundenlang von der Außenwelt abgeschlossen sind und ihre verzweifelten Versuche, mit Landfunkstellen Verkehr aufzunehmen, erfolglos bleiben, was zum "Keiner versteht mich"-Komplex führt. Folgeerscheinungen sind: Selbstgespräche oder Friseurbesuche, um sich mal alles von der Seele reden zu können. (Man erzählt von besonders geplagten Exemplaren, die beinahe schon einen Kahlschnitt tragen).



Es ist übrigens nervenaufreibender, mit der OPZ Kommunikation aufzunehmen, als mit einem chinesischen Schlammsaugschiff. Das kommt daher, daß man bei den Chinesen genau weiß, wo man dran ist: Sie verstehen ganz einfach nichts, während man sich bei der OPZ immer zu der irrigen Annahme verleiten läßt, sie hätten verstanden, wenn sie "Roger" sagen, hinzu kommt, daß die OPZ nicht aus einem Mann besteht (obwohl einer immer denkt: L'opz c'est moi), sondern aus vielen, die aber alle das gleiche wissen wollen, untereinander können sie sich nicht verständigen, da sie ja Kopfhörer aufhaben müssen. So muß eben jeder schauen, wie er sich durchbeißt. Man hat schon Versuche gemacht, jedem OPZ-Mitglied eine Abschrift eines jeden Fernschreibens zukommen zu lassen, auch war schon eine dreispurige Gegensprechanlage im Gespräch, aber das erinnerte zu sehr an den Bauern, der für 7 Katzen 7 Löcher in sein Scheunentor sagte, so ist man wieder davon abgekommen. Aber wie gesagt, der Kaffee schmeckt hervorragend.

(BO/3.)

Alles umsonst

Es klingt wie eine Sage
Wir fuhren erst zwei Tage
Auf ruhiger See einher
Da konnten manche schon nicht mehr
An der Reling standen sie die Bleichen
und sahen aus wie Leichen
Was sie von sich gaben
konnt nicht mal mehr die Fische laben
und der Smutje sah mit Graus
welche Wirkung hat sein Schmaus

FLOR NEBBET

Homo Azurro
(Der Blaumann)

Ich hatte ihn schon allzulang vermisst. Seit jenen fröhlichen Tagen in Portland hing er ungenutzt und traurig im Spind und einige Kameraden mußten ihn sogar der Schiffsversorgung zurückgeben.

Während des Kriegsmarsches ist er mein zweites Ich, mein wahres Ich eigentlich, denn er hemmt meine durch Befehle angeordnete Beweglichkeit, er erlaubt es mir, mich auch gleich nach dem Duschen wieder dreckig zu fühlen, er ist so unheimlich zivil unfunktionell - mein Blaumann.

Er genießt an Bord hoch geschätzte Privilegien, weil er - außer Herrn Zammert - der einzige ist, der sich nicht an die Anzugsordnung halten braucht - es gar nicht kann, weil er in diesem Werk nicht erfaßt und vorgehen ist.

Ganz im Gegensatz zu dem praktischen Wulli-Pulli, der ja auf Grund seiner unbestrittenen Verwendungsfähigkeit von allen gern getragen und deswegen folgerichtig als Bekleidungsstück verboten wird, erfreut sich der Blaumann der besonderen Sympathie ehemaliger Seefahrer - also der, der ganz höheren Vorgesetzten, sogar derer mit dem knapp, aber verdient gewonnenen Seefahrerabzeichen im schlichten Gold. Ich befürchte nun allerdings eine Revision der Weisung, während des grimmigen Kriegsmarsch- und Gefechtszustandes den Blaumann zu tragen, dahingehend, daß die 2. Division zukünftig reines weißes Takelpäckchen zu tragen hat, weil das eine äquivalente Lösung für den Zwang wäre, beispielsweise einen ESM-Operator im Blaumann schwitzen zu lassen. Damit ist einer der vielen Vorteile, die dieses Kleidungsstück bietet, schon ausgesprochen,

- er saugt unheimliche Mengen an Schweiß auf, weil er den Körper so schön hermetisch umhüllt.
- er ist in der Farbgebung dem Meerwasser angepaßt. Das ist gut, dann kann man bei "Mann über Bord" spannende Suchen erleben
- er ist entweder zu klein oder zu groß, das steigert das persönliche Selbstgefühl und Wohlbefinden
- er schwärzt und bläut Hemdkragen, Arme und Beine
- er nimmt gar schnell einen herben, männlichen Wildgeruch an, den die Marlboro-Reklamereiter nur optisch ausstrahlen können
- er hat keine Taschen, aus denen man Bleistifte, Kugelschreiber oder ähnliches verlieren könnte
- er sorgt für einen letzten Rest von Humor auf dem Schiff, weil er von vornherein lächerlich wirkt.
- er ist wahrlich gefechtsnah, wenn man den Aussagen alter Frontkämpfer Glauben schenken darf, denen Artilleriedonner immer auf den Magen schlug, und darum in Windeseile kurz vor dem Gefecht noch einmal den Donnerbalken aufsuchten. Die konstruktiven Besonderheiten des Blaumanns lassen einen solchen "quick-run" nicht mehr zu, und so wird im Ernstfall die Angst der Seesoldaten nicht über die Spülsitzbecken geleitet, sondern verschwindet - dank Blaumann - in den Seestiefen der Betroffenen.
- schließlich und endlich muß ein Mitkämpfer Einzeldenker irgendwann einmal auf die totale Unsinnigkeit dieser Kriegsmarschverkleidung aufmerksam geworden sein, als er - um die latente, schlackernde Unfallgefahr des Blaumanns zu mildern, befahl, die losen Blauteile mit einem Koppel am Bauch fest zu binden.

Resumee: Der Blaumannzwang im Kriegsmarsch ist nicht für'n Sieg - sondern für'n

SOPO

Unser täglich Brot

In der Kombüse gibt es Brötchen und Brot,
die ißt kein Penner, nicht mal in größter Not.
Die Smuts jedoch sagen, hier gibts keine Fragen,
es muß hinein in euren Magen, auch wenn er es nicht kann vertragen.
Der Magen stöhnt und brummt aufs neu,
ach gebt mir doch lieber etwas Heu.
Doch traust Du den Köchen und dem Magen nicht,
stehst Du bald an der Reling, wo der Magen sich erbricht.
Die Moral von der Geschichte:
Trau dem Magen und den Köchen nicht!

gez.: ein Magengeschwür

Ein Magen erzählt.....

Ich bin der Magen des Seemanns Uuulrich auf der Fregatte "Karlsruhe". In Hafenzeiten, besonders beim Liegen im Dock bin ich auf meine seemännischen Fähigkeiten sehr stolz. Ich werde regelmäßig überfüttert und gebe durch ordentliche Speisearbeitung den Fettzellen hinreichend Gelegenheit, zuzunehmen. Der Zeiger der Waage schwingt jedesmal ein wenig toller: Er kann die stetige Gewichtszunahme gar nicht fassen. Der einstmals so freundliche Herr bei der Standortverwaltung (Kleiderkammer) ist von meinem Herrn nicht mehr so begeistert wie zu Anfang, da er noch jung und schlank war - heute ist er nur noch jung. Ich glaube aber, der Stover ist nur auf meinen Seemann neidisch und obendrein zu faul, in regelmäßigen Abständen die Bekleidung gegen die nächste Größe auszutauschen. Zum Glück meines Seemanns Uuulrich fehlt eigentlich nur ein Bart, doch da wollen die Härchen nicht so sprießen, anstatt daß sie sich an der Zunahme des Bauchumfangs ein Beispiel nehmen.



Ich bin also an Land ganz zufrieden, nicht jedoch in See.

Die "Karlsruhe" scheint ja ein ganz schönes Schiffchen im Hafen zu sein, in See allerdings hat sie die Eigenschaft, gerne ein wenig zu schaukeln. Nicht daß ich ihr diese Freude mißgönne, nur bin ich da ein wenig empfindlich. So habe ich den Drang bei Seegang, die in mich gestopften Dinge oftmals, lieblos heruntergewürgt denn gekaut - explosionsartig Richtung Mund zu bewegen, in dem ich unangekündigt mich kräftig zusammenziehe.

Dabei habe ich solche Fertigkeiten entwickelt, daß keine, noch so große Anstrengung mich hindert, einen vollen Erfolg zu verzeichnen. Daß mein Herr sich zuvor übernommen hat, davon spricht er höchstens hinter der verschlossenen Tür zum Doktor. Der versucht dann, besonders wenn ich eine Magenschleimhautentzündung zugelegt habe, natürlich vergeblich, auf meinen Herrn einzuwirken, mich pfleglich zu behandeln.

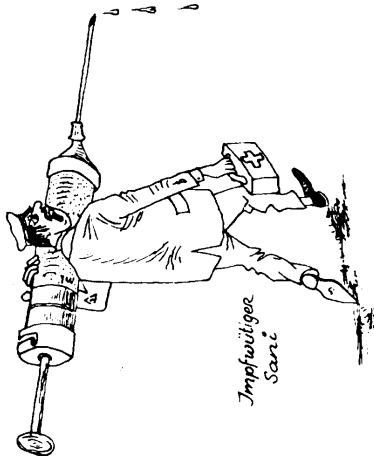
Während ich mir dann Mühe gebe, mich unter der empfohlenen Therapie zu beruhigen, regt mein Herr sich durch die Ratschläge so auf, daß er zur Stärkung sich erstmal eine "zieht". Das wiederum verstärkt meine Beschwerden und ich revoltiere: Den Erfolg riecht man dann durch alle Decks.

Äußerliches Kennzeichen ist die gesunde, grünlich-bleiche Gesichtsfarbe, gebückte Haltung, Hand in der Magenregion und der Schwur, ab Heute nie mehr so unvernünftig zu sein. Doch der nächste Hafen ist nahe, des Seemanns Gedächtnis kurz und der Doktor wird es schon nicht merken (denkste).

So bitte ich alle, die einmal Magen sein wollen, sich es noch einmal gut zu überlegen. Ich für meinen Teil werde mich vor der nächsten Seefahrt nicht-borddiensttauglich schreiben lassen!

Es grüßen: Uuulrich und ich

SA

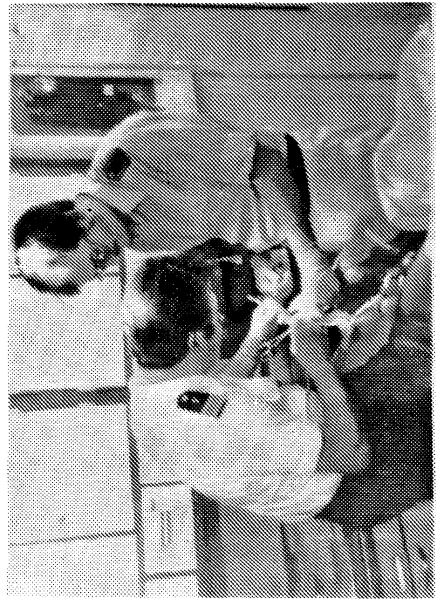


Der impfwütige Sani

Irgendwann während des Tagesdienstes kommt über SLA die unheilvolle Durchsage: "Gefreiter Müller -42- ins Schiffslazarett!" Müller 42 stutzt. Was soll das denn? Was wollen die denn von mir? Ich bin doch gesund!

Der Schraubschlüssel fliegt in die Ecke, die noch vom Öl triefenden Hände werden kurz über den Blauemann gezogen, abgeputzt, und Müller 42 trabt Richtung Vorschiff.

Im Schiffslazarett hört man ein sehr selbstbewusstes "klopf, klopf". Einer brüllt "Herein" und noch mutig betritt



er den stets nach Desinfektionsmitteln duftenden Sanbereich. Sofort erspechtet sein Adlerauge ein Sortiment Spritzen, Nadeln, Ampullen, Pflaster, Tupfer und Kodan-Spraydosen, die fein säuberlich militärisch ausgerichtet auf dem OP-Tisch liegen.

Er ahnt schreckliches.

Sein Selbstbewußtsein schrumpft merklich. Dann fällt der Groschen: "Waaasiiiiich??? Er wußte noch zu gut von den Schicksalen seiner Kameraden, die, nur eines harmlosen Pflasters, oder Fußpilzes wegen "gleich" grundlos und grausam mit einer riesig langen Spritze geimpft worden waren. Auch konnten sie erst nach drei langen gar qualvollen Tagen erst wieder richtig sitzen.

"Ich habe doch erst in meiner Grundausbildung zwei Spritzen in den Hintern bekommen, das reicht doch..... (oder nicht)?"

Gefreiter Spauszus, Impfspezialist, antwortet im ruhigen Baß: "Reicht nicht!". Aller guten Dinge sind drei.

Müller 42 fügt sich in sein Schicksal und wird ruhiger. Gefreiter Spauszus hebt die Stimme und dozieren: "Notwendig sind drei in bestimmten Abständen aufeinanderfolgende Impfungen, um einen ausreichenden Impfschutz zu erreichen!"

An Flucht ist nun nicht mehr zu denken und erschreckend stellt Müller 42 fest,

daß der lange Sani mit gekonnten Handgriffen und einem nicht verschwinden wollenden Lächeln langsam und genüßlich die Spritze aufzieht. Als dann noch die fast beiläufig erwähnte Frage ertönt: "In welche Backe hättest Du es denn gerne?", werden die Augen des mutigen Heizers langsam weiter. Mit nunmehr weiß gewordenem Gesicht kann er nur noch stammeln: "Was, d e r?"

Auf ein "Ha, logisch, der kann das!" des SanMeisters nestelt Müller 42 etwas zögernd an den Knöpfen seiner Takelrose herum.....

Nach ein paar Sekunden befinden sich die beiden größten Sitzmuskeln im hellen Schein unseres OP-Strahlers und sind nunmehr leicht zugänglich.

Nachdem sich Müller 42 für die rechte Backe entschied, bekam er die Anweisung, sich etwas gebückt (versteht sich) auf das linke Bein zu stellen. Augenzwinkernd prüft Gefreiter Spauszus, daß keine Luft in der Spritze ist. Die letzten Instruktionen: "Ich zähle jetzt bis drei, und dann ist alles vorüber."

Müller 42 haucht nur noch ein kaum zu vernehmendes: "Jawohl". Als sich dann jedoch schon bei -2- (!) die spitze Kanüle ihren Weg durch den rechten erhellten musculus glutaeus maximus bohrt, ist alles überstanden. Noch ein bißchen rubbeln mit dem Tupfer, das Pflaster, ein Klatscher auf den Selbigen und gleich darauf folgt auch schon die übliche Frage, ob es denn sehr weh getan hätte. Ein tapferes "nein" ist die Antwort und wusch, weg, raus aus dem Schiffslazarett. Da ertönt auch schon die nächste Durchsage per SLA. Später trifft man sich achtern: "Was, Du warst auch im Schiffslazarett??" Und ihren Kumpels erzählen sie von der überstandenen Tortur, dem impfwütigen Sani, der alles impft, was ins Schiffs lazarett kommt.

- Eine Cooperation von Oberschwester und Bauzi -

DIE HÄFEN: Was man weiß, was man wissen sollte

Wissenswertes über Neufundland

NEUFUNDLAND

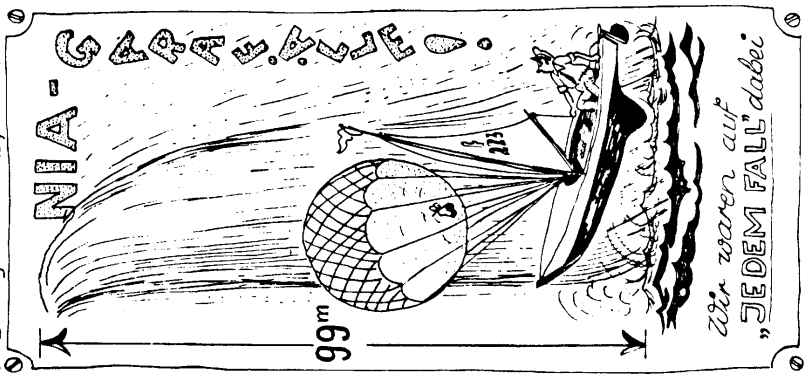
- besteht aus der Insel Neufundland und der viel größeren Region Labrador auf dem Kontinent
- ist 404.520 km² groß (ca. 1,5 x so groß wie die Bundesrepublik)
- hat eine Küstenlinie von 17.540 km
- besitzt 21.150 km² Wasserfläche
- ist die jüngste kanadische Provinz, die erst am 31. März 1949 zur Kanadischen Konföderation beitrug
- ist von Italien so weit entfernt, wie von der am weitesten westlich gelegenen kanadischen Provinz, British Columbia



- 's Besiedlung - mit insgesamt 564.000 Einwohnern sehr dünn - beträgt also kaum 2 Einwohner pro km²
- nennt 97.000 km Autobahnen sein eigen - darin sind 910 km des neufundländischen Teils der Trans - Kanada - Straße enthalten
- hat als einziger Staat eine Zeitzone, die sich von denen der anderen durch unterscheidet, daß sie nur eine halbe Stunde von denen der benachbarten Bundesstaaten ge-

- trennt ist: 1 1/2 Std. später als Zentralkanada, 4 1/2 Std. später als die Westküste
- besitzt einen 4000 Jahre alten indianischen "Friedhof"
- beherbergt Spuren mehrerer Wikingersiedlungen von ca. 1000 n. Chr.
- wurde offiziell von John CABOT 1497 entdeckt, als er von Bristol (GB) (unter der Schirmherrschaft von König Heinrich VII. von England) lossegelte
- hatte den ersten Gerichtshof Kanadas und Nordamerikas, gegründet in Trinity, 1615, von Sir Richard Whitbourne
- war die letzte Region Kanadas, in der die französische Flagge als Hoheitszeichen wehte; jeweils während kurzer Perioden: 1696, 1708, 1762
- war das erste Land, in dem der von Dr. Jenner entdeckte Impfstoff gegen Pocken eingesetzt wurde (um 1800)
- besaß 368 Jahre nach seiner Entdeckung durch J. Cabot das erste selbständige Provinzparlament (1855)
- war der Landepunkt des ersten erfolgreich verlegten Transatlantik - Telegraphenkabels (Trinity Bay, Siedlung Heart's Content, 1866)
- hieß der Abflugort des ersten erfolgreich verlaufenen Transatlantikfluges durch ALCOCK und BROWN, 1919
- beherbergte die Empfangsstation der ersten "ship-to-shore-" kabellosen Telefonverbindung: ein Konzert an Bord des Schiffes Viktoria wurde hier empfangen (1920)
- war der Start für mehr als 40 Pioneerflüge über den Atlantik: zwischen 1919 und 1937 waren es u.a. Amelia Earhart, Charles and Ann Lindbergh, das deutsche Riesenflugzeug DO - X und die Eröffnungsflüge der PAN AM sowie der British Imperial Airways mit ihren Flugbooten, die die ersten regulären Passagierflüge durchführten

