



FGS KÖLN
GOING WEST!

Vorwort

Sich selbst und anderen Erinnerungen bewahren ist eigentlich jede Anstrengung wert. Unbestritten ist, daß reisen bildet.

Je bewußter, je aufgeschlossener, je interessierter das Gebotene aufgenommen wird, desto intensiver wird es erlebt und in Bildung umgesetzt. Die Zugehörigkeit zum NATO-Verband „STANDING NAVAL FORCE ATLANTIC“ ist in besonderer Weise eine Herausforderung an das persönliche Engagement. Der zwangsläufig erfolgende Vergleich zwischen den Einheiten dieses typ- und nationalgemischten Geschwaders bewirkt, daß sich ein gesunder Ehrgeiz entwickelt, gleich gut oder besser zu sein, was letztlich in einen hohen Einsatz- und Leistungsstandard mündet.

Nicht Rivalität sondern Kameradschaft, Für- und Miteinander prägen den Geist dieser NATO-Gemeinschaft und lassen sie gerade deswegen einen guten Ruf genießen.

(Volker Hartmann)

Fregattenkapitän und Kommandant

Eine Idee . . .

Das Telefon in VB 2 läutet. Der IO ist am anderen Ende der Leitung. Seltsam, aber spontan überlege ich, ob irgend etwas in meinem Abschnitt Anlaß zur Kritik geben könnte. Doch das Gespräch nimmt eine überraschende Wendung.

"II AO, Sie haben doch Spaß an journalistischer Tätigkeit im weitesten Sinne?!" Ich bejahe. Die folgenden Äußerungen des IO sorgen für Verblüffung. Haben Sie Lust, als Projektoffizier die Realisierung eines Buches über unsere STANAVFORLANT-Teilnahme in die Hand zu nehmen?" Bevor ich einen Denkprozeß über das Für und Wider starten kann, habe ich bereits zugesagt.

In der Tat existieren gleich mehrere Gründe, die ein solches Unternehmen lohnend erscheinen lassen. Zum einen macht es einen Unterschied, ob man etwa für eine Woche Einzelausbildung in

der Deutschen Bucht betreibt oder ob man für dreieinhalb Monate die heimische Umgebung gegen die Zugehörigkeit zu einem NATO-Verband eintauscht. Dies um so mehr, als uns der anliegende Törn aus der relativen Enge Europas in die Weite Nordamerikas führen wird. Obendrein bietet die - vielleicht - letzte große Fahrt der "Köln" eine günstige Gelegenheit, ihr ein bescheidenes Denkmal in Buchform zu setzen. Vor allem aber soll allen Besatzungsmitgliedern, ehemaligen "Köln"-Fahrern und Freunden der Marine ein Erinnerungsstück in die Hand gegeben werden, das man, je länger diese Fahrt zurückliegen wird, um so lieber aufschlagen wird, um sich zurückzusetzen in ein Quartal anno 1981, das zwar keine Urlaubsreise darstellt, dafür aber um so reicher an Erlebniswerten war ...

MICHAEL J. KESSLER
(Oberleutnant zur See)

Die STANAVFORLANT und ihre dreifache Aufgabenstellung

"Join the Navy, see the World". Dieser eingängige, von zahlreichen Seefahrernationen über viele Jahre gehegte Werbespruch hat im Zeitalter eines weltumspannenden Touristiknetzes und sprunghaft steigender Rohölpreise viel von seinem Reiz eingebüßt. Eine STANAV-Teilnahme vermag in dieser Hinsicht, abhängig von der jeweiligen Reiseroute, auch heute noch einiges zu bieten. Wer jedoch annimmt, Steuergelder in beträchtlicher Höhe würden allenfalls verpraßt, um einigen hundert Marinesoldaten von Zeit zu Zeit einen mehrmonatigen Aktivurlaub zukommen zu lassen, sollte sich zuvor die Zielsetzung der Ständigen Seestreitkräfte Atlantik vor Augen führen.

Die Geburtsstunde der STANAVFORLANT datiert auf den Dezember 1967, als anlässlich einer Ministertagung des Nordatlantikrats die Schaffung einer ständigen multinationalen Flottille von Schiffen in Zerstörer- und Fregattengröße beschlossen wurde. Das von diesem Verband zu bestreichende Seegebiet umfaßt 31 Mill. qkm, in dessen Weite sich täglich mehr als 3000 Handelsschiffe aufhalten. Letztere Zahl dokumentiert augenfällig die Abhängigkeit der NATO-Mitgliedstaaten von ungehinderter Nutzung der Seewege. In einem Spannungs- bzw. Verteidigungsfall gewinnen sie vitale Bedeutung für die Versorgung und Verstärkung Westeuropas. Nur eine im Frieden gemeinsam

eingeeübte Ausbildung schafft die Grundlage der Handlungs- und Verteidigungsfähigkeit in Zeiten politisch-militärisch krisenhaften Entwicklungen. Abgeleitet davon lautet die primäre Aufgabe der STANAVFORLANT: Vervollkommnung der Zusammenarbeit durch das gesamte Spektrum maritimer Einsatzmöglichkeiten abdeckende Übungen. Dazu gehören koordinierter Überwasserwaffeneinsatz ebenso wie U-Boot-Jagd, Standardisierung des Fernmeldewesens neben der Erstellung eines optimalen Lagebildes im Verband, die Zusammenarbeit mit und Führung von Flugzeugen als auch das Fahren der verschiedensten taktischen Formationen.

Die zu durchkreuzenden Seegebiete offenbaren den teilnehmenden Einheiten die gesamte Palette der klimatisch-geographischen Eigenheiten des Nordatlantiks und seiner Randmeere und machen alle Aspekte der Seekriegsführung transparent. Ob Operationen im Tief- oder Flachwasser, Zusammenarbeit mit Trägern oder Konvoisicherung, S-Boots-Abwehr oder das Verhalten in minengefährdeten Gebieten - die Teilnahme an der STANAVFORLANT zeigt die differenten Bedrohungen auf See in all ihrer Vielfalt auf.

Neben dem operativen Einsatz ist der repräsentative Aspekt nicht zu unterschätzen. Ob in See oder im Hafen, stets dokumentiert das Auftreten des NATO-Einsatzverbandes Existenz und

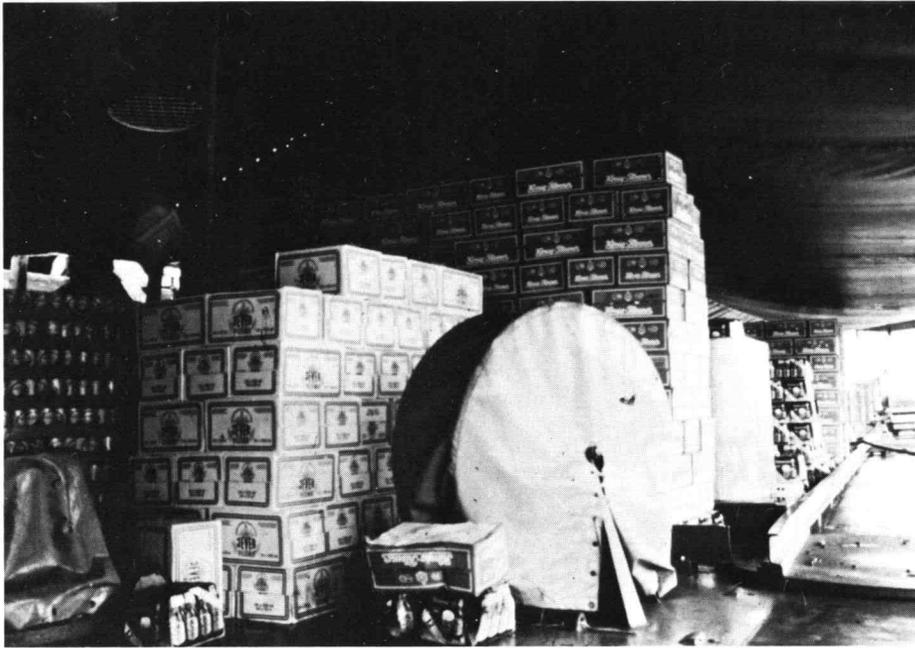
Wirksamkeit der westlichen Allianz, verdeutlicht die einheitliche Ausrichtung vieler Nationen auf ein Ziel: Wahrung des Friedens und des freien Zugangs und der ungehinderten Nutzung der hohen See. Die entsprechende Leitlinie der NATO, ex pluribus unum, findet hierbei während Hafenbesuchen ihr Äquivalent zu den Übungen auf See in Form offizieller Treffen mit örtlichen Vertretern der Politik, Wirtschaft, Militär und Presse ebenso wie anlässlich des Gedankenaustausches der jeweiligen Fachleute des Verbandes. Fließend gestaltet sich der Übergang zur dritten, von den Seeleuten oft als vorrangig empfundenen Aufgabe der STANAV: Über den dienstlichen Rahmen hinaus die Kontaktaufnahme zwischen den Besatzungsmitgliedern der Force, sei

es nun bei Sportvergleichen, Parties oder Gesprächen zwischen den einzelnen Soldaten. Hierbei eröffnet sich die einzigartige Chance, die unter anderer Flagge dienenden Soldaten, ihre Probleme, Wünsche und Eigenarten kennenzulernen, den eigenen Horizont zu erweitern und Vorurteile abzubauen. Darüber hinaus bietet der Landgang Gelegenheit, fremde Städte, Landschaften und vor allem die Menschen zu erleben, Bekanntschaften zu schließen und vielfältige Eindrücke zu gewinnen.

Und irgendwann wird es jedem, wenn auch vielleicht unbewußt, klar, daß die gewaltigen Wassermassen unseres Planeten nicht nur trennen, sondern auch vielmehr verbinden ...

Stimmt es, Herr Kalen, daß wir keinen Treibstoff mehr haben?





Grundnahrungsmittel warten auf Abnehmer



Gent - Modernes würde hier nur stören ...

Idylle mit 2 PS Grafenschloß



Auf Wiedersehen, „Schlicktown“ Guten Tag, „Gent“

Der Wettergott half am Morgen des 24. Mai in Form strömenden Regens ein wenig mit, die bevorstehende dreieinhalbmonatige Trennung von Familie, Freunden und vertrauter Umgebung zu erleichtern. Nach, für viele schmerzlichem Abschied von den Angehörigen als auch aufmunternden Worten des Befehlshabers der Seestreitkräfte der Nordsee, Flottillenadmiral Thäter, dauerte es dann nach Verlassen des Jaderewiers nicht lange bis zu einem Wiedersehen mit der Sonne.

Der Transit nach Genf verlief ruhig und zeichnete sich mit einer Dauer von 26 Std. als kürzester Seetörn unserer STANAV aus, wobei noch einige Zeit auf Schleusengang in Terneuzen und Kanalfahrt entfielen. Der Seekanal wurde bereits 1827 fertiggestellt und ermöglicht seit Inbetriebnahme der neuen Seeschleuse 1968 Schiffen bis zu einer Tragfähigkeit von 80 000 t die Einfahrt nach Gent.

In See waren wir bereits zur Force gestoßen, die sich am 26.5. aus dem Zerstörer "Claude v. Ricketts" (USA) sowie den Fregatten "De Ruyter" (Flaggschiff, NL), "Arrow" (GB), "Assiniboine" (CAN), "Köln" und "Braunschweig" (D), "Westhinder" (B) und "Stavanger" (NOR) zusammensetzte. Die drei letztgenannten Einheiten wurden in Gent aus dem Verband verabschiedet.

Gent, die Hauptstadt Flanderns, gelegen am Zusammenfluß von Leie und der

Schelde, dokumentiert seine herausragende kulturelle und kaufmännische Vergangenheit in Form eines weitestgehend erhalten gebliebenen - und gehegten - historisch gewachsenen Stadtbildes. Die verschiedenen Baustile finden ihren sichtbarsten Ausdruck in Gestalt zahlreicher Baudenkmäler, so der St. Bavokathedrale, die in einer ihrer prächtigen Kapellen ein monumentales Rubens-Gemälde beherbergt.

Kaum weniger imposant stellen sich das Rathaus, der Belfried, die Nikolauskirche sowie die Gildenhäuser der früheren Zünfte dar. Vor allem sei das 800 Jahre alte, nichtsdestoweniger prächtig erhaltene Grafenschloß erwähnt, das keinesfalls nur aufgrund seiner gut sortierten Folterkammer Bewunderung verdient. Dem geschichtlich Interessierten bietet sich eine Fülle an Museen, stellvertretend sei nur das aus einer Abtei des 13. Jahrhunderts hervorgegangene Archäologische Museum genannt.