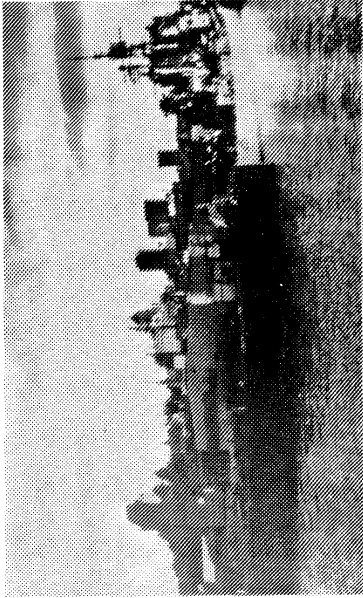
- erzeugt ca. 50 % des kanadischen Eisenerzes, daneben auch Kupfer, Blei, Zink, Asbest, Gips, Kalkstein etc.
- birgt die einzig bekannten Pyrophyllitvorkommen, die in die USA exportiert werden, um dort in der Keramikindustrie Verwendung zu finden
- liefert mit etwa 5.200 MW Erzeugungskapazität eine der höchsten Energiemengen, die durch Wasserkraft erzeugt werden (Churchill Fälle)
- 's Erzeugnisse sind jährlich etwa 1 Milliarde wert, seine Papierindustrie produziert für ca. 2,2 Milliarden
- ist durch seine wenigen Wagen gesegnet: 1 Wagen auf 2,7 Neufundländer^{SA}



QUEBEC - französisches Flair auf
amerikanischem Boden

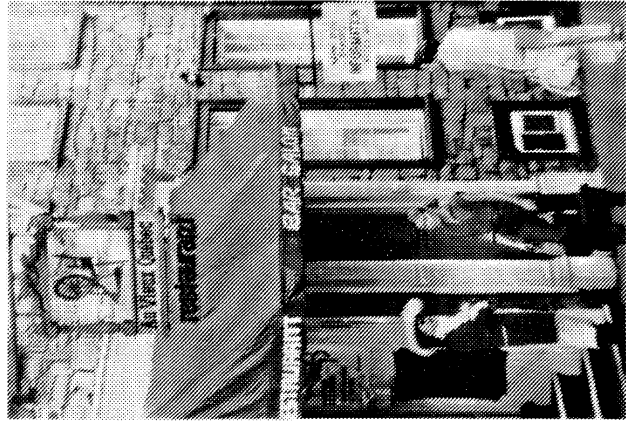
630 km von der Mündung des St. Lorenz
Stromes in den Atlantik, 250 km von
Montreal entfernt, liegt auf einem
Granitfelsen am Nordufer des St. Lorenz
Ville de Quebec mit seinen ca. 480.000
Einwohnern. Die Stadt ist die Haupt-
stadt der Provinz Quebec, der sog.
"Belle Province". Das 800 m breite und
fast 40 m tiefe Strombett bietet hier
einen der besten Naturhäfen der Welt.
Der Felsen, auf dem die Stadt liegt,
das "Cap aux Diamants", ragt fast 110 m
aus dem Flußbett auf. Quebec ist die
älteste Stadt auf dem nordamerikanischen
Kontinent und hat bis heute sein typi-
sches französisches Flair zu bewahren
gewußt. Seine Altstadt, mit ihren engen,
winkligen Gassen und zum Teil steil
abfallenden Wegen, den kleinen Tavernen
und Bars erinnert eher an eine Stadt auf
dem Kontinent von Europa. Man spricht
von einer unteren (Basse-ville, mit der
alten Festung) und einer oberen Stadt
(Haute-ville, mit den meisten histori-
schen Gebäuden und dem Villenviertel).
Im Nordosten mündet der St. Charles
in den St. Lorenz und begrenzt den
alten Stadtkern.

Am 8. Sept. 1535 landete Jacques
Cartier an der Stelle des heutigen
Quebec und ließ in der Nähe des
Huronendorfes Stadacona ein hölzernes
Fort errichten. Der Name taucht erst-
mals in der Sprache der Algonquin-
Indianer auf, die diese Gegend bald
darauf besetzten und bei denen "kebec"
"Vereinigung der Wasser" (St. Lorenz
mit St. Charles) bedeutete. Erst
Samuel de Champlain gründete 1608 die
Siedlung Quebec, die dann abgesehen
von einer englischen Besetzung 1629-
1632, bis zu ihrer Eroberung durch die
Engländer im Jahre 1759 nach der frz.
Niederlage auf den "Plains d'Abraham"
das politische, wirtschaftliche und
kulturelle Zentrum der französischen
Kolonie Neufrankreich war. Bis 1856
behielt die Stadt auch unter engl.



Herrschaft seine Hauptstadtfunktion;
seitdem ist sie Hauptstadt der Provinz
gleichem Namens und darüberhinaus
geistiges und kulturelles Zentrum der
Frankokanadier.

Ville de Quebec besitzt heute be-
deutende Industrien (Textilien, Pelze,
Papier, Zellstoff, Schuhe, Bier!!)
und hat gleichzeitig einen der größten
kanadischen Binnenhäfen:



Zu seinen zahlreichen Sehenswürdig-
keiten gehören u.a.:

seine alte Stadtmauer, der einzigen in
Nordamerika nördlich Mexiko; seine
Zitadelle (1820-50); Hotel Dieu du
Precieux-Sang, dem ältesten Kranken-
haus Angloamerikas (älteste Teile von
1654!); das Ursulinenkloster von 1639;
die Kirche Notre Dame des Victoires
mit den Grundmauern aus der Zeit der
Erstgründung von 1633; die anglikani-
sche Dreifaltigkeitskathedrale von
1804, der ersten außerhalb Englands
erbauten Kirche der Anglikaner (nach
dem Vorbild der Kirche St. Martin-in-
the-Field in London); das Chateau
Frontenac, in dem 1943 und 1944 die
historischen Zusammenkünfte zwischen
dem amerikanischen Präsidenten
F.D. Roosevelt und dem britischen
Premierminister Sir W. Churchill statt-
fanden; sowie zahlreiche Gärten und
Promenaden rund um die Zitadelle. Von
den Ausflugsmöglichkeiten in Quebec's
Umgebung seien erwähnt: die Cote de
Beaupré, einer der schönsten Küsten-
streifen am St. Lorenz Strom mit den
ältesten Siedlungen der Frankokanadier;
die Montmorency-Wasserfälle, genannt
nach dem frz. Vizekönig Neufrankreichs,
die mit ihren 90 m ein beeindruckendes
Naturschauspiel darstellen; die Ile
d'Orleans mit ihrem ungeheuren Reich-
tum an Obstplantagen sowie den Wall-
fahrtsort Ste-Anne-de-Beaupré, mit
einer herrlich gelegenen Kathedrale.

Als besonderes Ereignis sei der seit
1888 gefeierte "Carnaval" erwähnt, der
2 Wochen dauert. Er beginnt mit der An-
kunft des Bonhomme Carnaval, einer
Riesenstatue aus künstlichem Schnee.
Sie nimmt an allen Veranstaltungen teil
neben einer Karnevalskönigin, die jedes
Jahr neu gewählt wird. Neben Bällen und
Konzerten, werden zahlreiche Sportver-
anstaltungen geboten: Skirennen, Hunde-
schlittenrennen, Eiswettlauf, Curling
etc. Ein Riesenfeuerwerk beschließt
die Festlichkeiten.

SA

ISLAND

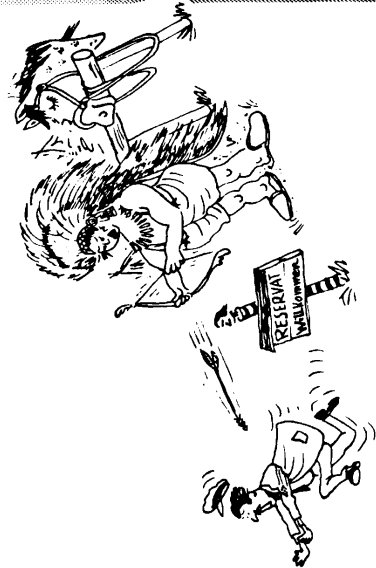
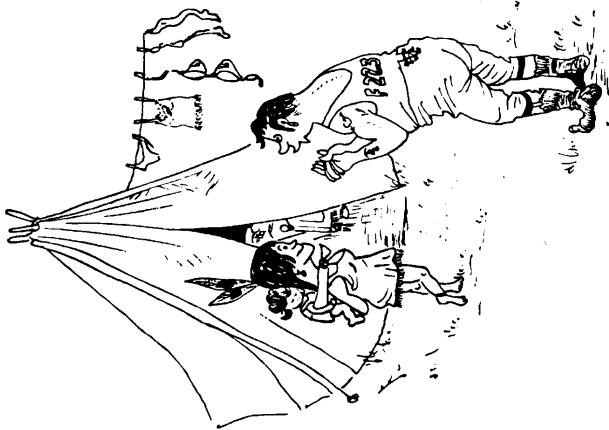
Der Schleier der Nacht hebt sich leise
und durch des Frühnebels Schwaden
-die Wellen plätschern in besänftigen-
der Weise -
vor uns steigt aus dem Meer Islands
Gestade.

Der Torpfosten in der alten Kate knarrt,
als ob er wüßt um die Sagas und Skalden;
die Gletscher haben ihr Geheimnis be-
wahrt -
kalt fegt der Wind über Moränen und
Halden.

Es zischt und dampft aus vulkanischem
Gestein,
hoch steigt der Geysire ihr Strahl;
ist auch bedroht sein Leben sein Sein,
dem Isländer bleibt keine Wahl.

Solange noch Fische schwimmen in der
See
und erhalten sind Mut und die Kraft -
solange trotz er Sturm, Beben und
Schnee
den Vätern getreu - er selbst hat es
geschafft!

22.09.1979



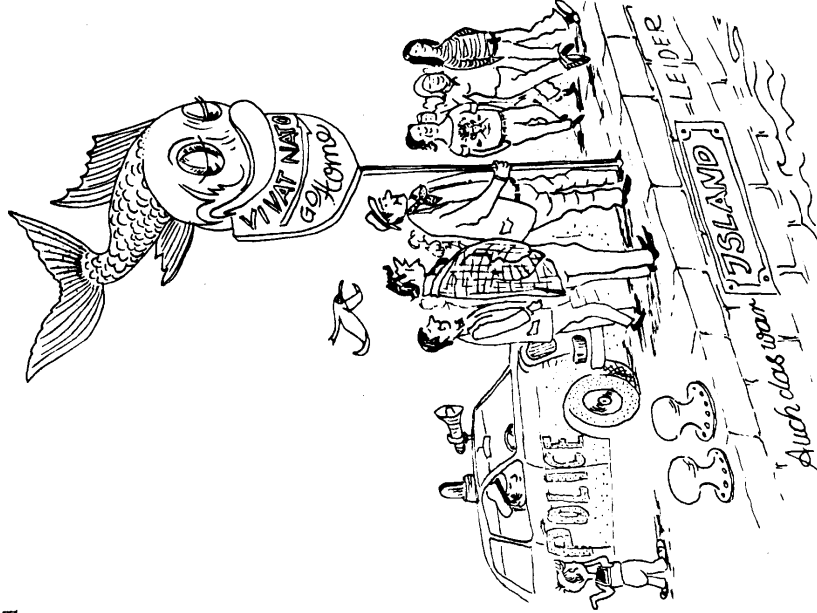
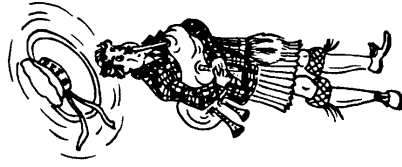
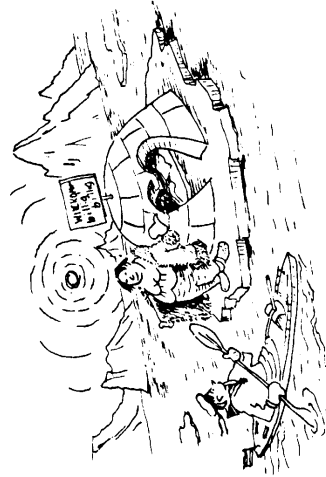
Wissenswertes

- 870 Ingolfur Arnarson, der in po-
litischem Gegensatz zu König
Harald Harfagri (Harald Schön-
haar) geraten war, verläßt Nor-
wegen und siedelt sich in Is-
land an.
- 930 auf der Ebene, die bis heute
Thingvellir heißt, wird das
Althingi - eines der ältesten
Parlamente der Welt - gegründet



- 982 Die Isländer entdecken unter Führung Eirik's des Roten Grönland
- 986 und 1000 Durch Zufall gelangt Bjarni Herjolfson und nach seinen Angaben 4 Jahre später Leifur Eiriksson nach Nordamerika
- 1811 - 1878 Jon Sigurthsson, der Vorkämpfer für die Unabhängigkeit Islands und von Dänemark (die seit 1380 besteht) auf dem Thingvellir wird die Unabhängigkeit/Republik Island ausgerufen
- 1973 Am 22. Januar bricht auf der Insel Heimaey ein Vulkan aus und verschüttet große Teile ("das moderne Pompeii")
- 1974 1100 Jahrfeier in Thingvellir

SA



EDINBURG -- EDINBOROUGH

Die Hauptstadt Schottlands

Die Stadt will erwandert sein: sowohl Alt- wie auch die Neustadt bieten so viele Sehenswürdigkeiten, die ein Besucher unmöglich verpassen darf. Die historische Altstadt erstreckt sich über die Royal Mile (die königliche Meile) - durch Lawnmarket, High Street und Canongate bis zum Spaziergang an den faszinierenden alten Gebäuden, wie John Knox House und Canongate Tolbooth entlang. Zum Norden des Schlosses, über Princess Street, der Hauptdurchgangsstraße Edinburgs, hinaus liegen die großzügig angelegten, prächtigen Plätze und halbrund gebauten Häuserreihen der georgianischen Neustadt, dem lebenden Tribut der goldenen Jahre in der Architektur, deren klassischer Stil sorgfältig bewahrt wurde.

Die Burg:

Diese alte, auf die Gärten der Princess Street herablickende Festung hat eine ereignisreiche Geschichte hinter sich. Sie wurde im 7. Jhrt. von Edwin, dem König von Northumbrien umgebaut und besetzt eine hübsche kleine normannische Kapelle, die im Jahre 1076 von der frommen Königin Margaret erbaut wurde. Das Schloß ist das älteste heute noch benutzte Gebäude in Edinburg. Die Räume für die Mitglieder der Königsfamilie, der große Bankettsaal sowie Krone, Szepter und Reichsschwert von Schottland sind weitere Objekte von Interesse.

John Knox' s House:

Ist das malerischste historische Wohnhaus Edinburgs. Das im Jahre 1490 erbaute Haus war wahrscheinlich das Pfarrhaus von John Knox während seiner Amtszeit von St. Giles als Pfarrer. Ungewöhnlich sind die hölzerne Galerie und die handbemalte Decke, und an den großen Reformator selbst erinnern mehrere interessante Stücke.

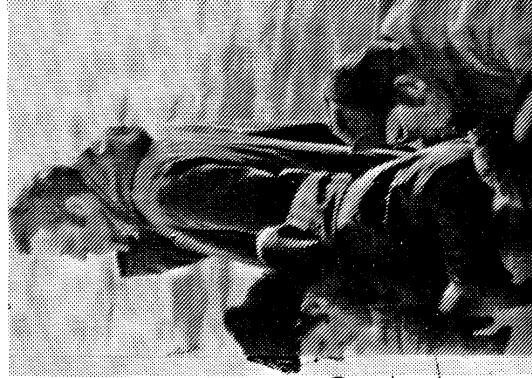
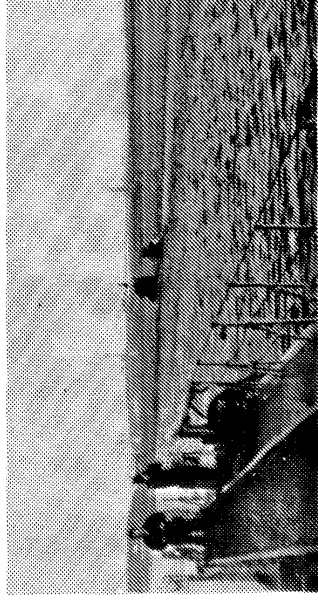
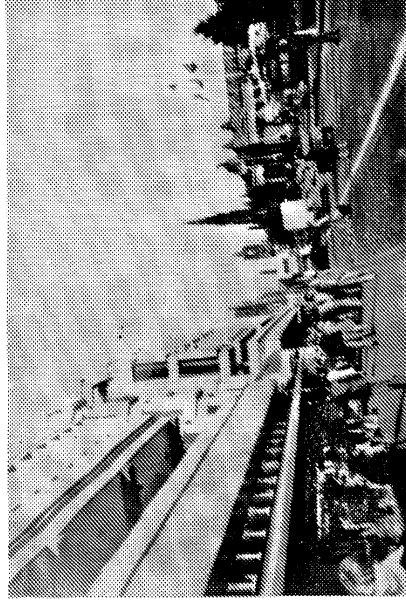
Palace of Holyroodhouse:

Der Palast ist die offizielle Residenz der Königin während ihres Aufenthaltes in Edinburgh. Er war ursprünglich ein Gasthaus für die Abtei von Holyrood, die heute eine Ruine - gleich neben dem Palast gelegen - ist. Als König James IV. zu Beginn des 16. Jhrts. Edinburgh in den Rang der Hauptstadt von Schottland erhob, wurde das Gasthaus ein königlicher Palast. Die heutige Form des Palastes ist im wesentlichen das Werk König Charles II., der 1671 mit dessen Umbau begann. Maria Stuart ist die bedeutendste geschichtliche Persönlichkeit, die mit dem Palast verbunden ist.

Scott Monument:

Es ist das am meisten bekannte Denkmal Edinburghs und damit zugleich sein Wahrzeichen. Das im Jahre 1844 nach einem Entwurf von G. Meikle Kemp fertigte stellte Denkmal hat die Form eines 66 m hohen spitzen gotischen Turmes, in dem 1846 unter einem Bogenbalda chin die von Sir J. Steell geschaffene Statue Sir Walter Scotts untergebracht wurde. Der Aufstieg über die 287 Stufen bis zur Turmspitze wird durch die großartige Aussicht auf die Stadt belohnt.

Erwähnenswert sind ferner die NATIONAL GALLERY of SCOTTLAND, die ROYAL SCOTTISH ACADEMY (für Bildhauerei, Architektur und Malerei), die SCOTTISH NATIONAL GALLERY of MODERN ART (kontinental-europäische, eng-



lische und schottische - man beachte die Differenzierung laut schottischem Führer! - Gemälde, Graphiken und Skulpturen des 20. Jhrts.) und die OLD ROYAL HIGH SCHOOL (einer der berühmtesten Schüler war A.G. Bell, der Erfinder des Telefons). Zu den wichtigen Gebäuden zählen auch das CANONGATE TOLBOOTH (Haus des 16. Jhrts., heute Stadtmuseum), das HUNTLY HOUSE sowie das ACHESON HOUSE (Sitz der schottischen Handwerkskunst; erbaut 1633). Das HOUSE von LADY STAIR, das ebenso wie die vorher erwähnten Häuser in der Royal Mile liegt, wurde 1622 errichtet und enthält heute eine außergewöhnlich große Sammlung von Manuskripten von 3 der berühmtesten schottischen Literaten: Robert Burns, Sir Walter Scott und R.L. Stevenson. Schließlich seien von den zahlreichen Sehenswürdigkeiten in Edinburgh noch die folgenden angesprochen:

ROYAL SCOTTISH MUSEUM:

beherbergt die Sammlung ornamenter Kunstwerke aus aller Welt sowie aus den Gebieten Archäologie, Völkerkunde, Naturgeschichte, Geologie, Technik und Wissenschaft. Die Ausstellungsstücke reichen von primitiven Kunstwerken bis zu Objekten des Raumfahrtzeitalters, von Keramiken bis zu Fossilien und von den Vögeln bis zu technischen Arbeitsmodellen in der Hall of Power. Sehenswert sind natürlich auch die NATIONAL LIBRARY OF SCOTTLAND, die PORTRAIT GALLERY und das MUSEUM of ANTIQUITIES, das die repräsentativste Sammlung aus der Geschichte und aus dem täglichen Leben Schottlands von der Steinzeit bis zur Neuzeit enthält. Urmöglich ist es, die zahllosen Besichtigungspunkte hier alle anzusprechen, besonders auch die vielfältigen Ausflugsmöglichkeiten in die Low- oder die Highlands: am besten kommen Sie selbst noch einmal vorbei und gehen auf Entdeckungstour!

SA

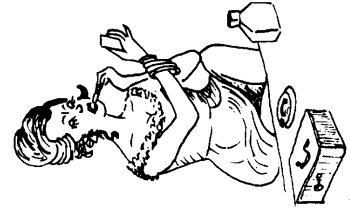
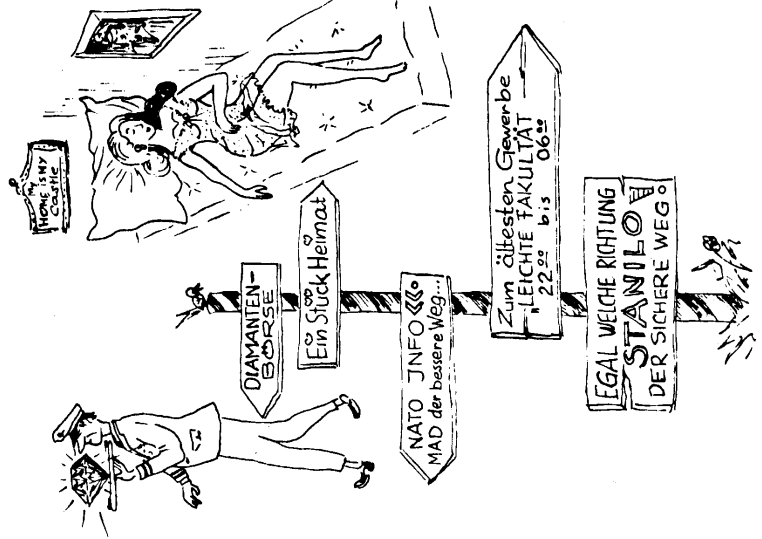
Welthafen Antwerpen

Erstmals urkundlich 726 erwähnt, wurde Antwerpen unter der Herrschaft der Herzöge von Brabant durch seine Befestigung und Verbindungen zum Hinterland im 12. Jhrt. eine Hafenstadt. Das Stapelrecht für engl. Wolle (1295), Anschluß an die Hanse (1315); und endgültiger Anschluß an das Herzogtum Burgund mit bedeutender Erweiterung des Hinterlandes waren die entscheidenden Faktoren, die die Stadt Mitte des 16. Jhrt. zur reichsten in Europa werden ließen, war sie doch der Kreuzungspunkt der Handelswege von W-Europa in die Ostseeländer und von England nach Mitteleuropa. Die Wirren des spanischen Erbfolgekrieges und die Schließung der Scheldemündung (sanktioniert durch den Westfälischen Frieden), die bis 1863 bestehen blieb, fügten der Stadt großen wirtschaftlichen Schaden zu. Erst ab 1863 beginnt ihre moderne Entwicklung mit Riesenschritten: nicht nur der sprunghafte Anstieg der Bevölkerungszahlen, sondern auch hier umgeschlagene Tonnage an Gütern zeugen davon (Einw.: 1880: 178.000 - 1969: 675.000 - Güterumschlag 1870: ca. 2 Mill. t. - 1969: 73 Mill. t.) Die Nachkriegsentwicklung der kontinentalen Industrie schuf eine neue Grundlage für die handelswirtschaftliche Funktion Antwerpens. Die Stellung als 3. größter Hafen der Welt hat sich Antwerpen u.a. durch folgende günstige Umstände erworbt: sein gut ausgebautes Straßennetz und Eisenbahnnetz sowie zahlreiche Binnenwasserstraßen tragen zu einer fast idealen Verbindung mit dem Hinterland bei. Der Hafen bietet nahezu alle Möglichkeiten, wie sie im heutigen Handel gefordert werden. Die Gesamfläche von 10.600 ha mit 1.300 Hafenecken beinhalten Kais von über 99 km Gesamtlänge. Dem Anspruch eines internationalen Stapelplatzes und Verteilers wird Antwerpen durch seine über 2 Mill. m² überdachte Ladefläche

gerecht. Seine Schleusen vermögen Schiffe bis 100.000 t aufzunehmen; der Containerumschlag belief sich allein 1969 auf 100.242 Container; bei Löschungen und Ladungen stehen Eisen, Stahl, Erdöl, chemische Produkte, Nahrungs- und Genußmittel im Vordergrund. Dabei ist Antwerpen nicht nur Hafen für das dt., belg. und frz. Industriegebiet, sondern selbst ein wichtiger Produktionsort. Schwerpunkte der Hafenindustrie sind Automontagen und Traktorenwerke, Erdölraffinerien und die daran angeschlossenen chem. und petrochem. Unternehmen (BASF, Höchst, Degussa u.a.); Schiffsbau, Glas-, Zement-, Ziegelei, Gummi-, Textil- und Diamantindustrie sowie Nahrungs- und Genußmittelindustrie. Kulturell ist Antwerpen der Mittelpunkt des Flamentums. Es besitzt

zahlreiche Einrichtungen für Kunst, Kultur und Ausbildung, so z.B. eine staatliche Hochschule für bildende Kunst, Architektur und Stadtplanung, ein Institut für Tropenmedizin, eine Militärakademie, Oper, Musikonservatorium, zahlreiche Museen, deren bedeutendste das Koninklijk Museum voor Schone Kunsten, das Archiv und das Museum der flämischen Kultur und das Schiffahrtsmuseum sind.

Zu den sehenswerten Bauwerken der Stadt gehören neben vielen anderen vor allem folgende Gebäude besichtigt: das bedeutendste ist die gotische Kathedrale, die größte Kirche Belgiens (erbaut 1352 ff), deren 123 m hoher N-Turm erst im 16. Jhrt. vollendet wurde. Der Chor ist fünfgeschossig, das Langhaus siebenschiffig; im Inneren finden sich einige bedeutende Werke von P.P.Rubens. Unter den übrigen Kirchen zeichnen sich besonders aus: die Sint-Jakobskerk im spätgotischen Stil (1491 - 1656) mit Gemälden von Rubens und mit der Grabkapelle seiner Familie sowie die spätgotische Dominikanerkirche Sint-Paulus (1533-1571) mit Gemälden von Jordaens, van Dyck u.a. Erwähnenswert sind ferner der Grote Markt mit



PORTSMOUTH

Heinrich VIII. ließ P. mit Docks, Arsenal und Lagerhäuser ausstatten und begründete damit den Ruf dieser Stadt als berühmten Seehafen der Royal Navy.

Kathedrale:

Die ehemalige Wirkstätte des Hlg. Thomas von Canterbury (der an seinem katholischen Glauben festhielt und deshalb als ehemaliger engl. Erzbischof von Heinrich dem VIII. zum Tode verurteilt wurde) stammt aus dem 12. Jhrt. Einige Bauteile wie der Turm wurden den 30iger Jahren wurden weitere Vergrößerungen und Anbauten hinzugefügt, die heute noch nicht beendet sind. Von den zahlreichen Monumenten, die diese Kathedrale beherbergt, wäre besonders die ungeheure große Urne eines ermordeten Herzogs von Buckingham zu erwähnen, die 1628 von Nicolas Stone geschaffen wurde.

Dickens Geburtsstätte - Museum:

Es ist das Geburtshaus von Charles Dickens, wo er 1812 zur Welt kam. Das Haus ist heute restauriert und im Stil der damaligen Zeit eingerichtet. Ein Raum des Hauses ist Werken gewidmet, die sich mit Dickens und seinen Arbeiten befassen (z.B.: Oliver Twist: Pickwick-Papers; etc.).

Der Runde Turm:

Er wurde 1418 erbaut, um die Hafeneinfahrt von Portsmouth zu bewachen. Heute ist er der Endpunkt eines lohnenden Spaziergangs entlang der Befestigungen der Stadt an der Seeseite.

Royal Naval Museum (königliches Marine-Museum):

Das Museum, das als "Victory"-Museum von der Gesellschaft für Marineforschung

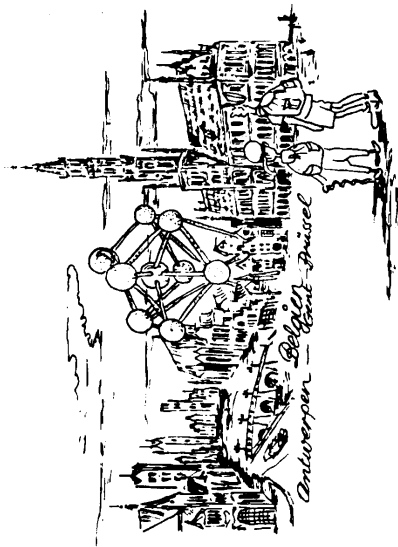
gegründet wurde, steht genau gegenüber von NELSONs berühmten Flaggschiff im ältesten Teil von Portsmouth Dockyard. Es enthält Gegenstände aus dem Besitz Lord Nelsons, seiner Offiziere und seiner Besatzung und zeigt an Hand dieser Kollektion besonders eindrucksvoll das Leben in der Marine im 18. Jhrt. Der Besucher findet ferner eine ausgezeichnete Sammlung von Schiffsmodellen und Bugverzierungen ehemaliger Segelschiffe sowie ein ca. 11 x 4 m großes Gemälde von der Schlacht von Trafalgar (W. L. Wyllie). Darüberhinaus zeigt die McCarty Sammlung Drucke, Gemälde, Keramik, Medaillons, Briefe und Miniaturen, die alle an Nelson und seine Zeit erinnern.

HORATIO LORD NELSON - Englands meist gefeierter und geliebter Admiral

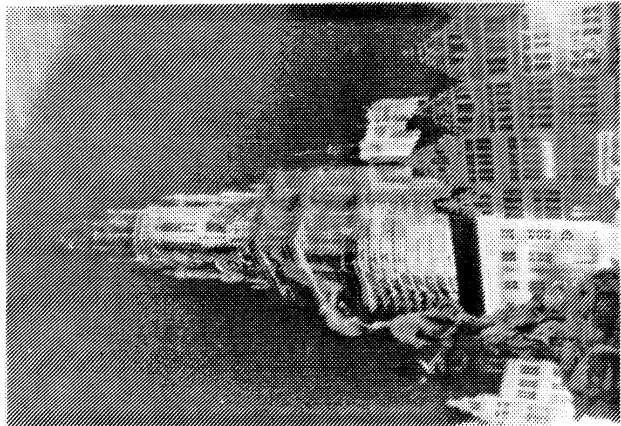
Als Horation Nelson im Alter von 12 Jahren erstmals ein Kriegsschiff der englischen Marine betrat, schrieb sein Onkel an seinen Vater: "Was hat denn der arme Horatio verbrochen, der doch einen so schwächlichen Eindruck macht, daß er es auf See verbüßen müsse?"

2 Jahre machte der Junge erstmals auf sich aufmerksam, als er auf höchst unorthodoxe Weise - nämlich mit dem Kolben einer Muskete - auf einen Eisbären losging, so wie es ein Gemälde im National Maritime Museum in Greenwich zeigt.

Seinen ersten großen Ruhm gewann Nelson, als er ohne Befehl (!) in eigener Verantwortung sein Schiff aus der Schlachtreihe vor Capst Vincent aussscheren ließ und mit dem Schrei "Westminster Abbey oder ein glorreicher Sieg" sich zwischen zwei Teilgeschwadern der spanischen Flotte warf und so mit deren frühzeitige Vereinigung verhinderte. Im selben Jahr bekam Nelson bei einem Landunternahmen eine Verletzung, die zur Amputation seines rechten Armes führte.



dem Rathaus (1561-1565) und anderen Häusern im Renaissancestil, der königliche Palast am Meer im Rokostil (1745), das Rubenhaus und der Steen (ein Teil der alten Burg im wesentlichen von 1521), heute Schifffahrtsmuseum. In Antwerpen wurden A. Breughel, J. Breughel d.J., A. van Dyck, A. Geulincx, F. Hals und van de Velde geboren; hier starben die beiden Breughel, Gossaert und P.P. Rubens.

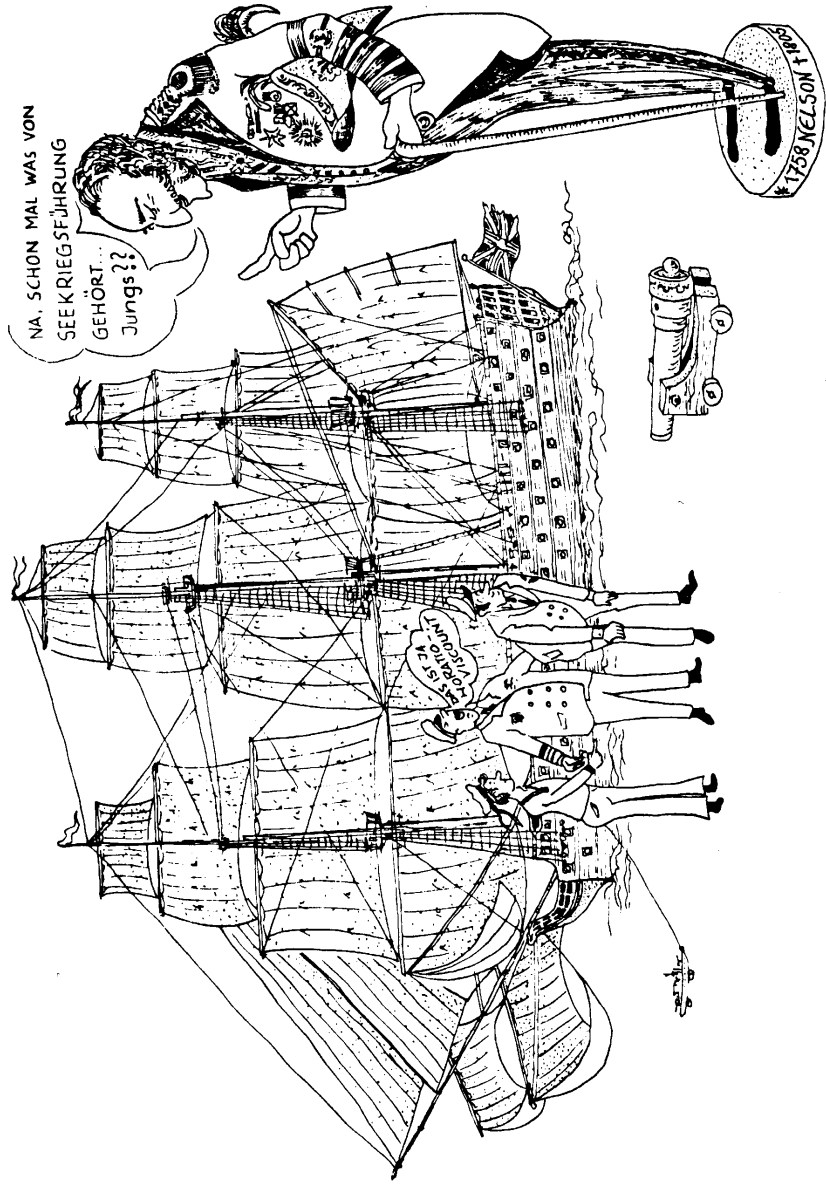


1798 war er bereits Geschwaderkommandant und führte eine Einheit von Linienschiffen, deren Kommandanten unter der Bezeichnung "Die Bande der Brüder" bekannt waren. Dieser Verband vernichtete die französische Flotte in der Nilmündung (Schlacht von Abukir) und ließen damit Napoleons Sieg bei den Pyramiden über die Mamluken nachträglich zur Niederlage werden: unter Zurücklassung seines Heeres mußte Napoleon wie ein Dieb in der Nacht fliehen und gelangte nur durch besonders glück-

liche Umstände lebendig in einem Boot durch die Linie der englischen Schiffe. Anlässlich dieses Ereignisses schenkten die leitenden Versicherungsgesellschaften von Lloyds Nelson ein silbernes Tafelservice, das in Teilen in Greenwich, im Nelson Museum in Portsmouth und im Nelson Raum bei Lloyds in London besichtigt werden kann.

"ENGLAND EXPECTS THAT EVERY MAN WILL DO HIS DUTY"

SA



GE (S) TAMMELTE WERKE

Ein kanadischer Leihwagen erzählt.....

An alle sich auf Rädern fortbewegenden Vehikel

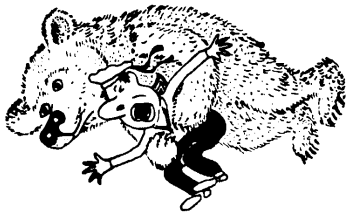
Ich bin ein türkis-blaues stattliches Produkt amerikanischer Pionierkunst und werde bevorzugt von europäischen Seeleuten benutzt.

Zu meinen Vorzügen zählen vier im Dauerstress stehende Reifen mit weniger als 2 mm Profil. Auch die große Klappe, die ich aber - da sie den Kofferraum bedecken muß - stets zuzuhalten pflege, denn ich möchte die belauschten fachlichen Gespräche meiner Insassen ja nicht an irgendein Boulevardblatt für schnöden Mammon verkaufen - noch nicht - .

Vielleicht mal in Form von Memoiren....

Nun, letzte Woche haben mich wieder einmal deutsche Seeleute gemietet. Anfänglich habe ich gar nicht so genau auf sie geachtet, und befand mich gerade im Halbschlummer, als ich durch die kernig klare Durchsage des an der Pier 18 liegenden Schiffes "Der Kommandant geht von Bord" aufgeschreckt wurde. In der Angst, es habe etwas Unheilvolles zu bedeuten, fuhr ich mit meinen Seeleuten - viel schneller als eigentlich erlaubt - davon.