Auch wenn Gent weitgehend den Eindruck erweckt, als sei das 20. Jahrhundert an ihm vorbeigegangen, so bietet die Innenstadt doch einige Reize in Form von Kaffeehäusern und Teestuben sowie Läden für belgische Spezialitäten wie feinstes Gebäck, Schokolade und Porzellan an.

Alles in allem stellt sich Gent als ungewöhnlich sehenswerte Stadt dar, deren ausgeprägte Atmosphäre sich

wohltuend von der hektischen Betriebsamkeit und Anonymität moderner Glasbetonburgen abhebt. Als Referenz an die STANAVFORLANT stattete schließlich am 29. 5. Prinz Albert von Belgien der "De Ruyter" einen Besuch ab, der durch Gestellung von Ehrenzügen und großem Flaggenschmuck der Force einen angemessenen Rahmen erhielt.

4D—The News American, Wednesday, August 12, 1981 122458

GERMAN FRIGATE: FGS Koeln is one of six warships of the NATO fleet arriving in Baltimore Thursday. The vessels are open to the public Friday through Sunday.

HAPPENINGS

WHAT'S GOING ON AROUND TOWN

Tonight-at-a-glance

- **CONCERT:** Chuck Berry, Pier 6 Inner Harbor, 8 p.m.
- **FILM:** "Reaching for the Moon," Enoch Pratt Library, Light Street branch, 6:30 p.m.

Yarbrough in concert

August

12

Glenn Yarbrough, former member of the Limelights, brings the mild and mellow sounds of folk music to "On Stage Downtown" at 8 p.m. in Hopkins Plaza. All concerts are free. For more information call 685-TOUR.

NATO frigates visiting port

Six frigates of the North Atlantic Treaty Organization Standing Naval Force Atlantic begin a seven-day goodwill visit to Baltimore Thursday. Ships visiting Baltimore are the Canadian helicopter destroyer HMCS Nipigon (F-266), German frigate FGS Koeln (F-220), British frigate HMS Arrow (F-173), Portuguese frigate MRP Almirante Magalhaes Correa (F-474), the U.S. guided missile de-

stroyer USS Claude V. Ricketts (DDG-5) and the Netherlands frigate HNLMS Kortenaer (F-807), which serves as flagship for the squadron. The ships will berth in the Inner Harbor and will be open to the public Friday, Saturday and Sunday from 1 to 4:30 p.m.

Musical story of America

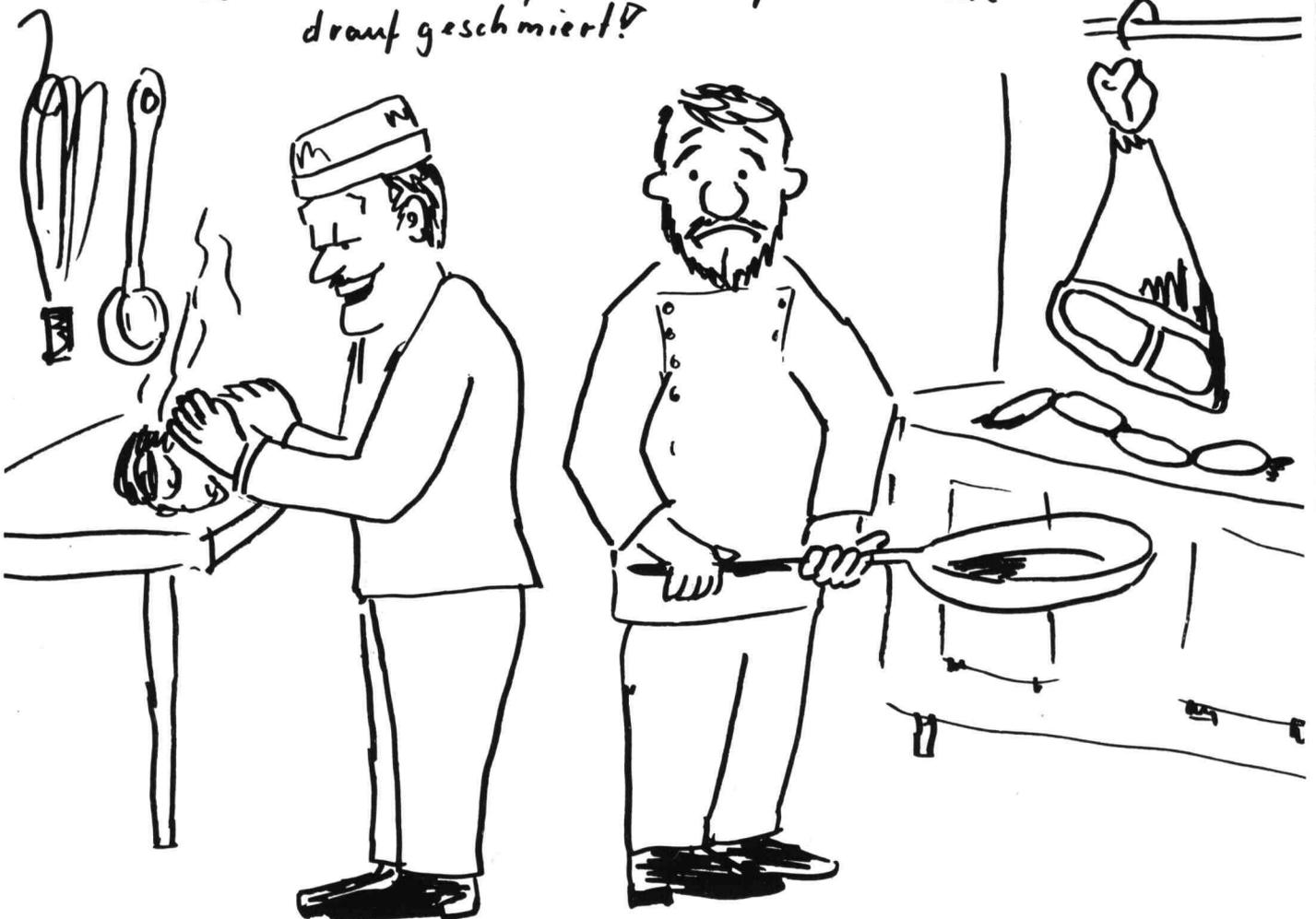
The New Cabaret Revue presents a Marcello Rollando production of "America: The Musical Story" at the Howard Community College Theater, Little Patuxent Parkway and Harper's Farm Road in Columbia, Thursday through Sunday at 8 p.m. Tickets are \$6 general admission and \$3 for students. For more information call 992-4862 or 992-4830.