Diesen schien das nichts auszumachen. Im Gegenteil, sie waren froh, trotz des leichten Nieselregens von Bord zu kommen. Als ich nunmehr auf ihr Gespräch achtete, daß sie zwar Deutsch sprachen - was ich als gebildeter 8-Zylinder eigentlich gelernt hatte - ich aber trotzdem kaum ein Wort verstand. Da ging es um einen Molenkopf, der sich anscheinend irgendeinem Schiff in unverschämter Weise in den Weg gestellt haben mußte. Offensichtlich gibt es bei denen an Bord auch so was wie einen Gerichtshof mit obersten Richtern, Schöffen ect., denn



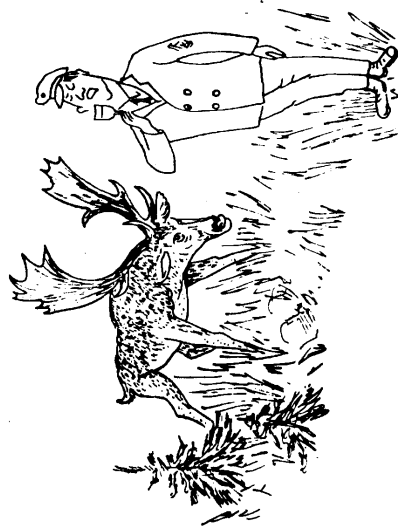
täglichen Dienst, bei diesen vielen (Ein-)lagen? Vergrößert nicht die Besichtigung eines Landes den geistigen Horizont? Schließlic kann und muß man neben der Marine auch in anderen Lebensbereichen wertvolle Lebenserfahrungen sammeln. Das ist natürlich nur eine von meinen vielen Meinungen. Es kommt ja heute darauf an, was man wo, wie und wann sagt.

Überlegen und Denken macht müde. Ich werde deshalb meinen Brief schließen und meine fünf Räder (Ersatzrad) nach oben rollen.

Für heute grüßt euch alle recht herzlich

Euer alter Freund Jochen,
der beherzte 5-rädrige!

SA



sie sprachen von Zeugenvernehmungen und Protokollen. Auch eine Art Spurensicherung in Form von Skizzen und Zeichnungen ist da wohl mehrfach angefertigt worden, denn anscheinend gab es über die Schulfrage - wie üblich - Meinungsverschiedenheiten. Und bis dann alle zu einer Meinung kommen,.....zeitraubend, das kennt man ja. Auch war mancher Seufzer über die kärglich bemessene Freizeit vernehmbar. Sollte ich die Worte richtig verstanden haben, so waren es Bemerkungen wie: "Wir sind auch im Hafen im Dienst" und "Manche denken nur an ihr Privatvergnügen". Aber ich bin sicher, daß die Seeleute das falsch interpretiert haben, oder könnt ihr euch vorstellen, daß jemand so etwas sagt, dabei hat doch die "Man main-tenace" zweite Priorität im Rahmen der Stanav, denn zu diesem Verband gehörten meine Insassen. Und wo sonst kann man sich erholen, vom

Ein stürmisches RAS Manöver!

Die ganze Geschichte begann am 26.10.79 morgens um 7.30 Uhr mit der Durchsage: "Bootsmannsgruppe Backen und Banken". Nach einigem Grübeln kamen wir zu der Entscheidung, daß es sich um ein anstehendes Manöver handeln mußte, von dem nichts im Tagesbefehl stand. Kurz darauf folgte eine Durchsage für die 2. Division: "Heraustreten zum Schlauchtransport! Jetzt stand es für uns fester, es kann nur ein RAS sein.

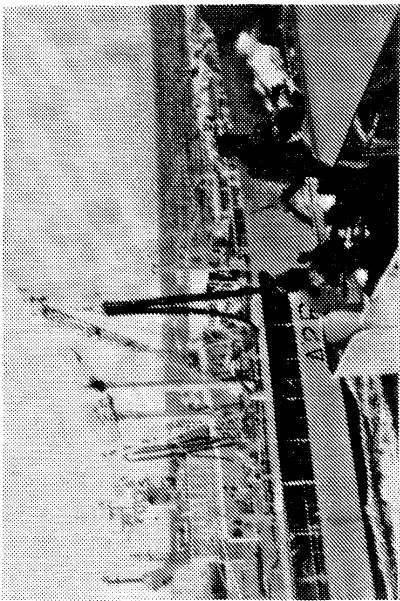
Da sich das Schiff zu dieser Zeit schon heftig bewegte, wußten wir, daß es diesmal zu einer sprichwörtlichen "Massversorgung" kommen würde. Als dann die Bootsmannsgruppe zur Backe ausgerufen wurde, gingen wir nach vorne. Dort stand schon der Kommandant und sagte uns, daß das Aufbauen jetzt noch keinen Zweck hat, da wir erst gegen 10.00 Uhr an der Reihe wären. Abgesehen davon liefen wir zur Zeit einen ungünstigen Kurs und es würde zuviel Wasser überkommen. Darauf gingen wir in unser Deck zurück, um dem Tagesdienst nachzukommen. Nach der Musterung um 9.30 Uhr zogen wir unsere Ostfriesennerze an, um vor den überkommenden Wassermassen geschützt zu sein.

Nun ging es los. Als wir angingen, unser Geschirr aufzubauen, kam die erste größere Welle so richtig schön über uns und alle waren ersteinmal geduscht. Als die Vorbereitungen fast beendet waren, ordnete unser Deckmeister an, daß an der Übernahme- stelle, Notreling und an der Abstandsleine nur mit Sicherheitsgurt zu arbeiten sei. Daraufhin wurden sämtliche Ecken der Pik durchsucht, um die Sicherheitsgurte hervorzuholen. Normalerweise werden sonst nur zwei Gurte für die Übernahme- stelle benötigt. Dann wurden die einzelnen Stationen eingeteilt. Nachdem jeder wußte, wo er hingehört, gingen wir auf "Stand by", in die Cafeteria zum warten. Dort warteten wir nun

sollen. Nun wird, zur Übung wieder gewechselt. Die Green Rover ist dran. Im Ansatz war alles eigentlich recht gut, doch der Meisterschütze ballert seine Bola genau vor seinen riesigen RAS-Schlauch, der keine 10 Meter vor ihm an einem Gestänge hängt. Also wieder nichts. Langsam wird die Warterei ungemütlich. Nach einem weiteren Versuch, man glaubt es kaum, ist die Bola auf unserem Schiff. Nun geht das große Ziehen los. Die Aufregung ist groß, weil die Leine immer wieder von Wellen erfaßt wird. Wenn man jetzt nicht aufpaßt, kann es durchaus vorkommen, daß die Leine nicht mehr zu halten ist und ausrauscht. Dann würde man wieder von vorne anfangen können.

Alles funktioniert und es geht jetzt Hand in Hand. Als die Bolaleine rüber ist, wird die daran befestigte Schlauchansteckleine durchgeholt. Sie wird durch 2 Umlenkblöcke geführt und um ein Spill gelegt. Nun wird von dieser Wundermaschine der Rest an Leinen herübergezogen. Telefonkabel, Abstandsleine und Rückholleine. Alle Leinen verteilt sind: Telefonkabel von Brücke zu Brücke, Abstandsleine von Bug zu Bug, gehen die Vorbereitungen weiter. Die Reling wird herausgenommen und durch eine Notreling ersetzt. Das sind zwei Leinen, die über die jetzt offene Bordwand gespannt werden.

Spaß macht das RAS mittlerweile überhaupt keinen mehr. Laufend kommen riesige Mengen Wasser über einen hereingebrochen und es dauert immer einige Sekunden, bis man überhaupt wieder richtig sehen kann. Irgend einer brüllt immer "Achtung Welleee". Und schon läuft wieder voll. Wasser ist überall. Im Rücken läuft's herunter, durch den Kragen und bis hoch zu den Knien kriecht die Feuchtigkeit. Alles ist "Quatschnass". Doch der Schlauch muß ja irgendwie rüber. Plötzlich bäumt sich das Schiff richtig auf, setzt



und dachten mit Grauen an das bevorstehende Manöver. Uns wurde schon vorher richtig eingebläut ja auf die Sicherheit zu achten. Wie hieß es doch: "Eine Hand für sich, die andere fürs Schiff". Auch wurde schon etwas heißes zu trinken vorbereitet, wenn das RAS erstmal vorbei sei.

Nach einiger Zeit hieß es: "Das am RAS beteiligte Personal auuuuuf Station". Also alles auf die Back. Normalerweise treten wir immer schön hübsch in einer Reihe an und lächeln dem Fanker zu, doch diesmal hätte das sowieso keiner gesehen. Es war viel zu stürmisch und so verkrümelten wir uns alle hinter dem Turm, um wenigstens ein bißchen geschützt zu sein. Auf gleicher Höhe mit dem Vorsorger

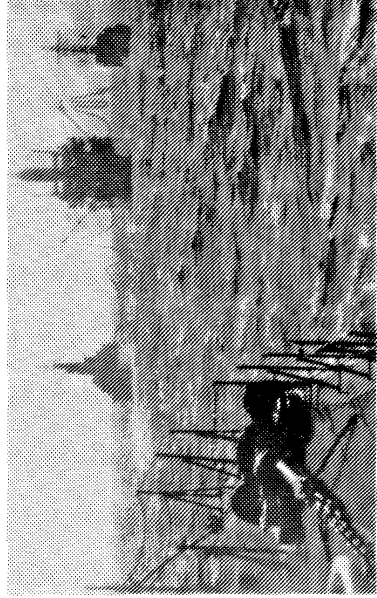
"Green Rover" warten alle auf den Bola Schuß. "Warschau Bola" ertönt es auch gleich darauf über sämtliche Lautsprecher. Alles duckt sich, um nicht das überkommende Geschoß mit der Leine abzubekommen. Doch aus dem Schuß wird nichts. Die Bola landet im Wasser. Neues Glück, neuer Versuch. Aber auch die nächsten beiden Schüsse werden versiebt. Nun treten unsere Stars in Aktion. Aber auch dieser gutgemeinte Versuch wurde nichts rechts. Die Bola landete mit samt Leinen und Gewicht im Wasser. Es war alles so richtig schön verknottet. Man hätte das Gewehr hinterher werfen

hart auf und eine haushohe Welle bricht über uns alle.

Man hört nur noch, wie etwas laut im Wasser aufschlägt. Die wichtigste Verbindung um den Schlauch an Bord zu bekommen, ist gebrochen und das ganze Geschirr mitsamt Schlauch hängt im Wasser zwischen den beiden Schiffen. Zuerst passiert überhaupt nichts. Wird der Anlauf abgebrochen, oder fangen wir nochmal ganz von vorne an?

Dann wird es von der Brücke durchgegeben: "Der Anlauf wird abgebrochen! Stationen aufklaren heißt jetzt die Devise. Zuerst werden die Leinen zurückgegeben, dann die Reling wieder eingesetzt. Als alle Leinen drüben sind, werden die Blöcke, das Werkzeug und alle anderen Sachen von der Back geräumt. Es kommt immer noch Wasser über und man muß während der Aufräumarbeiten höllisch aufpassen, daß man nicht ausrutscht und daß das Wasser einem nicht den Boden unter den Füßen wegrißt.

Bald ist alles aufgeklärt und wir verschwunden erstmal in den Decks, um uns warme Sachen anzuziehen. Gott sei Dank hat niemand in der Nähe des gerissenen Seils gestanden. Wie schnell hätte da einer über Bord gehen können. Toi, toi, toi fürs nächste RAS. (HG Pohl)



Die Rettungsaktion des Kutters

03.11.79. Eigentlich ein ganz normaler Tag. Doch so gegen Nachmittag änderte sich ziemlich plötzlich das Wetter und von Stunde zu Stunde wurden Wind und Wellen immer heftiger. Das Oberdeck wurde mehrmals auf Seefestigkeit geprüft. Auch die Kutterbefestigung schien in Ordnung zu sein.

Gegen 21.00 Uhr passierte dann das Unglück. Das Schiff wurde schon längere Zeit von den hohen Wellen ziemlich hart mitgenommen und laufend krachte die schwere See auch immer wieder gegen den Kutter. Der Kutter rutschte aus seiner Verankerung und wurde nun, freihängend immer gegen die Davids geknallt.

Ich mußte von diesen Vorfällen nichts und träumte seelig in meiner Koje. Gegen 22.00 Uhr wurde ich mit den liebevollen Worten: "Mit Ölzeug und Schwimm-

weste sofort auf die Brücke" recht un-
sanft aus meinem Schlaf gerissen. Auf der Brücke angekommen, wurde ich gleich weiter zum Signaldeck verwiesen. Dort warteten schon Kommandant, Decksmeister und Maat Gruber.

Der Decksmeister erklärte mir, was geschehen war und was er versuchen wollte.

Nachdem wir uns angeseilt hatten, kämpften wir uns zu dritt zum Kutter, um ihn wieder festzuzurren. Nach einigen Versuchen mußten wir wieder aufgeben, denn mit 3 Mann war es nicht zu schaffen. Auf dem Rückweg klatschte eine riesengroße Welle direkt von oben herab aufs B-Deck. Wir konnten uns gerade noch festhalten, um nicht von den Wassermassen weggespült zu werden.

Als wir endlich im Trockenen angekommen waren, wurde erstmal die Lage besprochen. Anschließend weckte der Brückenmaat die ganze Bootsmannsgruppe.

Dann wurden Sicherheitsgurte, Leinen und Werkzeug geholt und in den Bereitschaftsraum "mitte" gebracht. Es folgte eine große Beratung mit dem Decksmeister, wie der Kutter am Besten festgezurt werden könnte. Und wieder wurde uns der gut bekannte Satz ans Herz gelegt: "Eine Hand für sich, die andere fürs Schiff". Selbst der Kommandant sagte zu uns: "Besser der Kutter weg, als Personen".

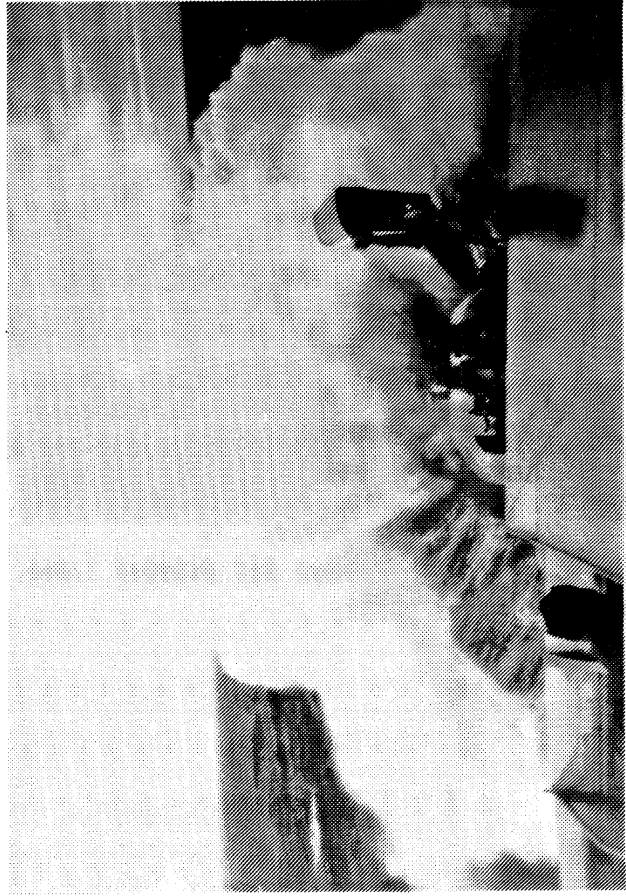
Gerade als wir zum Kutter wollten, kam wieder eine große Welle über, wobei das halbe Schott des Bereitschaftsraumes unter Wasser stand. Nachdem das Wasser abgeflossen war, ging's an die Arbeit. Maat Sauer und ich krabbelten auf allen Vieren mit Werkzeug und Leinen bewaffnet zum vorderen Teil des Kutters. Nach einer ersten Inspektion drehten wir die Spannschrauben des Zurrbogens ganz auf. Dann versuchten wir, den Kutter so in die Halterung zu ziehen, was aber nicht funktionierte. Mit einer selbstgebastelten Taile klappte es dann nach unzähligen Versuchen. Der Kutter kippte bei der Schaukelei immer wieder weg. Es war eine Viecherei bei diesem Wetter, der Kälte und dem Wasser. Auch waren die Ventile des Kutters verstopft und erst bis fast über die Sitzbank vollgelaufen.

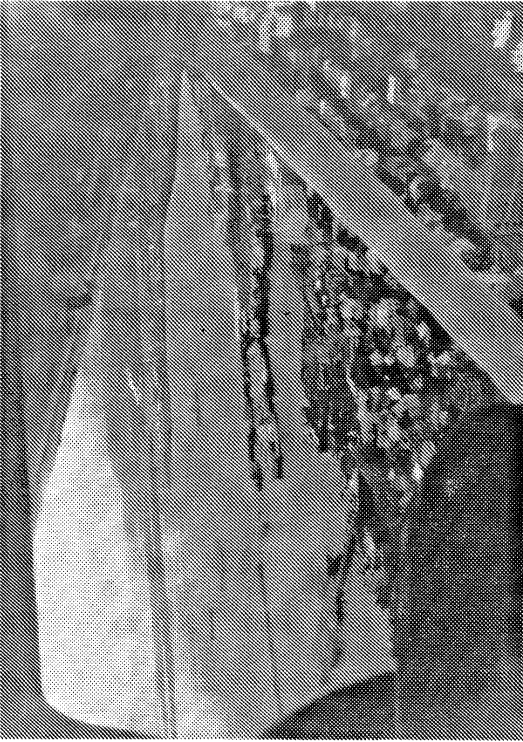
Der Kutter wurde dann mit zusätzlichen Leinen gesichert und endgültig festgezurt. Wir sammelten nun unsere sieben Sachen ein, die nicht über Bord gegangen waren und gingen ersteinmal in die Cafeteria, wo heißer Grog auf uns wartete.

Kommandant und IO beobachteten das ganze Manöver vom Signaldeck aus und bedankten sich für die getane Arbeit bei uns.

Nun hieß es für uns nichts wie in die Koje, um noch eine Mütze voll Schlaf für den nächsten Tag zu erwischen.

(HG Pohl)





Ein Tag in Reykjavik - Eindrücke

Nach dem "Klar Deck" taperten wir zu dritt in die noch etwas weit entfernte Stadt. Unser Schiff hatte in Sundahöfn festgemacht, einem Hafen, der etwa was außerhalb Reykjaviks lag.

Nach einem etwa dreiviertelstündigen Fußmarsch gelangten wir ins Zentrum der Hauptstadt Islands. Wir befanden uns nun inmitten einer modernen Stadt mit allem, was dazugehörte: viele Banken, Postämter, Hochhäuser, wohlsortierte Kaufhäuser, großzügig angelegte Straßen mit viel Verkehr, eine Fußgängerzone.

In dieser kauften wir uns zuerst einen Schwung Postkarten, um allen (unmöglichen Verwandten und Bekannten von unserem jetzigen Aufenthalt einige Grüße zukommen zu lassen. Nach dem



Kurs, nach dem ich an Bord getauscht hatte, kostete eine Karte etwas über eine Mark. Nachdem ich noch das dazugehörige Porto in einer "Postur" erworben hatte, waren die ersten 3000 isländischen Kronen weg. Ich glaubte, auch ohne die Informationen des Schiffsarztes, daß hier alles teurer sei, hatte ich dies alsbald erfahren. So mußte man für einen normalen Kodak-Film für 24 Farbbilder umgerechnet DM 15,-- für einen Kamerafilm gar DM 45,-- bezahlen. Genußmittel waren - für unsere Verhältnisse - sündhaft teuer. Eine 300g Packung Kaffee kostete DM 30,-- Spirituosen waren in gewöhnlichen Geschäften überhaupt nicht erhältlich. Auch Lebensmittel gingen unheimlich ins Geld, wenn ein Hamburger schon fast DM 10,-- kostet... Eines gibt es jedoch, was in Island preiswert ist: Wollprodukte. Einmal in einem Wollgeschäft drinnen, kaufte ich mir sogleich einen Wollpullover aus echter Islandwolle. Auch meine beiden

Kameraden fanden das Angebot günstig - jedenfalls kauften sie den halben Laden leer - einen für Papa, einen für Mama, einen für die Freundin und dann ja noch einen für sich selbst..... Das Angebot in den Kaufhäusern war gut, es waren auch viele deutsche Artikel dabei, wenn sie auch zum Teil das doppelte kosteten, als zu Hause. Das ist ja auch verständlich, da die Isländer außer ein paar Schafen und ihrem Fischfang, der ihnen ohnehin von den Engländern streitig gemacht wird, nicht viel haben und alles importieren müssen. Und das geht nur auf dem kostspieligen Luft- oder Seeweg.