Live 'Wizard of Oz' production

The live version of the traditional "Wizard of Oz," complete with song and dance, is being held in the Center Court of Reisterstown Plaza, on Reisterstown Road below Pikesville, Thursday through Saturday. There are three shows daily, at 11 a.m., 1 p.m. and 7 p.m., lasting approximately 30 minutes each. After each performance, the costumed characters will be available for autographs and pictures. Admission is free.

Happenings is a daily feature. Please send notices of public interest to Happenings, in care of Helen Schoff, The News American, P.O. Box 1795, Baltimore, Md. 21203.

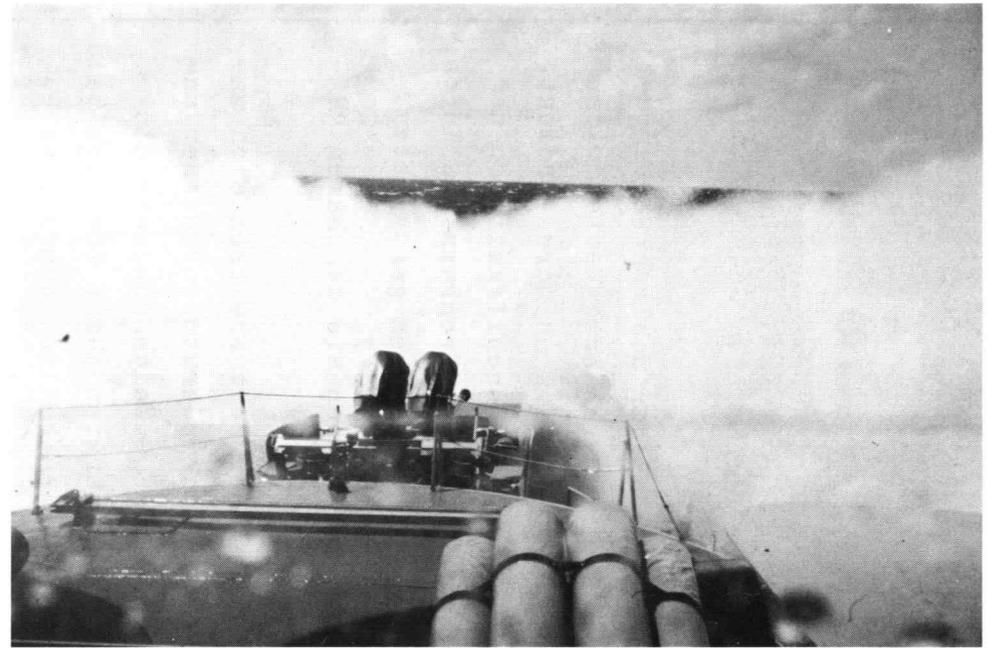
Der Braten für heute Mittag ist mir angebrannt, aber damit es keiner merkt, hab ich sofort Vaseline drauf geschmiert!





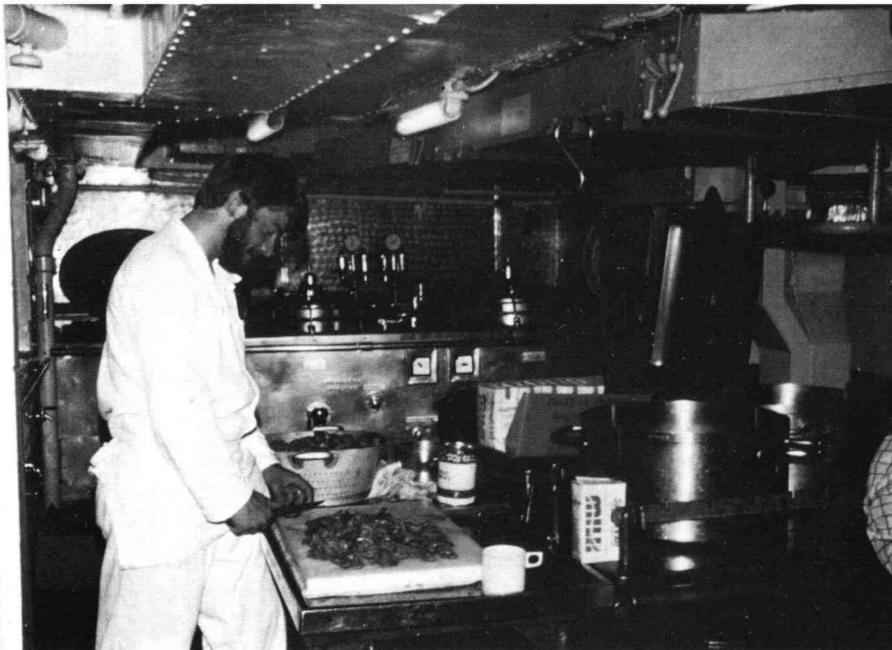
Bordsteinschwalbe???

Heute müssen die wieder was essen...



Marsch durch den Atlantik

Keine Stimmungsprobleme



Von der Enge Europas in die Weite Kanadas

Unter Seefahrern ist es seit langem Brauch, eine Atlantiküberquerung verniedlichend als "Sprung über den Teich" zu bezeichnen. Nach Verlauf unserer Atlantikpassage vom 30.5. bis 8.6. mag sich der eine oder andere Bordangehörige eine abweichende Meinung gebildet haben.

Dabei zeigte sich der Wettergott zunächst gnädig. Bei einem RAS-Manöver mit der "Olmeda" herrschte freundliche Witterung, ebenso beim Crosspol, dem Austausch von Besatzungsangehörigen in See via Highline.

Dann jedoch kam schweres Wetter auf: Wind vorherrschend aus Nordwest, in Böen über 40 km stark. Die "Köln", mit ihrem vergleichsweise niedrigen Freibord, konnte die Marschfahrt der Force von 17 kn nicht halten und kämpfte sich über weite Strecken allein durch den Atlantik. Auch die "De Ruyter" verließ zeitweise den Verband, um einen Schwerkranken zum nächsten Hafen, St. John auf Neufundland, zu bringen.

Das Wetter beruhigte sich erst, nachdem wir in dessen Landschutz gelangten. Etwa 750 sm vor Halifax begegneten wir endlich wieder einem Schiff, dem griechischen Tanker "Neptun". Auf UHF Kanal 16 wünschten wir uns gegenseitig gute Fahrt. Mit 22 kn setzten wir dem Verband nach, in den wir uns noch in See wieder eingliedern konn-

ten, um an den letzten Übungen in See teilzuhaben.

Gerade während der Schlechtwetterperiode machten sich engagierte Soldaten um die Stimmung an Bord verdient, indem sie zur Reinschiffzeit von der SVF aus ein buntes Programm aus Infos, Gags und Musikwünschen gestalteten.

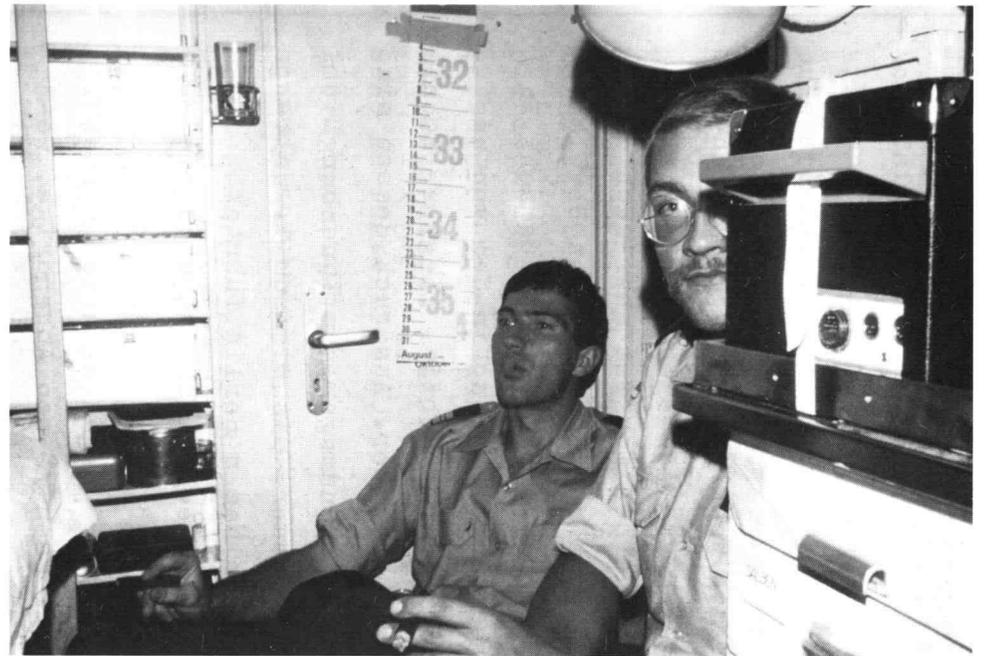
Ihrem "Kind" gaben sie den Namen "RADIO KÖLN".

Im Verlauf der Zeit erwiesen sich unsere "Rundfunkmoderatoren" dieser anspruchsvollen Bezeichnung mehr als würdig und sorgten damit für eine bald als selbstverständlich empfundene Bereicherung der Bordroutine.

TELEGRAMMANNAHME



FREGATTE KÖLN



Kampfpause

Killer mit gutem Ruf samt Assistent

Kanuvergnügen auf ruhiger See

Sailpast "De Ruyter"



Kanada – eine andere Dimension

Was weiß der Durchschnittseuropäer schon von Kanada??? Vielleicht denkt er an Eishockey, ebenso an ausgedehnte Wälder und an den Seenreichtum... Die tatsächliche Weite dieses Landes vermag erst derjenige zu ermessen, der, etwa mit Hilfe eines Leihwagens, einige hundert Kilometer durch nichts als Natur fährt, um bei einem kurzen Blick auf die Karte festzustellen, doch nur einen winzigen Zipfel dieses unendlichen Landes durchstreift zu haben.

Kanada – in der Flächenausdehnung nur von der Sowjetunion übertroffen, ist etwa 40mal so groß wie die Bundesrepublik Deutschland. Dabei beträgt die Einwohnerzahl nur ca. 23 Millionen, oder anders ausgedrückt, die Bevölkerungsdichte erreicht kaum 1 Prozent derjenigen unseres Landes. Der Eindruck der Menschenleere verstärkt sich noch, wenn man bedenkt, daß sich der Großteil der Bevölkerung in den Städten der West- und Ostküste konzentriert.

Kanada stellt sich als aufgeschlossener, selbstbewußter Staat dar, in dem Tradition und Fortschrittsglaube durchaus keine Gegensätze, sondern vielmehr sich ergänzende Elemente bilden. So präsentiert sich das Land seit 1931 als autonom-konstitutionelle Monarchie mit bundesstaatlicher Verfassung und der Queen als formellem Staatsoberhaupt. Die stärksten

Bevölkerungsgruppen sind britisch-irischer und französischer Herkunft. Nicht unerheblich ist aber auch der Anteil der deutschstämmigen Bevölkerung, der etwa 6 Prozent ausmacht. In einigen Regionen, so in dem von uns besuchten Nova Scotia, liegt er noch deutlich darüber. Ausdruck dessen sind die Stadtgründungen von Lunenburg und Kitchener, das bis zum 1. Weltkrieg den Namen Berlin führte. Für uns ungewöhnlich ist auch die Struktur der kanadischen Streitkräfte, der "Canadian Armed Forces". Sie umfassen 78 000 Angehörige, wobei der weibliche Anteil bei 2700 liegt. Zudem handelt es sich durchweg um Berufssoldaten. Im Rahmen der 1968 durchgeführten Unifizierung ließ man die Aufteilung in Heer, Luftwaffe und Marine fehlen. Dies dokumentiert sich in einheitlichen Rangabzeichen und Dienstgradbezeichnungen. Auf die traditionellen mitternachtsblauen Uniformen müssen unsere kanadischen Marinekameraden somit verzichten.

Kaum sind am Morgen des 8.6. die Leinen fest, da kommt auf die Besatzung nach der anstrengenden Atlantikpassage die nächste, wenn auch völlig anders geartete Bewährungsprobe zu. Force Reception auf der Schanz der "Köln". Hinter diesem Begriff verbirgt sich der in jedem von der STANAV besuchten Häfen am Einlauftage

ausgerichtete Empfang für die Schiffsführungen des Verbandes, zivile örtliche Würdenträger sowie Repräsentanten der Streitkräfte des besuchten Landes, in Halifax u.a. des Martime Command. Der auf die Angehörigen der "Köln" derart zukommende Planungs- und Arbeitsaufwand, zumal unter Zeitdruck, kann nur exemplarisch dargestellt werden. So galt es, die Minenschienen zu entfernen, das Sonnensegel aufzubauen, Bartische zu installieren, Getränke und Imbiß bereitzuhalten, den Flaggen schmuck anzubringen, eine provisorische Garderobe zu errichten und ... und ... und ...