Die überwiegende Mehrzahl der Einwohner Reykjaviks waren zu uns sehr freundlich. Und das, obwohl sie für die Nato nichts oder nur wenig übrig haben. Viele sprechen unsere Sprache, sie wird in den Schulen gelehrt. Auch ist die deutsche Währung bei ihnen gefragt, und wird selbst in den Geschäft-

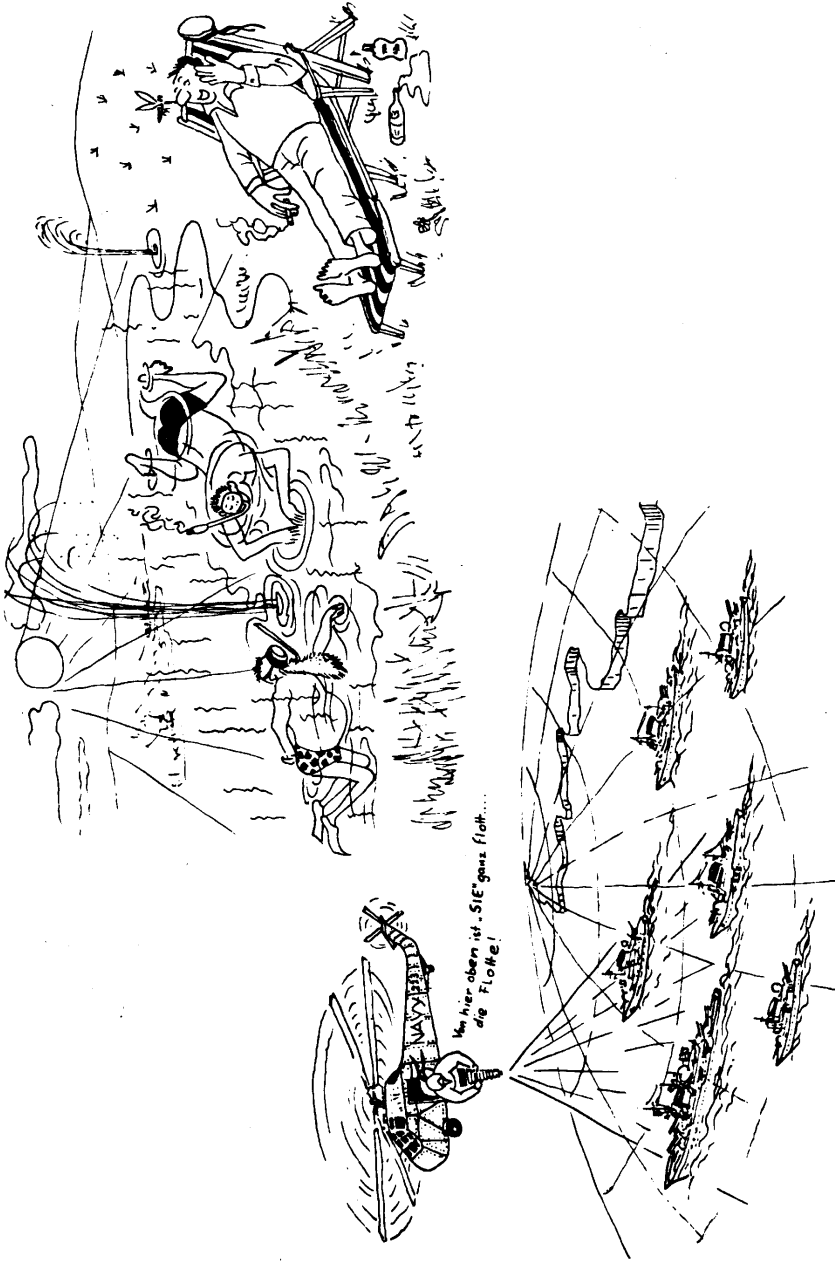
ten zu einem guten Kurs genommen. Der Bemerkung unseres ersten Offiziers, die isländischen Mädchen seien schön, kann ich nur zustimmen. Es besteht in Reykjavik zumindest - ein deutlicher Überschuss an holder Weiblichkeit. Allerdings war es uns unmöglich, von diesem Überschuss irgendwie zu profitieren - Island ist eben ein eisiges, unnahbares, aber schönes Land.....

Auch hatte diese Stadt viele Sehenswürdigkeiten: das Nationalmuseum mit den vielen Wikingerrelikten, die nationale Kunstgalerie, das Museum der Skulpturen, das der Naturgeschichte, ein Volksmuseum....

Durchaus sehenswert war auch die nationale Bibliothek mit dem einprägsamen isländischen Namen "Landsbókaskafn". In ihr konnte man die Urschrift der Edda, der Skaldendichtung und der Saga bewundern. Hier waren einige der ältesten Schriften Europas versammelt.

Nach 18.00 Uhr hatten die Läden geschlossen. Wir hatten von dem vielen Herumspezieren großen Appetit nach etwas Eßbarem und gingen in ein einladend aussehendes Restaurant mit dem vielsagenden Namen "Kar nan". Die Gaststätte fiel schon von weitem auf. In ihren großen Fenstern hingen die Modelle alter Segelschiffe. Drinnen war es schön warm, ein willkommener Gegensatz zu draußen, wo ein kalter Wind durch die Straßen blies. Als Mahlzeit wählten wir "Lammspieß", weil dies eine Spezialität des Landes sein soll. Die leise Musik im Hintergrund und die gemütliche Stimmung machten das Essen zu einem Genuß. In diesem Lokal trafen wir zwei Süddeutsche, die seit drei Wochen durch Island getrampt waren. Leider hatte es, erzählten sie uns, während ihres Aufenthalts hier fast andauernd geregnet.

Danach, es war schon nach 21.00 Uhr, machten wir uns auf dem Heimweg. An einem Kiosk, an dem unser Weg vorbeiführte, lernten wir die Schnellig-



Ne hier oben ist -Sic" ganz froh... die Flohe!

keit der einheimischen Reporter zu bewundern: in einer Tageszeitung fanden wir auf der Titelseite zwei Bilder der "Karlsruhe" mit der Besatzung in Passieraufstellung, wie sie am Morgen in Sundahoeft eingelaufen war.

Der Rückweg war nicht so ganz glücklich gewählt, da wir eine "Abkürzung" genommen hatten, die über Stock und Stein führte. Nachdem wir ein paar Stacheldrahtzäune überwunden hatten, waren wir - am Meer. Von der "Karlsruhe" war allerdings weit und breit nichts zu sehen. Also mußten wir über die Schlickstein- und Schlammwiese wieder zurück, an einer frischverarbeiteten Fabrik vorbei, die den

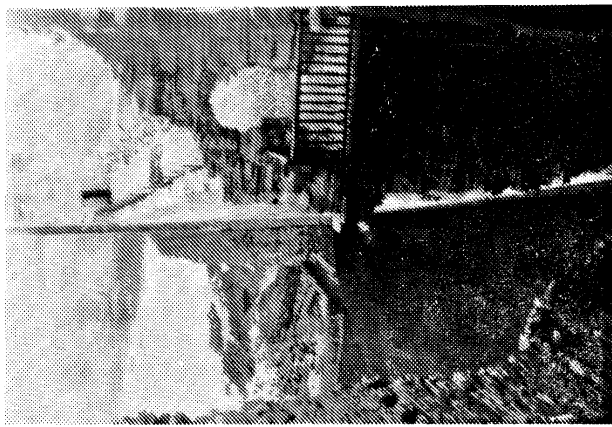
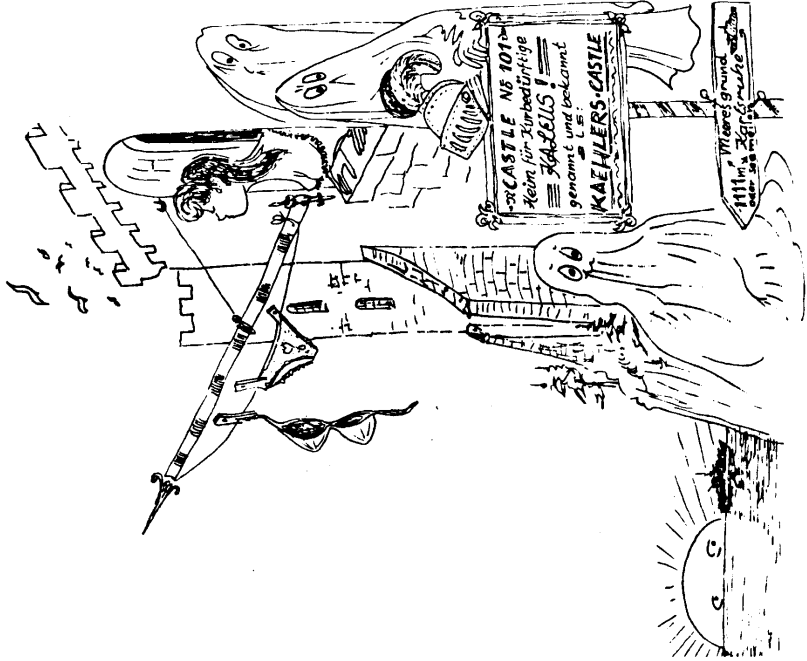
fürchterlichen Geruch toter Fische verbreitete, und über die gleichen glitschigen Huckel, Steine und Löcher wieder zurück. Das alles geschah bei fast vollständiger Dunkelheit. Auf einmal tauchte bei diesem ewigen Gestrauchel eine riesige Gestalt auf, die sich nach der ersten Schrecksekunde als ein neugieriger Ackergaul entpuppte. Ihm gaben wir ein Stückchen Zucker und machten uns wieder auf die Suche nach unserem Schiff, das wir schließlich doch, wenn auch eineinhalb Stunden später, wieder fanden, mit dem Gefühl, einen schönen Tag hinter uns gebracht zu haben, gingen wir in unsere Decks.

Auf den Spuren der Vergangenheit - ein Wochenende in der Lothian- und Borders-Region

Am Samstag morgen gegen 9.00 Uhr stand ich als Zivilist verkleidet im Büro einer Autovermietung in Edinburgh. Nach den entsprechenden Formalitäten, einschließlich des Abschlusses einer Versicherung (schließlich war es das erste Mal, daß ich mich als Autofahrer in den Linksverkehr begab), saß ich in einem schwarzen Flinken Ford Fiesta (kurz fff) genannt), bereit, für meine kleine Expedition in die Geschichte Schottlands. Die ersten Meilen bescherten neben den üblichen Überraschungen in der Gewöhnungsphase an einen neuen Wagen auch öfter und insbesondere bei Kreuzungen und Kreisverkehr die bange Frage, ob ich mich doch wohl noch auf der richtigen Straßenseite befände.

Mein erster Halt galt Craigmillar Castle, einem befestigten Herrensitz eher als der Vorstellung einer Ritterburg gleichen. Heute wird der ehemals wohl herrliche Blick durch Hochhäuser der Außenviertel Edinburghs verschandelt. Ich gebe auch zu, daß schnaufend Gras zerkleinernde Kühe nicht gerade geeignet sind, besonderen Nervenzitzel zu erzeugen. Doch vielleicht war die Gelegenheit, mit dem Schlüssel des Haupttors "bewaffnet", das Castle mir selbst zu eröffnen und zu durchstöbern, es wert, erlebt zu werden. Zügig ging es dann entlang der Küstenstraße, die einen weiten Blick auf das Küstenland freigab, dieser aber zum Landesinneren oft durch niedrige Hecken verwehrt wurde. Einen Eindruck der Lothian Region erhielt ich erst, als ich mich auf die mühsame Suche nach einer kleinen Befestigungsanlage aus der Eisenzeit begab. Am Fuße eines Hügels, statt auf seinem höchsten Punkt gelegen, gehören die Zeiten des Schlachtenlärms längst der Vergangenheit an: heute ist das Gelände eine große Weide und -

zum Hohn seines ehemaligen Zwecks - noch mit einem wackeligen Zaun umgeben. Es wird aber wie viele Anlagen und Gebäude von dem schottischen Denkmalschutz gepflegt und beaufsichtigt, der auch in kleinen Hinweistafeln auf derartige Sehenswürdigkeiten aufmerksam macht. Zurück auf der Küstenstraße hielt ich in Dirleton mein Picknick - Lunch und besuchte quasi als Nachtsicht den herrlichen Garten und die alten Ruinenanlage des Dirleton Castle, das wie so viele seiner Schicksalsgenossen den Kriegswirren der Borderline Kämpfe (Mitte des 16. Jhrts.) zum Opfer fiel. Aber auch heute noch vermag der große sandstein geschmückte Kamin der Festhalle uns zu zeigen, daß hier Menschen gelebt haben, deren Kunstsinn und Le-



bensart sicher höher standen als derjenige der Banden Oliver Cromwells.

Am äußersten Punkt der Region liegt die mächtige sandsteinfeste Tantallon Castle (siehe Bild), die sich 10-fach manns hoch erhebt und, da sie am Rande einer gewaltig steilen Felsklippe erbaut ist, drohend auf das Land als auch auf den Firth of Forth hinaus blickt. Die Grafen von Angus, denen sie fest als Stamm gehörte, befanden sich häufig in offener Auflehnung gegen die schottische Krone, was natürlich, da sie nahe dem Herzen Schottlands liegt, zu häufigen Belagerungen geführt hat. Doch erst in den schon oben erwähnten Borderlinekriegen nach 12monatigem Bombardement der Mauern, konnte die Burg eingenommen werden.

Heute erinnern die Ruinen, umtost vom Wind, während die See verbissen an den Felsenklippen nagt, an den ewigen Unfrieden und die Zerstörungswut des Menschen. Unweit der Küste liegt im

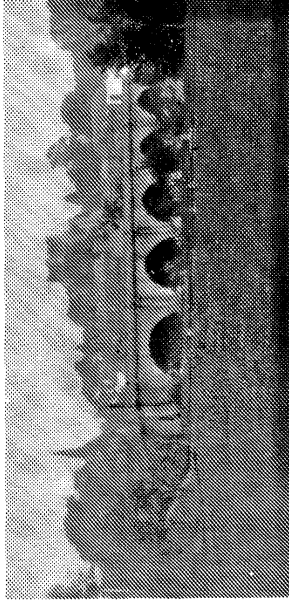
milchigen Mittagslicht Bass Rock, ein gewaltiger, steil auf allen Seiten zum Meer abfallender Felsenklotz, der wohl schon seit den frühesten Mittelalter als ausbruchssicheres Gefängnis gedient haben dürfte.

Den Spuren einer unserer deutschen Balladen folgend, nämlich der Glocke von Dunbar, erreichte ich dennoch ein heute existierendes Städtchen gleichen Namens. An die glorreichen Zeiten erinnerte nur noch ein Turmhaus aus dem 17. Jhrt. mit einer Sandsteinsäule, davor, deren Kapitell an den vier Ecken seines Wulstes aus Sandstein gehauene Menschenköpfe zeigte. Die emsige Geschäftigkeit eines Samstagfrühnachmittags vermochte mich nicht sonderlich zu begeistern und so fuhr ich in Richtung Borders Region mich südlich wendend. An der Straße hielt ich noch, um eine alte Ernmühle anzusehen, die nicht nur heute noch funktionstüchtig ist, sondern bei der auch der Mülhweiher mit Enten und Gänsen und den alten Trauerweiden ganz das Bild vermittelt, das uns die Romantik von solch einem Platz entwerfen würde.

Auf winkligen und unübersichtlichen Pfaden ging es dann zum Stammsitz der Grafen von Bothwell, deren vierter Maria Stuart heiratete. Am gemächlich fließenden Tynefluß heben sich die noch stehenden Außenmauern majestätisch zum Himmel. Doch anstelle des Lärms tosender Feste "störte" außer dem leise plätschernden Wasser nur gelegentlich das Zwitschern eines Vogels, die schon fast unheimliche Stille

Auf der Weiterfahrt kam ich an mehreren Ruinenanlagen der frühen Bronze- und Eisenzeit vorbei, die alle auf Erhebungen der Lammermuir Hills gelegen, einen weiten Rundblick auf das umgebene Land bieten.

Der Abend sah mich in Lauderm, wo ich übernachtete und Gelegenheit hatte,



einem Treffen der Mitglieder der verschiedenen Clans dieser Gegend beizuwohnen.

Der Sonntagmorgen lud mit herrlichem Sonnenschein zu einem Spaziergang in den riesigen Park eines nahegelegenen Schlößchens ein: durch einen Herbstwald, dessen vielfältig bunte Blätter in herrlichen Farben leuchteten, lief ich fast 10 Minuten, ehe ich den Landsitz erreichte. Auch hier wundervoller Friede und absolute Ruhe, die nur durch das Säuseln des Windes "gestört" wurde. Den Sonntagmorgen hatte ich dem Besuch zweier Kathedralen gewidmet: Kelso und Dryburgh Abbey. Die Abbey von Kelso (siehe Bild), ein aus Sandstein kunstvoll errichteter Bau in gotischem Stil ist leider nur noch in ihrem Westflügel erhalten. Doch noch heute künden die schlanken, himmelwärtsragenden Bögen, die Laster und Rosetten von der einst wohl vollendeten baulichen Schönheit, die alle Bauten des Städtchens über-



ragend, von fern schon dem Betrachter offenbar wird. Die alte Steinbrücke nahebei wäre noch zu erwähnen: ihre architektonische Anlage aus Doppelbögen bestehend, gab die Vorlage für die so berühmte alte "London Bridge", die heute irgendwo im amerikanischen Wüstensand zweckentfremdet steht. 4 alte Kandelaber der London Bridge zieren die Brücke von Kelso, zur Erinnerung an die Tatsache, das sie das architektonische Vorbild ihrer berühmten Schwester in London war.

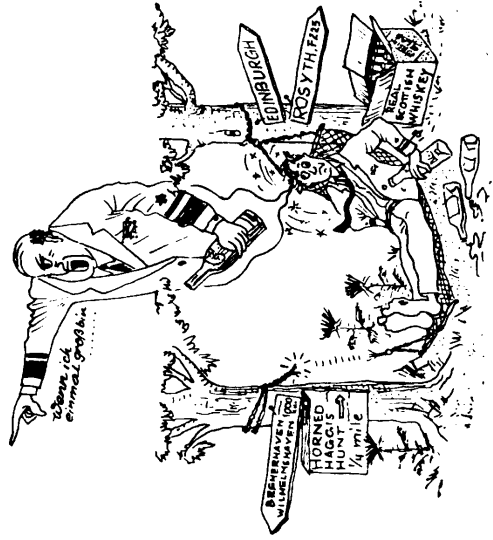
Die Dryburgh Abbey nahe St. Boswells wurde leider ebenfalls wie die von Kelso in den Kriegswirren der Borders wars zerstört. Heute umgeben von hohen Tannen entdeckt sie sich nur den Wanderern, die sie mit einiger Mühe finden, nicht nur architektonisch sind ihre Überreste sehenswert: hier wurden auch Sir Walter Scott, der Autor des unvergänglichen Ivanhoe und der Field Marshal Earl Haig, der engl. Commander-in-Chief in Frankreich (1915) beerdigt.