Letztlich lief aber auch dieses offizielle Ereignis problemlos ab. Damit war der Blick frei für einen dreiwöchigen Aufenthalt in Halifax, primär zu nutzen als planmäßige Materialerhaltungsperiode. Darüber hinaus willkommenen Anlaß für die Besatzung, vielfältige und ausgedehnte Aktivitäten in Angriff zu nehmen. Halifax - Neuschottlands und bedeutendster Atlantikhafen der kanadischen Ostküste, bietet dafür reichlich Gelegenheit und zeigt sich als ideale Kombination für Erlebnis und Entspannung.

Das Stadtbild zeigt einen reizvollen Kontrast aus kühnen Hochhäusern und verschachtelten Altbauten. Beherrschend thront die Zitadelle, die alte Festung, über der Stadt, die sowohl militär-architektonisches Interesse verdient als auch ein umfangreiches Museum beherbergt.

Anteil am vollen Erfolg des Kanadaaufenthalts hatte neben der Stadt Ha-

lifax die landschaftliche Weite und Vielfalt Neuschottlands. Viele unserer Besatzungsmitglieder mieteten sich Autos und gewannen dadurch einen Eindruck von der Schönheit und Unberührtheit der neuschottischen Wald- und Seenlandschaft. Nicht wenige nutzten die Chance, einige Urlaubstage zu verleben. Ganz Verwegene führte die Erkundungstour bis zu den Niagarafällen, andere erschlossen sich Kanada per Wohnmobil. Über Langeweile hatten sich auch die in Halifax Verbliebenen nicht zu beklagen: Sportvergleiche mit den Besatzungen und örtlichen Teams, Busausflüge, originelle Restaurants und Kneipen sowie zum Einkaufsbummel verfühende Shops boten jedem Geschmack etwas. Apropos Geschmack: Der in unserem Land für Normalsterbliche kaum erschwingliche Lobster wurde hier, in seinem Hauptfanggebiet, reichlich und preiswert genossen.

Unentschuldig wäre die Unterlassung eines gebührenden Dankeschöns an die Kameraden des uns betreuenden Gastgeberschiffes "Ottawa" und die beschämende Gastfreundschaft der Bevölkerung von Halifax unter dem Motto: "Dial a Sailor", die ihren Ausdruck fand in zahllosen privaten Einladungen zu Ausflügen, Dinners und zwanglosen Gesprächen.

Nicht zuletzt wegen der herzlichen Aufnahme der Force scheint es angebracht, ohne Zurücksetzung der übrigen Städte festzuhalten: sollte dem einen oder anderen von uns wieder einmal eine STANAV-Teilnahme ins Haus stehen, so sollte Halifax im Besuchsprogramm nicht fehlen.

Glendaleurlaub in Nova Scotia

Der folgende Reisebericht stellt exemplarisch dar, wie individuell sich unser Kanadaaufenthalt gestalten ließ. Vorausgesetzt, man besitzt so viel Unternehmungsgeist wie sieben unserer Soldaten, die sich nachfolgend selbst vorstellen.

Während unseres dreiwöchigen Aufenthaltes in Halifax nutzten wir, das sind die Funker Gert Grönsfeld, Bernd Martini, Jürgen Kurtz, der Signäler Gert Sundermann, der E-Mixer Uwe Menze und die Stabsdienstler Frank Paetzold und Wilhelm Rahnenführer, die Gelegenheit, eine 10tägige Sightseeing-Tour zu unternehmen.

Um ungebunden und beweglich zu sein, entschieden wir uns, für diese Fahrt einen Glendale zu mieten. Der Glendale ist ein voll ausgerüstetes, komfortables Wohnmobil, der für die nächsten 10 Tage Fortbewegungsmittel und Unterkunft zugleich sein sollte. Fahrzeuge dieser Art sind in Kanada und ganz besonders in Neuschottland verhältnismäßig preisgünstig zu mieten.

Nachdem wir uns ausreichend mit den wichtigsten Nahrungsmitteln, deutschem Bier und kanadischen Steaks, versorgt hatten, starteten wir zu unserem Unternehmen, das uns um den nördlichen Teil der Halbinsel, Cape Breton Island, führen sollte. Um nicht die meiste Zeit kilometerfressend zu vergeuden, entschlossen wir uns, die tägliche Fahrzeit nicht zu hoch werden zu las-

sen. Unser Ziel sollte es sein, möglichst viel von der Schönheit der Landschaft mitzubekommen und dabei auch noch auszuspannen, und nicht sinn- und ziellos durch die Gegend zu rasen. Am 19. Juni ging es los. Unser Weg führte uns an der Südküste Neuschottlands entlang. Erstaunlich war, daß, kaum nachdem wir Halifax hinter uns gelassen hatten, wir schon nach wenigen Kilometern von der Schönheit der Landschaft beeindruckt waren. Charakteristisch für diesen Teil unserer Strecke war die fjordartige Küste, an der wir in Port Dufferin für die erste Übernachtung einen ruhigen Zeltplatz fanden.

Am nächsten Morgen fuhren wir nördlich durch das Landesinnere mit Kurs auf Cape Breton Island. Es bildet als Halbinsel den nördlichen Teil Neuschottlands und ist landschaftlich mit Sicherheit der sehenswertere Landstrich. Ein besonderes Merkmal dieser Halbinsel ist die mittelgebirgsähnliche Form und die Steilküste, an der entlang wir Cape Breton Island umrundeten. An der nördlichsten Spitze befindet sich ein großer Nationalpark, der auch für viele Nordamerikaner ein beliebtes Urlaubsziel darstellt. Alle Campingplätze, meist unter staatlicher Aufsicht, sind großzügig angelegt und einladend, so daß wir mehrere Tage in dieser Gegend verbrachten.

Unser nächstes Ziel war Prince Edward

Island. Wir fuhren einige Zeit auf der nördlichen Küstenstraße, um von New Glasgow aus mit der Fähre nach Wood Island überzusetzen. Prince Edward Island lebt von der Landwirtschaft und vom Tourismus. Besonders attraktiv sind die kilometerlangen Sandstrände, das Naturschutzgebiet im Norden und vor allem der idyllische Anblick der kleinen Orte. Auch hatten wir seit dem Beginn unserer Tour hier zum erstenmal die Gelegenheit, am Nachtleben der Touristen und Insulaner teilzunehmen. Für unsere Rückfahrt wählten wir die Strecke über Neu-Braunschweig sowie die Städte Springhill und Truro nach Halifax.

Betrachtet man unsere Fahrt im Zusammenhang, so sind einige Punkte zu erwähnen, die für diesen Urlaub bezeichnend sind. Jeder, der seinen Urlaub mit "Popp und Hopp" verbringen möchte, sollte nicht nach Neuschottland fahren, sondern vielleicht nach Bangkok, denn die landschaftliche Schönheit prägt die Anziehungskraft dieser Gegend mehr, als etwa Discosnächte in den Städten. Doch niemand sollte nun denken, daß ihn dort Einöde und Langeweile erwarten, denn der Kontakt zu Einheimischen und anderen Reisenden ist schneller geknüpft als anderswo. Ein geselliger Abend mit jungen Kanadiern und Amerikanern bei Gegrilltem und deutschem Bier hat uns jedenfalls weitaus mehr gegeben. So kam es nicht selten vor, daß wir spontan eingeladen wurden, woraus neue freundschaftliche Einladungen entstanden.

Interessierten können wir noch folgenden Tip geben: Es ist auf jeden Fall ratsam, Neuschottland als Camper zu ergründen, da zum einen die zahlreichen Campingplätze in einem sehr guten Zustand sind, und zum anderen man nur auf wenige Hotels stößt. Und die sind zudem sehr teuer ...



Vier Tage in der Wildnis

Auch wenn der nachfolgende Überlebensreport einer Kanu-Abenteuerfahrt wie eine Mischung aus Karl May, "Bild"-Zeitung und Jules Verne erscheinen mag, so sei der Leser versichert, das es sich um tatsächliche Erlebnisse und nicht etwa um Phantasieprodukte unseres medizinischen Managements handelt. Mit dem Nötigsten ausgerüstet fürs Überleben im Buschdschungel Kanadas, schlugen wir uns auf den natürlichen Wasserstraßen und über lange, unwegsame, menschenleere, unwirtliche Landstriche zielsicher zu unserem Pick up point entgegen. Vorbei an Elchen, Fischottern und giftigen Schlangen schlepten wir unsere zentnerschwer erscheinenden Kanus samt Ausrüstung über endlose Sumpfgebiete - die uns oft ans Aufgeben denken ließen -, um den nächsten See zu erreichen. Bei jedem Schritt auf morastigem Untergrund stiegen Geschwader von zähnefletschenden Black Flies auf, die uns bis zum Ende des Trips verfolgten und peinigten. Sicher vor wilden Tieren genossen wir die Wasserstraßen und ließen die bezaubernde reizvolle Landschaft an uns vorüberziehen. Schon früh mußten wir uns nach einem geeigneten Camp umschaun, das letzte Licht des Tages nutzend, um das Überleben in der Nacht sicherzustellen. Feuer wurden entzündet und bald darauf zogen verheißungsvolle Gerüche durch die abendlichen Nebelschwaden. Die Strapazen

des Tages waren schnell vergessen, die Erinnerungen an die eigene Jugend wurden wach und kurze Zeit später konnte man nur noch die Mark und Bein durchdringenden Schreie der Uhus vernehmen. Ruhe war eingekehrt, lange und muskelzehrende Tage lagen noch vor uns. Die erlebnisreichen Tage gingen viel zu schnell zu Ende und stellten sicherlich einen Höhepunkt unserer Reise dar.

Das medizinische Management
(Skopnik + Kühn)



Angesichts der Freiheitsstatue ...



New York – 6 Tage im Zeichen des „Big Apple“

Den Höhepunkt des zweitägigen Transits von Halifax nach New York stellte der Sailpast für das scheidende Flaggschiff der Force, die "De Ruyter", dar. Beim Sailpast formieren sich die übrigen Schiffe in Kiellinie und werden von der sich verabschiedenden Einheit nacheinander passiert. Dem Ideenreichtum, um dem Zeremoniell eine humorige Note zu verleihen, waren auch diesmal kaum Grenzen gesetzt. Jedenfalls wurde es auf der "De Ruyter" wohl mit Genugtuung vermerkt, - nicht wie auch schon geschehen, - mit Tomaten- und Eiersalven in die Heimat entlassen zu werden. Als Ablösung gesellte sich in New York die "Kortenaar" zu uns, die niederländische Ausgabe der neuen NATO-Standardfregatte. Besondere Freude rief das Eintreffen des portugiesischen STANAV-Beitrages, der "Almirante Magalhaes de Correa", hervor - und dies nicht nur wegen ihres gerühmten Rotweintanks. Probleme bereitete allenfalls ihr klingender Name, aber mit der Notlösung "Corega Tabs" kamen wir eigentlich ganz gut klar.

Vom 2. bis 8.7. war also Hafenbesuch in New York. Die gesamte Zeit über übte dieser Schmelztiegel der Völker eine einzigartige Faszination auf uns aus. Dies begann bereits beim Einlaufen: beim Unterfahren der gewaltigen "Verrazano-Narrows-Bridge" mit ihrer zweistöckigen Verkehrsführung kam man

sich, wenn nicht häßlich, so doch ganz schön klein vor. Dann, beim Passieren der Freiheitsstatue, war die Besatzung in Paradeaufstellung - zum erstenmal während der Fahrt - ganz in Weiß. Die letzten Meilen den Hudson hinauf zu unserem Liegeplatz in Manhattan verbrachten die Lords in fast andächtigem Staunen vor der Kulisse der Wolkenkratzer. Die Eindrucksvielfalt, die während 6 Tagen auf uns einstürzte, war zu komplex und zu kontrovers, um in Kürze der Zeit verarbeitet zu werden. Soeben bestaunte man die kühn geschwungenen architektonischen Himmelsstürmer, da erschreckt einen schon schmuddeliges Hinterhofmilieu mit verrosteten Feuerleitern und ausgeplünderten Autowracks.

Ähnlich vielschichtig präsentierte sich das Völkergemisch. Zwischen Geschäftsleuten im Nadelstreifen und herausgeputzten Beauties sämtlicher Nationalitäten die Ausgestoßenen und Verwehrlosten: bei Tage auf Bänken schlafende Penner gleich gruppenweise, apatisch vor sich hinstarrende Rauschgiftsüchtige, Pulks arbeitsloser Jugendlicher.