Ein Besuch in dieser Gegend ist unbedingt auch der Abbey von Metrose abzustatten, die aus der gleichen Zeit wie die von Kelso und Dryburgh aber noch reicher gegliedert ist. Leider bewölkte sich der Himmel vollständig und ein aus allen nur möglichen Öffnungen sich prasselnd ergießender Regen verdüsterte die Eindrücke.

So werden selbst die herrlichen gotischen Bögen des Seitenschiffs sowie wie Roste über dem Hauptportal in ihrem beschädigten Zustand ohne Glasfenster zum Mahnmal einer selbst vor Kunstschätzen nicht haltmachenden Zerstörungswut. Der Regen jedoch konnte mich nicht abhalten, mir wenigstens eine der Befestigungsanlagen der Eisenzeit näher anzusehen. Ich hatte mir die Anlage ausgesucht die nahe Melrose auf dem nördlichen der Eildon Hills - zweier 400 m hoher durch einen Bergsattel

verbundener Erhebungen gelegen ist. Entlang schlammigen Viehfaden, durch triefnasse Weidegründe über Zäune und durch fast kniehohes Heidekrautgestrüpp ging es in einstündigem Marsch ständig und stetig recht steil bergan. Etwas kurzatmig, nass von außen und innen aber zufrieden mit der Entscheidung erreichte ich die Hügelspitze: und wenn auch der Rundblick durch den wolkenverhangenen Himmel und den dampfenden Boden nicht gerade den erwartungen entsprach, sorgten doch die sich langsam auflösenden wolkenfetzen für eine Stimmung, in der ich die Begegnung mit einem Menschen aus der Eisenzeit sicher nicht als ungewöhnlich empfunden hätte. Die Erdverbundenheit, der feuchte, leicht modrige Geruch des nahen Waldes, der herüberwehte, um das Zwielicht eines schon frühzeitig hereinbrechenden Abends verstärkte noch diesen Eindruck.

Die Zeiten ändern sich, die Landschaft kaum aber sicher nicht die blökenden Schafe, die heute wie vor 3000 Jahren hier weideten. Auf der Fahrt Richtung Edinburgh sah ich mir noch den Wohnsitz von Sir W. Scott, Abbotsford House an, in dem er so viele seiner Romane geschrieben hat.



Die Rückfahrt im Abendlicht eines sich spät, zu spät sich noch aufklärenden Tages beschloss einen wunderschönen Ausflug auf den Spuren der Vergangenheit in der Lothian und der Borders Region und als ich im Dunkeln mich dem Lichtermeer Edinburghs näherte, war ich mir sicher, daß dieses Land noch viele Geheimnisse und Schönheiten birgt, die eine Rückkehr unbedingt lohnen.

SA 3/11/79

Ein deutscher Matrose auf einem kanadischen Schiff

Die Hiobsbotschaft, daß ich im Laufe des folgenden Nachmittags, als Crosspoller, auf das kanadische Schiff gehen sollte, erreichte mich morgens um 10.00 Uhr. Doch keiner konnte mir aus meinem Abschnitt, zu diesem Zeitpunkt, genauere Angaben über das Vorhaben machen. Erst gegen Mittag, als mir der Abschnittsleiter versicherte, daß ich auf ein anderes Schiff kommen würde und auch schon mal meine Sachen zusammenpacken sollte, erfuhr ich nun 100prozentig, daß ich ausgetauscht werden sollte. Die Zeit war unbestimmt, es hieß nur im Laufe des Nachmittags. So verließ ich dann unser Schiff nach dem Mittagessen.

Es gelang mir schnell, durch meine paar Englischbrocken, bei der Wache des Kanadiers, mich verständlich zu machen. Ich wurde nun erst einmal von einem zum anderen geschickt. Keiner wußte so recht etwas mit mir anzufangen. Schließlich nach einer halben Stunde Aufenthalt in der Cafeteria wurde mir ein Bett und ein Spind zugewiesen. Nach dem Verstauen der Sachen versuchte ich nun mit ein paar Leuten, die in einer Sitzecke in der Unterbringung, saßen, ein Gespräch anzufangen. Leider gelang es mir nur zum Teil, denn man war mit anderen Dingen beschäftigt. Man erwähnte aber gleich, ich könne mich schlafen legen oder an Land gehen.

Letzteres tat ich dann. Der Landgang sollte auf diesem Schiff erst um 04.00 Uhr beendet sein. Doch ich kam schon um 01.00 Uhr von Land zurück und testete meine mir zugewiesene Koje. Zum anderen Morgen mußten alle Crosspoller um 05.00 Uhr aus der Koje. Es war nur, um uns zu checken. Danach konnten wir dann wieder schlafen oder wer Interesse hatte, konnte sich das Schiff zeigen lassen. Mehrere von uns 8 Crosspollern ließen sich das Schiff zeigen. Der Abschnitt, in dem man auf dem eigenen Schiff tätig war, hatte Priorität vor den anderen Stationen im Schiff. Man muß hierbei erwähnen, daß ein paar Englischkenntnisse doch sehr von Nutzen sein konnten. Nach der Führung blieb es wiederum uns überlassen, was wir machen wollten.

So lernten wir von ganz allein den Trott auf dem Kanadier kennen, daß hieß morgens bis 08.00 Uhr schlafen oder länger, waschen, essen und danach bis 09.30 Uhr sich irgendwo im Schiff aufhalten, da die Kanadier von 08.30 Uhr bis 09.30 Uhr Reinnschiff machten. Das soll aber nicht heißen, daß wir beim Reinschiff nicht weiterschlafen durften. Danach blieb es wieder jedem selbst überlassen, was er machen wollte.

Dieser Rhythmus spielte sich dann auch zu den anderen Mahlzeiten ab. Am Schluß gab es nur noch schlafen, essen, schlafen. Wenn man nun den Versuch machte, sich mit irgend jemanden zu unterhalten, bekam man zwar freundlich Antworten auf seine Fragen, doch dann war da die Sprachbarriere. So war es die meiste Zeit uns überlassen, uns selbst zu beschäftigen und uns zu unterhalten.

Es fehlten auch Informationen, wie z.B. Rückkehr auf das eigene Schiff, wann, wie und wo oder die Möglichkeit zu nutzen, mit dem Hubschrauber zu fliegen. Diese Informationen kamen, wenn sie kamen, nur spärlich an die einzel-

nen Leute durch. Ich meine, der Informationsfluß auf dem Kanadier könnte für die Crosspoller noch verbessert werden.

Dagegen kann man zu der kanadischen Küche nichts sagen. Hier gab es immer reichlich und meist sogar zur Auswahl das Essen. Morgens wurde das Frühstück für jeden einzelnen gesondert zubereitet. Man konnte hier zwischen drei Sorten wählen.

Wenn aber nun mal jemand das Frühstück versäumt hatte, so war es zu jeder Zeit möglich, sich frischen Toast und Kaffee zu machen. Ich meine, so etwas ist eine sehr empfehlenswerte Einrichtung.

Wenn man nun das Ganze im Sinne des bekommenen Schlafens betrachtet, kann man sagen, es waren Ferien vom täglichen Alltag.

Cross-Pollination – einmal anders

Der Tag begann schon unheilvoll. In den frühen Morgenstunden hatten uns Ausläufer des Hurrikan David einen schweren Sturm beschert, der vielen den Schlaf raubte. Meine Nachtruhe wurde durch das Verteilen von Tabletten gegen Schwangerschaftserbrechen (und gelegentlich auch gegen Seekrankheit) und die Versorgung kleinerer Verletzungen höchst abwechslungsreich gestaltet. Der Vormittag und frühe Nachmittag verliefen dann beinahe zu ruhig, fast beschaulich, als plötzlich ein Hubschrauber-Anflug per SLA angekündigt wurde. Da ich mich – anders – lautender Gerüchte zum Trotz – auch bemühe, meinen "militärischen Pflichten" nachzukommen, hatte ich den Tagesdienstplan und die Serials gelesen oder besser: studiert. So war es schon mehr Gewißheit denn Vorahnung, daß sich etwas Ungewöhnliches anbahnte. Die Bestätigung erhielt ich in Form eines Telefonanrufs vom SOPO aus der OPZ: Patient mit schwerer

Fingerverletzung an Bord der HMS Bacchante. Wenn auch schon längst totgesagt, so gleicht doch meine Aufgabe an Bord ein wenig der des alten Hausarztes: ergo – so schnell wie möglich zum Patienten. Doch was mitnehmen? Wenn auch meine Notfallkiste vieles wichtige für eine solche Situation enthielt, so fielen mir doch noch zahlreiche Dinge ein, die noch zusätzlich von Nutzen sein könnten. Merkwürdigerweise gibt es Situationen, bei denen man sich hinterher zwar noch an manches Detail erinnern kann, der Gesamtablauf aber – wie eine zu schnell gedrehte Szene – an einem vorüberauscht. So muß ich irgendwie Blauermann und Stiefel angezogen haben und mich zusätzlich mit Pullover, Parka und Handschuhen ausgestattet haben. Ich sehe mich noch auf den Achterdeck stehen, werde wie ein kleiner Junge "gegürtelt" und blitzschnell in die Höhe gezogen. Zwischen Himmel und Erde mich um die eigene Achse drehend verschwimmen die Konturen. Noch eben erhasche ich einen Blick auf die "Karlsruhe": groteskerweise erscheinenden die Menschen wie Puppen, die in ihren Bewegungen innehaltend eher aus einer gestellten Szene denn aus der Wirklichkeit zu stammen scheinen. Ihre Stimmen sind längst im Brausen von Wind und Motorenlärm erloschen. Beinahe von selbst befinde ich mich dann an Bord des Hubschraubers der Nipigon. Es dauert einen Augenblick, bis ich begreife, daß das runde Etwas aus Haaren, Hebeln und Helm, das mir gegenüber sitzt, einer der Besatzung ist. Mit erstaunlicher Schnelligkeit erhalte ich gleichfalls den überaus zweckmäßigen Helm mit den Kopfhörern, stellt er doch durch seine Sprechverbindung die einzig mögliche Kommunikation in dem Lärmchaos dar. "Sind Sie okay?" mechanisch nickte ich, Anfang gut... Zum Herumschauen komme ich kaum, schon wird die Tür des Seaking wieder geöffnet. Am Ende der Plattform

sitzend, die Füße im Nichts baumelnd, kann das Auge keinen ruhigen Fixpunkt finden, das Schwanken von Hubschrauber, Schiff und (scheinbar) auch des Horizontes vereiteln jeden derartigen Versuch. Mein Abstieg aus dem Hubschrauber wird zu einem kleinen Sprung aus den Wolken: ich bin zu früh ausgestiegen und als dann der Haltegurt durch einen plötzlichen Ruck meinen Sprung brems, wird die Luft leicht knapp. Etwas steifbeinig komme ich auf dem Achterdeck der HMS Bacchante zu stehen und gehe dann tapsig wie nach einer Mondlandung zu dem Patienten, der schon in Begleitung auf mich wartet. Die Verletzung ist schlimm, es liegt eine schwere Fingerfraktur mit ausgedehnter Weichteilverletzung vor. Wird der Finger noch zu retten sein? Nach einer Notversorgung wird zuerst der Patient – in vorschriftsmäßigem Anzug mit Helm und dann ich zum Hubschrauber emporgehievt. Kaum ist die Tür geschlossen, geht es Richtung Küste und damit zur Klinik. Die Organisation ist vorbildlich: mein Befund und die Diagnose sowie die von mir für erforderlich gehaltenen Maßnahmen werden unverzüglich weitergeleitet. Als wir dann nach etwa 15minütigem Flug den Stützpunkt Shearwater erreichen, erwartet uns bereits ein Krankenwagen. Kaum habe ich Zeit, der Seaking-Besatzung zu danken, die nicht nur alles in ihrer Kraft stehende getan hat, um vorzuorganisieren, sondern auch noch Zeit fand, mir Telefonnummern aufzuschreiben, Geld zustecken und besonders wichtig ständigen Kontakt über mich zu dem Patienten zu halten. In der Klinik lief alles reibungslos: Dokumentation, Schockprophylaxe, Untersuchung, Röntgen, Operationsvorbereitung. Um 19.00 Uhr Ortszeit begann dann die Operation unter Leitung eines plastischen Chirurgen, bei der ich ehrenvollerweise assistieren durfte. Alles ging glatt, nach ca. 3 Stunden er-

wachte der Patient wieder aus der Narkose. Sein Finger - sofern nicht unerwartete Komplikationen eintreten - darf wohl als gerettet angesehen werden: ein guter Erfolg nach einer solchen Strapaze. Im Gespräch anschließend zeigte sich einmal mehr, wie klein die Welt sein kann: der plastische Chirurg ist mit einem meiner Dozenten an der Universität Mainz befreundet. Es ist gegen 23.00 Uhr als ich mich schließlich verabschiede, um die Nacht in einem Heim für SanOffz. zu verbringen - alleine. Von Halifax habe ich also entgegen anderslautenden Vermutungen - das Nachtleben nicht genossen, mangels jeglicher Toilettengegenstände werde ich mit einem hygienisch verpackten Schächtelchen ausgestattet, das u.a. Rasierzeug, flüssige Seife u.a.m. enthält. Es sei noch erwähnt, daß der Portier an der Rezeption des Offz.-Heimes mich recht ungläubig gemustert hat, als ich gegen 23.00 Uhr bei ihm ankam; schwer gepackt mit Notfaltkoffer, Schutzhelm, Micki-Mäusen, 2 Schwimmwesten und das Schächtelchen mit den Toilettenartikeln, das alles und dann noch im "Kampfdress in einer vornehm eingerichteten Halle".

Am nächsten Morgen meldete ich mich, wie am Abend zuvor besprochen, beim 10 der "Isaac Swears", die ja wegen einer Reparatur noch im Hafen lag und beabsichtigte, um 08.00 Uhr auszulaufen. Ich wurde sehr zuvorkommend aufgenommen und war - ganz selbstverständlich - beim Auslaufen bei der Passieraufstellung mit dabei. Anzug: Seestiefel, Blaumann 1. Garnitur, englischer Pullover mit Dienstgradabzeichen und holländischer Offiziersmütze - kurz - ich war vollständig integriert und keiner schien daran etwas besonderes zu finden, am allerwenigsten die Schiffsführung. Während der nächsten Stunden hatte ich da nun Gelegenheit, Sitten und Gebräuche an Bord des holländischen Schiffes kennen-

zulernen. Die viel größere O-Messe mit Bar und gemütlicher Sitzbank wurde zum Lesen, Briefe schreiben oder auch Kartenspielen benutzt. "Zugelassen" waren nur die Offiziere einschließ-lich des 10. Die Bar war allzeit geöffnet, für jedermann (betrunken war keiner), es gab Essen innerhalb bestimmter Zeiten, auch für Weiterbildung war gesorgt: das Filmprogramm umfaßte neben den herkömmlichen Sction und Crime Filmen auch das bildende Genre des Sexfilms. Die Sonntagsroutine war durch besondere Ruhe im Schiff gekennzeichnet: Zwischen 13.00 und 17.30 Uhr durfte bis auf die Wache ein jeder seiner Lieblingsbeschäftigung an Bord nachgehen: viele schliefen, andere trimmten sich durch Decksrundläufe oder lasen. Keine Durchsage störte diese Sonntagsidylle. Auf der Brücke - gleichfalls Ruhe -- es befanden sich nur der WO und wohl der Brückenmaat und ein Ausguck dort. Den Kommandant des Schiffes hatte ich am Vormittag in einem Gespräch kurz kennengelernt, ihn aber dann nicht mehr gesehen, da er auf seiner Kammer aß und diese üblicherweise nur verließ, um die dienstlichen Dingen nachzugehen. Die Offiziersmesse durfte er nur mit Erlaubnis als Gast besuchen. Die Lage schien - nicht nur durch die Sonne - so klar zu sein, daß es sie zumindest am Sonntag nicht gab. Besonders gut gefiel mir da das rege Messeleben und der freundschaftliche Kontakt zu meinen Offizierskameraden und natürlich auch zu meinem Kollegen, der gerne - wegen meines hohen Ranges und der seiner Meinung nach damit verbundenen Vorteile mit mir getauscht hätte.

Im Lichte der Abendsonne verließ ich dann im Hubschrauber der Bacchante, einer Wasp, die Isaac Swears. Da wir die gesamte Zeit bis zum Erreichen der "Karlsruhe" mit offener Tür flo-gen, hatte ich ausreichend Gelegen-heit in den Kurven das Glitzern der Meeresoberfläche im Lichte der unter-

gehenden Sonne zu bewundern. Noch einmal wurde ich hinuntergelassen und hatte - wenn auch schon ein wenig sicherer - einige bange Sekunden zu überstehen. Von vielen, die sich meine "Landung" angesehen hatten, wurde ich gleich mit Fragen über Halifax überhäuft, sodaß ich mir nur als fremder Neuigkeitenlieferant vorkam; erst als unser 10 mich mit den Worten: "Schön, daß Sie wieder da sind", begrüßte, da erst hatte ich das Gefühl, wirklich wieder zurückgekehrt zu sein.

SA 15/09/79

Abwechslungsreiches Wochenende in See

Auszug aus der „Bordzeitung“ Stanavforlant 79

Samstag in See

Wenn die Sonne lacht
und die Blüten blühen
Wenn man Frühschoppen macht
und die Wolken ziehn
Wenn der Feldhase hoppelt üben grün
nen Klee,
dann ist es Samstag, aber nicht in See.

Wenn du liegst im Bett,
Dir ist wohlilig und warm
und du träumst noch nett
und entgast den Darm
und es brüllt wie ein biöder der UvD
"rise, rise, Seemann", dann ist Samstag
in See!

Wenn Du müde noch gähnst
reckst und streckst dich noch eckig
dich schon sauber fast wähnst
doch dein Handtuch ist dreckig (Anm.
Waschmaschine ist kaputt)
Vom Seegang bei Nacht jeder Knochen
tut weh
dann weißt Du: es ist wieder Samstag
in See!

Wenn Du beim Frühstück am Klapptisch sitzt
der Kaffee ist kalt, Deine Achsel schwitzt
das Brötchen ist härter als das gipsige Ei
im Ohr das Marine-Morgengeschrei
Dein Nachbar kotzt, im Gesicht weiß wie Schnee
sieh, dann ist es Samstag, Samstag in See.

Von dieser Art Samstag sind sechse bisher
und jeder neue fällt doppelt schwer
und wie Du auch guckst, Du siehst einfach kein Land
und zählst die Tage im Sniffel-Verband (Anm. SNFL=snifel)
Und der Dampfer rollt ständig von Luv nach Lee
Das sind Deine Wochenenden in See.

Wenn um 9 Du auch auf Deine Rein-schiffstation mußt,
im Herzen regt sich nur Haß und Frust
der Div rückt nicht von Deiner Pelle (Div= Bootsmann)
und Du putzt schon wieder die gleiche Stelle
es naht der 10, daß er noch was er-spähe:
Dann hast Du Deinen Samstag in See.

Wer am Schluß der Reise Bilanz mal macht
und zieht nen dicken Strich
und hört, wie mancher Landser lacht:
der hat solche Samstage nicht
und dann schenkt die Marine in Gene-rosité
"2" (1) Tage sie Dir für die Samstage in See
dann fühlst Du Dich geschunden:
allein während Sniffel hast nämlich Du
12 Wochenenden ans Bein Dir gebunden.

Wenn zu Haus Freddy Quinn
für nen Mordsgewinn
seine Seemannsromantik vorbrabbelt
stellst Du's Radio ab, denn Du hast
nur im Sinn:

der hat jetzt genug gesabbelt
von Mädchen, Hawaii und Aloha - he
doch niemals singt der vom Samstag in See.

SOPO 30/09/79

Spätherbst

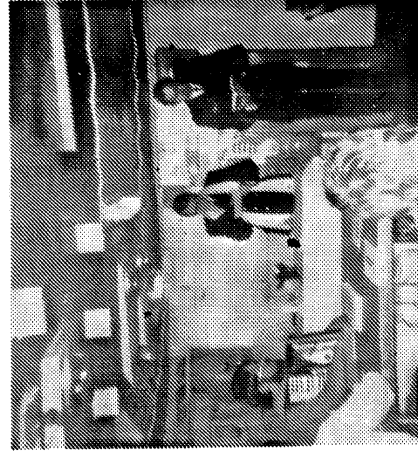
Der Spätherbst waltet garstig gar
in kalt, naß, kahlem Kleid;
er bringt uns seine Warnung dar:
bald kommt des Winters lange Zeit.

Die Bäume ihr schmuckes Laub verlier'n;
Der Himmel trüb und grau;
Der Blüten letzte im Frost erfrier'n;
Der Wind bläst scharf und rauh.

Jedoch es keinen Anlaß gibt,
zu brüten stumpf und starr;
ER, der Natur und Menschen liebt
macht auch den Himmel wieder klar.

Klar für die Zeiten des Advent;
Die Tore öffnet auf der Welt,
damit der Hoffnung Einzug Ihr erkennt,
die des Lebens Freude Euch erhält.

SA 12/11/1979



Gedanken zum Sonntag:

WARUM ?

1. Gottes Wege sind verborgen -
ER kennt das Heute, weiß das Morgen -
Herrliche Gaben gibt er - von uns
kaum beachtet;
uns, die es so oft nach materiellen
Gütern trachtet -
doch ER fordert auch zur gleichen
Zeit!
2. Gesundheit und des Lebens Glück wir
so gering erachten;
für unser götliches Geschick kaum Dank
wir dafür brachten -
sie sind uns Selbstverständlichkeit!
Bis daß der Wahrheit Tag anbricht
uns bitter klar der Einsicht Licht
zerreißt die Schleier der Selbst-
herrlichkeit.
3. Aufschreiend klagen wir dann an
des Schicksals Schlag und schein-
bar wir zerbrechen dran,
bedeckt von Not und Leid.
Hab'ich es verdient ? Warum grad-
ich ?
Daß Du mich schlägst, den "bösen"
Nachbarn aber nicht?
Wo bleibt Gottes Gerechtigkeit ?
4. Gott läßt mit sich rechten nicht
wie groß auch unsere Not;
unergründlich dunkel bleibt auf
ewig sein Gebot -
doch ER weiß um unsere Qual!
So wird des Leides Kummer uns ent-
fliehen
läßt Trost und Hoffnung in das
Herz er ziehen
und Freud'und Friede ohne Zahl!

SA 10/11/1979

Die Polartaufe

An Neptun – Warnung

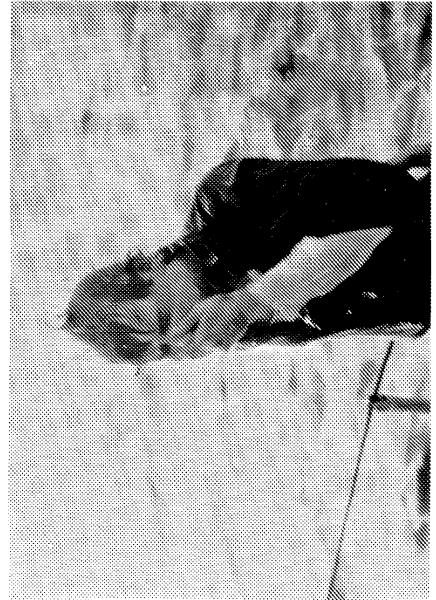
Hör zu Du schlampiger Suppenpanscher.
Du meinst doch nicht, Dein Geblubber
über die Schiffslautsprecheranlage
würde und einschüchtern. Da hast Du
Dir gewaltig in den Finger geschnitten.
Nur weil wir mit unserem Schiff, dem
Portlandbewinger Karlsruhe, über so
einen komischen Breitengrad, den
Polarkreis, fahren, sind wir nicht ge-
willt, Dir blubberndem Tattergreis
irgendwelche Art von Unterwürfigkeit
oder Angst entgegenzubringen.

Nichts gegen Taufen – aber jedes Kind
weiß, daß so etwas nur in Kirchen von
hochqualifiziertem Personal durchge-
führt wird. Also, nicht wir müssen
uns in acht nehmen.

Nein, nicht wir --

Du und Deine nach Tümpel riechenden
Anhänger. Denn wir sind nicht bereit,
uns einschüchtern zu lassen. Passiert
das trotz dieser Warnung noch einmal,
werden wir Euch jagen und von Bord
treiben, so daß Ihr noch oft mit Grau-
en an die versuchte Polartaufe auf
der Fregatte Karlsruhe zurückdenken
werdet.

Vergiß es nicht



Lied der Ungetauften

- I. Neptun ist ein wüster Mann, jup-
heidi, jupheida,
an ihm sind viele Schuppen dran,
jupheidi heida.
Von Kopf bis Fuße naß und grün,
als ob darauf die Algen blüh'n,
jupheidi und jupheida, jupheidi
heida.
- II. Dieser schuppenkranke Mann,
der sich selbst nicht helfen kann,
wird, der Nachweis ist erbracht,
von Ungetauften ausgelacht.
- III. Die Seeleut' er erschrecken will,
doch damit kommt er nicht ans
Ziel.
Er will sie taufen, dieser Tropf,
doch jeder spuckt ihm auf den
Kopf.
- IV. Der Neptun mit dem Dreizack
droht,
die Ungetauften sehen rot.
Polarkreis, der wird überquert,
auch wenn sich Neptun kräftig
wehrt.
- V. Gesellen, die ihm helfen wollen,
auf der Karlsruh sich nicht sehn-
lassen solln,
sonst werden sie und auch Neptun,
von Bord gejagt mit Schimpf und
Hohn.
- VI. Drum alle, die ihr ungetauft,
und nicht an den Neptun glaubt,
stimmt in dieses Lied mit ein,
und laßt doch Neptun, Neptun sein.

M. Gress
A. Bross

Kleine Alltagsfreuden oder „was schon längst mal gesagt werden sollte“

Strafaufratz

Thema:

Die Anzugsordnung und ihr Sinn

Seit 1956 besteht unsere Bundeswehr. Die Anzugsordnung, ein wichtiges Kapitel, stammt aber schon aus der Frühzeit des Menschen, wie zahlreiche Ausgrabungen aus dieser Epoche belegen.

Zu nennen sind Jericho, Ugarit (nord-syrische Küste) oder Catal Hüyük in der Südtürkei. Fand man doch in Catal Hüyük die Überreste eines Kriegers, dessen Rangabzeichen in mehreren goldenen Armreifen bestanden, die die Vermutung zuließen, daß es sich hier bei um einen antiken Marineturken gehandelt haben muß.

Auch fand, nach mühseligem Wühlen, eine archäologische Expedition eine Handvoll echter Bronzenägel, die in die Wand einer Galeere gehämmert wurden und dort zum Aufhängen der gefleckten Brustfelle (= Dienstgradgruppe PuO) benutzt wurden.

In der Nähe der vermeintlichen Offiziersmesse - es gab auf einer Galeere deren drei: Kommandant, Erster Offizier und GVO (Galeerenversorgungs-offizier) - fand man ein zerbrochenes Tontäfelchen, dessen mühsame Entzifferung (dauerte Monate) folgendes überraschendes Resultat erbrachte: Es handelt sich um eine "res disciplinarya". Der Fachoffizier für das Ölen der Ruder (Ausbildungszeit: 3

Jahre) belehrte darin einen Maaten der stehenden Wache wie überaus wichtig es doch sei, auch beim Ölen der Gallerenruder den dafür speziell vorgesehenen, richtigen Anzug zu tragen. Da er diesem Befehl nicht nachgekommen wäre, solle er mit gespitztem Kiel die folgende Abhandlung mit Hieroglyphenschrift, schön säuberlich, in weichen Ton ritzen:

"Die Wichtigkeit der Anzugsordnung in Zusammenhang mit der Wahrung der inneren und äußeren Sicherheit des Reiches"

Wenn man sich einmal unsere heutigen Vorschriften (Anzugsordnung) gelegentlich zu Gemüte führt und eine Parallele zu den damaligen Vorschriften zieht, so kann man einen gewissen Gleichklang nicht abstreiten.

An die Anzugsordnung des Soldaten müssen (nach REIBERT, Marine) besonders hohe Anforderungen gestellt werden: Ein un militärischer Anzug kann die Einsatzfähigkeit und Schlagkraft der Bundeswehr und als Folge davon die äußere Sicherheit der Bundesrepublik beeinträchtigen. Fast immer wird der soldatischen Gemeinschaft schwerer Schaden zugefügt. Die Anzugsordnung ist nicht teilbar danach, ob eine "große" oder "kleine" Sache ansteht. Die Anzugsordnung, wird sie mutwillig mißachtet, kann auch in scheinbar kleinen Dingen das Leben oder die Gesundheit anderer gefährden!

Quod erat demonstrandum:

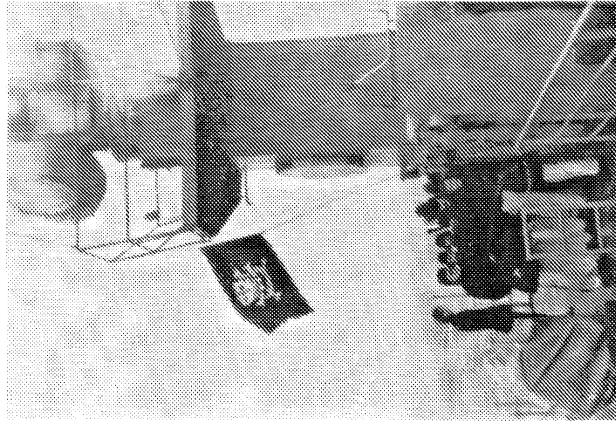
"Die Sicherheit eines Staates hängt also nicht nur von einem Guillome ab, sondern auch von einem Schlips."

Ein elektronisches Märchen

Es war einmal zur Zeit $t = 0$ ein armer, aber rechtschaffener Vierpol namens Eddy Wirbelstrom. Er bewohnte einen bescheiden möblierten Hohlraum mit Dielektrikum und fließend kaltem und warmen Sättigungsstrom. Leider mußte er während der kalten Jahreszeit für die Erwärmung der Sperrschichten noch extra bezahlen. Seinen Jahresunterhalt bestritt er mit einer Verstärkerzucht auf Transistorbasis. Eddy Wirbelstrom liebte er mit der ganzen Kraft seiner Übertragungsfunktionen Ionchen, die induktivste Spule mit dem kleinsten Fehlwinkel im ganzen Kreis und Tochter der einflußreichsten Emk. Ihr remanenter Ferretkörper, ihre symmetrischen Netzingänge und ihre überaus harmonischen Oberwellen beeinflussten selbst die Suszeptibilität ausgedienter leidener Flaschen (was viel heißen will).

Ionchens Vater, Cosinus Phi, ein bekannter Industriemagnat und Leistungsfaktor, hatte allerdings bereits konkrete Schaltpläne für die Zukunft seiner Tochter. Siesollte nur einer anerkannten Kapazität mit ausgeprägtem Nennwert angeschlossen werden, aber wie so oft, während der Lebensdauer. Der Zufallstrieb wollte es anders. Als Ionchen eines Tages, zur Zeit $t = t_1$, auf ihrem Picofahrrad vom Friseursalon nach Hause fuhr - sie hatte sich die neue Sinuswelle leihen lassen - da geriet ihr ein Sägezahn in die Filterkette. Aber Eddy Wirbelstrom, der die Gegend periodisch frequentierte, eilte mit minimaler Laufzeit hinzu, und es gelang ihm, Ionchens KippSchwingung noch vor dem Maximum der Amplitude abzufangen und gleichzurichten.

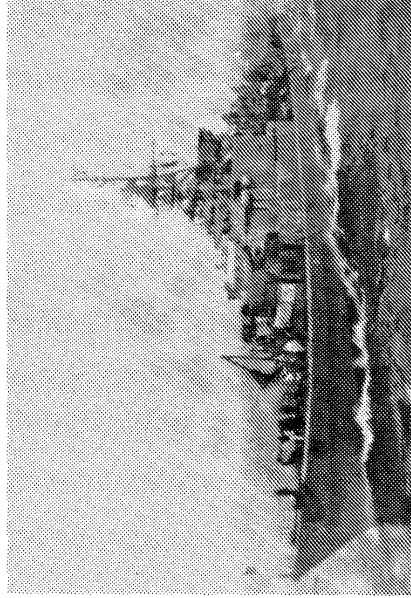
Es ist sicher nicht dem Zufall zuzuschreiben, daß sie daraufhin sich zur Zeit $t = t_2$ wiedersahen. Eddy lud Ionchen zum Abendessen ins Kinginte-



Brücke angelangt waren, nahm Eddy seinen ganzen Durchgriff zusammen und emittierte: "Bei Glaß, mein Ionchen, Deine lose Rückkopplung hat es mir angetan".

Der Informationsgehalt dieser Nachricht durchflutete Ionchen mit O. Die Summe aller V1 bis Vn entstehenden Ergebnisse war zu überwältigend, und so entglitt sie der Kontrolle ihrer Zeitkonstanten. Im Überschwanze des jungen Glücks erreichten beide vollausgesteuert die Endstufe.

Und wenn sie nicht gedämpft wurden, so schwingen sie noch heute.



gral ein. Jedoch das Ringintegral hatte Ruhezeit. "Macht nichts", sagte Ionchen, "ich habe zu Mittag fast 0,2 kw gegessen und die Sättigungsinduktion hat bis jetzt gehalten. Außerdem muß ich auf meine Feldlinien achten."

Unter irgendeinem Vorwand lud Eddy sie daraufhin zu einer Rundfahrt im Rotor ein, aber Ionchen lehnte ab. "Mir wird bei der zweiten Ableitung immer so leicht übel" und so unternahmen sie, ganz entgegengesetzt den Schaltungen von Vater Cosinus Phi, einen kleinen Frequenzgang in das nahegelegene Streufeld. Der Abend senkte sich über die komplexe Ebene, am Himmel erglänzten die Sternschaltungen. Eddy und Ionchen genossen die Isolierung vom lauten Getriebe der Welt. Nur ein einsamer Modulationsbrummer flog vorbei. Sanft plätscherten die elektromagnetischen Wellen ans Gestade und leise rauschten die Röhren. Als sie an der Wheatstone-

Abschied

fm hnlms isaacsweeers
to comstanavforlant
stanavforlant

bt

nato unclas
sic jix
sailias

after a complete tour d'atlantique we sadly say goodbye to you and will remember the highly professional attitude of this force consisting of that many identities. happily a goodby promises another reunion. merry christmas and a happy new year for luce: a prosperous journey to your southern belles
bacchante: we will meet again, don't know where, don't know when
karlsruhe: glückliche eisenbahnfahrt in die heimat
nippigon: the haggish hunt is over
stavanger: the war is over, the bottle is empty

bt

Sailpast

Der Sailpast, die Verabschiedung einzelner Flottenmitglieder vom Verband, fand für uns während der Überfahrt von Antwerpen nach Portsmouth statt. Es war das letzte gemeinsame der FORCE vor Einlaufen in U.K.

Trotz des kalten Windes - es war schon Anfang Dezember - standen alle unmitttelbar abkömmlichen Soldaten an Oberdeck. Niemand wollte sich das gebotene Schauspiel entgehen lassen.

Unser Schiff, von anderen Einheiten liebevoll FGS "Jägermeister" genannt, begeisterte durch Einfallsreichtum.

Besatzungsliste vom 14. Aug. 1979

(Beförderungen vom 01. Okt. 79 nicht berücksichtigt)

| LNr. | DG | Name | (AR) Vorname | LNr. | DG | Name | (AR) Vorname |
|------|--------|----------------|-----------------|------|-------|----------------|--------------------|
| 1 | FKpt | Kähler | Gerhard | 29 | OBtsm | Iken | (26) Egon |
| 2 | KptLt | Feja | Wolfgang | 30 | OBtsm | Kanand | (61) Werner |
| 3 | Starzt | Dr. Fries | Jochen | 31 | OBtsm | Künzel | (63) Dieter |
| 4 | KptLt | Nahde | Wolf-Werner | 32 | Btsm | Lorenz | (42) Heinz Hermann |
| 5 | KptLt | Hoffmann | Klaus | 33 | Btsm | Leister | (42) Karl-Erich |
| 6 | KptLt | Schuth | Detlev | 34 | Btsm | Quintus | (33) Werner |
| 7 | KptLt | Lancelle | René | 35 | Btsm | Strenger | (32) Hagen |
| 8 | KptLt | Seidenstücker | Jürgen | 36 | OBtsm | Steffens | (32) Holger |
| 9 | OLTzS | Hass | Bertold | 37 | OBtsm | Staebener | (11) Detlef |
| 10 | OLTzS | Scheerer | Thomas | 38 | Btsm | Schmidtke | (42) Herbert |
| 11 | OLTzS | Janssen | Ülfert | 39 | Btsm | Theilmann | (24) Rolf |
| 12 | LtzS | Kammerlocher | Hans | 40 | OBtsm | Warnecke | (62) Friedel |
| 13 | LtzS | Freudenberg | Norbert | 41 | Btsm | Zilian | (42) Dieter |
| 14 | LtzS | Wilke | Hartmut | 42 | Btsm | Blum | (62) Wolfgang |
| 15 | LtzS | Hauke | Günter | 43 | M | Konze | (11) Arno |
| 16 | FzS | Baumann | Ernst | 44 | OMt | Arndt | (31) Volker |
| 17 | FzS | Bried | Martin | 45 | HG | Anzenberger | (21) Martin |
| 18 | Btsm | Arich | (31) Wolfgang | 46 | OG | Amann | (43) Winfried |
| 19 | Btsm | Becker | (43) Wolfgang | 47 | G | Arens | (11) Gerhard |
| 20 | OBtsm | Bietz | (42) Wolfgang | 48 | G | Angermeyer | (42) Jürgen |
| 21 | Btsm | Blum | (62) Wolfgang | 49 | OMt | Bernhardt | (33) Udo |
| 22 | Btsm | Brodersen | (23) Joern | 50 | OMt | Burkard | (43) Hans-Joachim |
| 23 | OBtsm | Grossmann | (11) Manfred | 51 | OMt | Baumgärtner | (43) Emil |
| 24 | Btsm | Herbig | (31) André | 52 | OMt | Brinker | (43) Heinz |
| 25 | OMt | Haupt | (81) Wieland | 53 | Mt | Bäcker | (26) Heinz-Uwe |
| 26 | Btsm | Hellwig | (26) Rainer | 54 | Mt | Blech | (43) Hans-Jürgen |
| 27 | Btsm | Hunholz | (42) Rainer | 55 | Mt | Betten | (31) Klaus |
| 28 | OBtsm | Hoffmann | (21) Hans-Peter | 56 | Mt | Baum | (42) Waldemar |
| | | | | 57 | Mt | Brunner | (43) Johann |
| | | | | 58 | OG | Bohn | (42) Peter |
| | | | | 59 | G | Bergmann | (42) Klaus |
| | | | | 60 | G | Bauer | (33) Hubert |
| | | | | 61 | G | Brauer | (23) Joachim |
| | | | | 62 | G | Bross | (21) Achim |
| | | | | 63 | M | Blonn | (11) Gerd |
| | | | | 64 | M | Böhnert | (31) Lutz |
| | | | | 65 | M | Brodde | (23) Thomas |
| | | | | 66 | M | Brunn | (42) Thomas |
| | | | | 67 | Mt | Detholf | (42) Axel |
| | | | | 68 | G | Dartsch | (42) Peter |
| | | | | 69 | G | Dumeier | (43) Peter |
| | | | | 70 | G | Deinass | (26) Jörg |
| | | | | 71 | G | Dreher | (27) Michael |
| | | | | 72 | G | Demant | (11) Frank |
| | | | | 73 | Mt | Erger | (21) Thomas |
| | | | | 74 | Mt | Epp | (11) Kurt Simon |
| | | | | 75 | G | Epp | (61) Gerhard |
| | | | | 76 | G | Engels | (43) Ronald |
| | | | | 77 | Mt | Fischer | (37) Heiner |
| | | | | 78 | Mt | Fischer | (42) Christian |
| | | | | 79 | Mt | Freiberger | (25) Harald |
| | | | | 80 | G | Faller | (33) Hagen |
| | | | | 81 | G | Fachinger | (11) Gilbert |
| | | | | 82 | G | Flindt | (31) Karl-Heinz |
| | | | | 83 | G | Ferdinand | (31) Franz |
| | | | | 84 | M | Fecher | (43) Olaf |
| | | | | 85 | OMt | Gotta | (33) Ulrich |
| | | | | 86 | Mt | Gruber | (11) Werner |
| | | | | 87 | Mt | Gänsler | (31) Robert |
| | | | | 88 | GUA | Gegg | (28) Reiner |
| | | | | 89 | HG | Gerl | (35) Thomas |
| | | | | 90 | OG | Gaßner | (11) Thomas |
| | | | | 91 | OG | Giesen | (23) Stefan |
| | | | | 92 | OG | Gräfe | (23) Olaf |
| | | | | 93 | G | Groner | (27) Gregor |
| | | | | 94 | G | Gotzmann | (11) Heino |

| | | | | | | | | | | | |
|-----|------|-------------|-------------------|-----|-----|------------|------------------|-----|-----|--------------|------------------|
| 95 | G | Grosser | (42)Gerd | 130 | G | Lünser | (42) Wolfgang | 165 | G | Reich | (33) Hartmut |
| 96 | M | Gottschalk | (43)Harald | 131 | G | Lenuweit | (62) Peter | 166 | M | Roncsek | (53) Peter |
| 97 | M | Greß | (36)Michael | 132 | G | Lämmerhirt | (36) Michael | 167 | M | Reese | (42) Axel |
| 98 | M | Greving | (32)Rolf | 133 | M | Leuschner | (23) Jens | 168 | OMt | Seyfried | (33) Erwin |
| 99 | M | Glatter | (26)Harald | 134 | M | Latzel | (62) Andreas | 169 | Mt | Sauer | (11) Richard |
| 100 | OMt | Harms | (42)Helmut | 135 | M | Lindemann | (23) Lutz | 170 | OG | Segbert | (21) Norbert |
| 101 | Mt | Hees | (21)Harald | 136 | OG | Matzke | (42) Rainer | 171 | Mt | Semrau | (23) Uwe |
| 102 | Mt | Hofmann | (31)Peter | 137 | Mt | Menne | (43) Thomas | 172 | OG | Spieckermann | 32) Jörg |
| 103 | GUA | Höpfner | (23)Dirk | 138 | HG | Meyer | (11) Harald | 173 | G | Spauszus | (81) Christian |
| 104 | OG | Holz | (62)Thomas | 139 | G | Meyer | (42) Wilhelm | 174 | OMt | Stangier | (81) Christoph |
| 105 | OG | Haeler | (42)Günter | 140 | OG | Müller | (43) Thomas | 175 | Mt | Stoltz | (63) Helmut |
| 106 | G | Heuel | (21)Bernd | 141 | Mt | Mundt | (61) Willi | 176 | Mt | Streich | (21) Peter |
| 107 | G | Holstein | (21)Frank | 142 | OG | Nehring | (36) Thomas | 177 | Mt | Stephan | (61) Michael |
| 108 | G | Hausmann | (36)Heinz-Friedel | 143 | OMt | Neumeister | (31) Günther | 178 | G | Stegemöller | (23) Bruno |
| 109 | G | Hoffmann | (21)Klaus | 144 | G | Nüschén | (11) Ralf | 179 | G | Staerkle | (42) Wolfgang |
| 110 | G | Holzengkamp | (21)Johannes | 145 | Mt | Obstoy | (43) Jürgen | 180 | OMt | Schinke | (36) Hans-Jürgen |
| 111 | M | Hergenröder | (23)Klaus | 146 | OG | Ortner | (11) Josef | 181 | Mt | Scheffel | (28) Reiner |
| 112 | M | Heger | (11)Klaus | 147 | OMt | Peters | (32) Dieter | 182 | Mt | Schönrank | (23) Reinhard |
| 113 | M | Heß | (11)Norbert | 148 | OMt | Pitzschel | (37) Reinhard | 183 | Mt | Schmitz | (62) Rainer |
| 114 | Mt | Intemann | (42)Heinz | 149 | GUA | Pläge | (21) Carsten | 184 | Mt | Schneider | (42) Robert |
| 115 | OMt | Klose | (63) Michael | 150 | HG | Pohl | (11) Jürgen | 185 | Mt | Schmidt | (43) Joachim |
| 116 | OMt | Koenig | (42) Bernd | 151 | OG | Polzin | (43) Joachim | 186 | Mt | Schneider | (36) Klaus-Peter |
| 117 | OMt | Krießmann | (43) Harald | 152 | G | Pinnel | (63) Uwe | 187 | OG | Schatke | (32) Norbert |
| 118 | OMt | Kluever | (31) Joerg | 153 | G | Pfaff | (42) Hans-Werner | 188 | G | Schulze | (43) Uwe |
| 119 | OMt | Korte | (24) Hans-Dieter | 154 | G | Pieper | (33) Christian | 189 | G | Schlicht | (21) Thomas |
| 120 | Mt | Kortz | (33) Karlheinz | 155 | M | Peters | (23) Helmut | 190 | G | Schäfer | (31) Hartmut |
| 121 | Mt | Kreuzer | (43) Josef | 156 | Mt | Rinke | (42) Heiko | 191 | OMt | Tebben | (23) Rolf |
| 122 | OGUA | Köhnen | (38) Hans-Joachim | 157 | Mt | Rahlf | (32) Bernd | 192 | HG | Thomas | (42) Achim |
| 123 | HG | Kratschmer | (62) Edwin | 158 | Mt | Rosenbaum | (28) Peter | 193 | G | Toplak | (31) Randolf |
| 124 | G | Klingenberg | (36) Walter | 159 | Mt | Rössler | (42) Ulrich | 194 | G | Traupe | (42) Uwe |
| 125 | G | Klein | (36) Ralf | 160 | HG | Rein | (31) Franz | 195 | G | Trageser | (42) Heinz |
| 126 | G | Kuddes | (36) Uwe | 161 | OG | Rux | (33) Walter | 196 | M | Ubben | (43) Martin |
| 127 | G | Kürpick | (43) Michael | 162 | OG | Rosenow | (42) Rainer | 197 | M | Voeth | (11) Ludger |
| 128 | G | Koritnik | (32) Rüdiger | 163 | G | Rink | (23) Jürgen | 198 | OMt | Will | (24) Heinz-Peter |
| 129 | OG | Lauterbach | (43) Bernd | 164 | G | Rasche | (42) Karl-Heinz | 199 | Mt | Wenzel | (42) Rainer |

Typisch - unsere Durchsagen...!
 =====
 "...Vorschau an Oberdeck! Der Sonardom
 schwenkt ohne Warnung..."
 "...Der Kajak hat ein Gespräch an der
 Wache..."
 "...Die Dampfturbinen werden hochge-
 fahren..."
 "...folgende Soldaten zur Wache: lasse
 Anrede, Namen und Dienstgrad weg..."
 (Durchsage an den Decksmeister)"Ober-
 bootsmann Schmadding zur..."

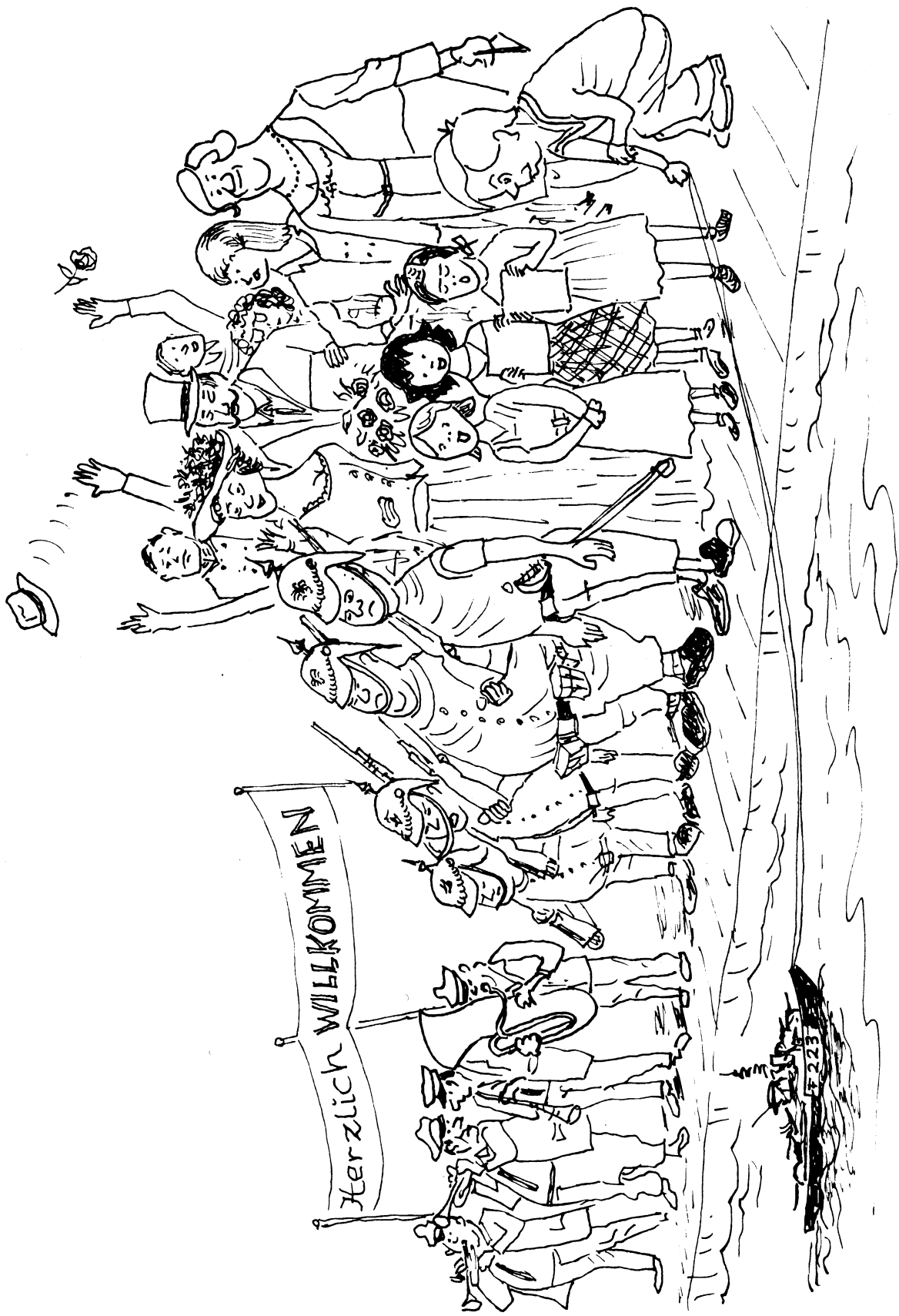
Tätigkeitsbeschreibung:

Ausbildungs-

reihe

| | | | | | |
|-----|------|------------|-------------------|----|-----------------------------|
| 200 | Mt | Wormland | (42) Dieter | | |
| 201 | OGUA | Wolf | (11) Mario | 11 | Decksdienst |
| 202 | GUA | Wolf | (27) Harry | 21 | Fernmeldebetrieb |
| 203 | OG | Wiesner | (32) Hans-Joachim | 23 | Ortung |
| 204 | G | Wolf | (43) Peter | 24 | Führungselektronik |
| 205 | G | Waltherm | (62) Kurt | 25 | Fernmeldetechnik |
| 206 | G | Waltermann | (33) Reinhard | 26 | Navigation |
| 207 | G | Weber | (33) Uwe | 27 | Signalbetrieb |
| 208 | M | Warnstorf | (42) Detlev | 28 | Elektronikaufklärung |
| 209 | M | de Witte | (11) Peter | 31 | Überraschungsmechanik |
| 210 | Mt | Zahr | (11) Klaus | 32 | Überraschungsmechanik |
| 211 | Mt | Bruns | (26) Karl | 33 | Unterwasserwaffenmechanik |
| 212 | HG | Ditzinger | (11) Rainer | 36 | Unterwasserwaffenelektronik |
| | | | | 37 | Überraschungsmechanik |
| | | | | 38 | Unterwasserortung |
| | | | | 42 | Kortentechnik |
| | | | | 43 | Elektronik |
| | | | | 61 | Stabsdienst |
| | | | | 62 | Verpflegung |
| | | | | 63 | Materialbewirtschaftung |
| | | | | 81 | Sanität |







Sea King



STANAVTORLAND

Fregatte F 223
Karlruhe



Wasp



HMS Slaverger



HMS Bacante



HMS Pipigon



USS Luce



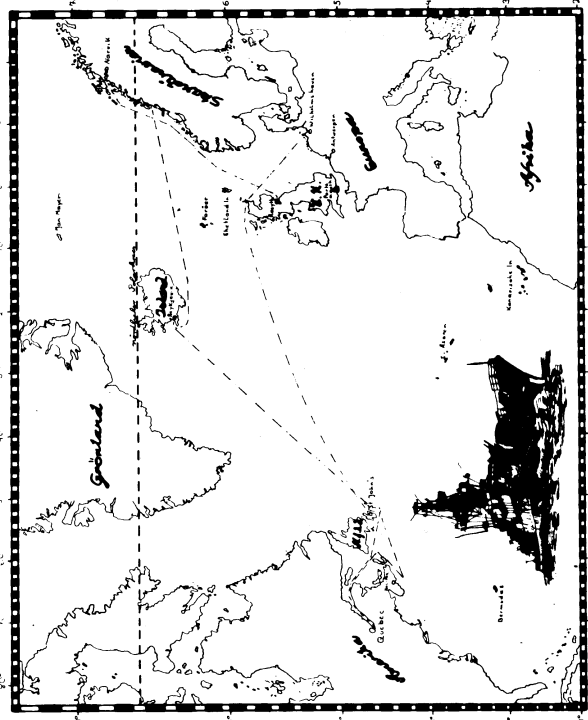
TGS Karlsruhe



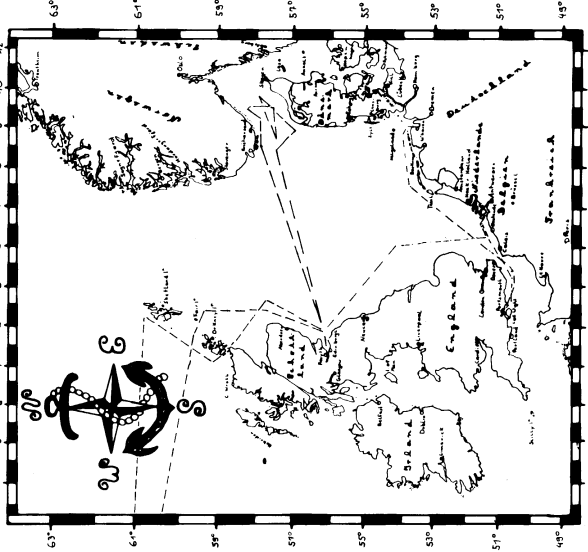
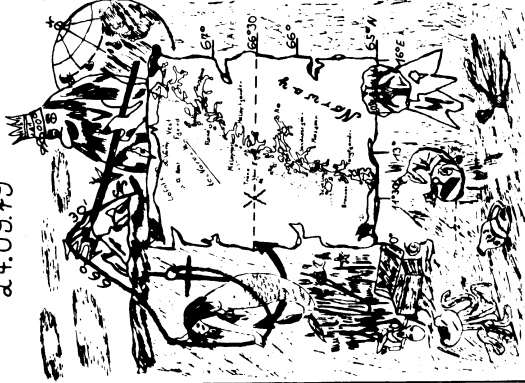
HMMS Isaac Sweers



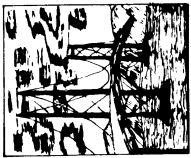
MRP Almirante
pereira Da Silva



podartaufe
24.09.79



Rosyth



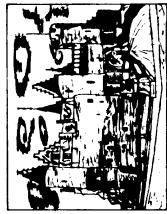
Quebec



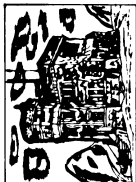
Portsmouth



Roskjavik



St John's



Anlwerpen

Cabot Tower

Auslauf/Tag: 14. August 1979 Cirkelweg: 6. Dezember 1979
 Seemeilen, gesamt: 14.079 Setztage: 61 Meilen/Tag: 50
 Nördlichste Breite: 69° 17' Westlichste Länge: 7° 19' 49"

St. John's 23. August bis 29. August 14. September bis 18. September
 Quebec 27. August bis 4. September
 Roskjavik 16. September bis 22. September
 Rosyth 20. September bis 1. Oktober
 Anlwerpen 1. Oktober bis 9. Oktober 11. November bis 14. November
 Portsmouth 9. November bis 22. November 14. November
 Portsmouth 24. November bis 2. Dezember