Nimmt es da Wunder, daß New York ein Zentrum der Kriminalität darstellt, daß wir gewarnt wurden, nur in Gruppen an Land zu gehen, gewisse Gebiete - wie die Bronx etwa - zu meiden? Der Diebstahlskunst von Taschendieben fielen dennoch einige Kameraden zum



Wolkenkratzer "angetreten" zur Begrüßung der Force



Opfer, gottlob blieb es beim materiellen Schaden.

Eine Sorge ganz anderer Art: Brutkastenhitze in New York im Juli nährt zwangsläufig den Neid auf die anderen Force-Einheiten und ihre klimatisierten Schiffe.

Ansonsten jedoch ein großzügig und durchdacht organisierter Harbour-Visit: Info-Broschüren und Soft Drinks bereits auf der Pier, kostenlose Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel - auch wenn sich die U-Bahn als ein einziges verdrehtes Labyrinth entpuppte - und erneut reichlich Einladungen "Dial a Sailor". Freikarten für Musical-Besuche machen den "american way of entertainment" transparent. Ein einzigartiges Erlebnis auch die Parade am 4. Juli anlässlich der 205. Wiederkehr des Unabhängigkeitstages der USA. In den farbenprächtigen Umzug reihten sich auch Ehrenzüge unserer Schiffe ein.

Als besondere Attraktion besuchten uns am Einlaufstag Playboy-Bunnies, im Gepäck die begehrten Magazine und Kalender. Der Augenschmaus setzte sich fort mit dem Besuch von 50 Teilnehmerinnen der Miß-Universum-Wahl. Ein Vergleich zu Autos drängt sich auf: wer einmal einen Ferrari aus nächster Nähe erlebt hat, der ist für einen Golf so schnell nicht mehr zu begeistern.

Optische Eindrücke nicht ganz so aufregender Art bieten sich beim Blick vom Empire Building oder World Trade Center. Sie erwecken Begeisterung und Beklemmung zugleich: wer möchte in dieser Stadt als Verwaltungschef tätig

sein? Was zählt das einzelne Individuum?

Eine kleine Sensation auf der Schanz: der deutschsprachige Rundfunksender WFUV zeichnet eine Sendung an Bord unserer "Köln" auf. Die Ausstrahlung wenige Tage später wird von der deutschstämmigen Bevölkerung in New York und dem angrenzenden New Jersey mit Begeisterung aufgenommen. Besonders Bordband und -chor ernten ein dickes Lob. Obendrein erfolgt eine Überspielung via Satellit zu WDR, NDR und Radio Bremen, wo die Aufnahme von der "Köln" ins Hafenkonzert aufgenommen wird. Beindruckend auch der Andrang zum Open Ship. An beiden Tagen jeweils fast 3000 Besucher, die stundenlang diszipliniert in endlosen Reihen stehen, um endlich die Schiffe hautnah erleben zu können.

Ein Fazit des New-York-Besuchs? Es erscheint besser, daß sich ein jeder, mit dem erforderlichen zeitlichen Abstand, sein eigenes Urteil bildet. Oder um den von der New Yorker Bevölkerung genutzten Spitznamen "Big Apple" aufzunehmen, ein in der Tat riesengroßer Apfel mit glänzender Schale, wenn auch mit einigen wurmstichigen Stellen.





Oben: Commodore müßte man sein - Unten: "Ob wir den Jungen mal einladen?"



Seit 146 Jahren Amerikas führende und grösste deutschsprachige Zeitung
The oldest and largest German Language Newspaper in America

New Yorker Staats-Beitrag und Herald

Verlag und Redaktion 36-30 37th Street, Long Island City, N.Y. 11101
Telefon: (212) 786-1110 — Classified 937-5696 — Tour Office: 268-2340

Second Class Postage Paid at Long Island City,
New York — and at additional Mailing Offices

NEW YORK, 11./12. JULI 1981

Publication Number 501160

PREIS 75 CENTS

New York begrüsst die "Köln" und ihre Besatzung



Aktion "Dial-a-Sailor" war ein voller Erfolg

Anlässlich des 1981er New Yorker Hafenfestes hat vom 2. bis zum 8. Juli ein NATO-Flottenverband New York einen Besuch abgestattet. Insgesamt 7 Schiffe aus der Bundesrepublik Deutschland, Grossbritannien, Kanada, den Niederlanden, Portugal, und den USA hatten hier Anker geworfen. Die deutsche Fregatte "Köln", mit einer aus 208 Mann bestehenden Besatzung, war für uns die bei weitem interessanteste.

Mit ihren Schwesterschiffen "Emden", "Augsburg", "Karlsruhe", "Lübeck", und "Braunschweig"; gehört die "Köln" zu einer Serie von 6 Einheiten, die in Deutschland entworfen und gebaut wurden. Diese Schiffe waren die ersten grösseren deutschen Neubauten nach dem Zweiten Weltkrieg, und bilden gemeinsam das zweite in Wilhelmshaven stationierte Geleitgeschwader.

Die Ahnengalerie der heutigen "Köln" geht bis vor den Ersten Weltkrieg zurück. Der leichte Kreuzer "SMS Cöln" war das deutsche Kriegsschiff das diesen Namen trug. Es wurde im Jahre 1911 fertiggestellt und sank am 28. August 1914 in einem Gefecht vor Helgoland mit dem britischen Schlachtkreuzer "Lion".

Noch während des Ersten Weltkrieges wurde die "SMS Cöln" im Juni 1918 in Dienst gestellt. Dieses Schiff wurde nach seiner Internierung in Scapa Flow am 21. Juni 1919 von der eigenen Besatzung versenkt.

Das dritte Schiff gleichen Namens, der kleine Kreuzer "Köln" wurde am 15. Januar 1930 in Dienst gestellt und während des Zweiten Weltkrieges in norwegischen Gewässern und in der Ostsee eingesetzt. Die dritte "Köln" wurde am 30. März 1945 bei der Verteidigung von Wilhelmshaven versenkt.

Die jetzige "Köln", ein Schiff der Fregattenklasse 120, lief am 6. Dezember 1958 vom Stapel und begann ihren NATO-Dienst am 15. April 1961.

Der Flottenverband wurde von Bürgermeister Edward I. Koch begrüsst der dem Flottenkommandeur Lee Flang den Schlüssel zur Stadt New York überreicht. Koch bemerkte, dass bis vor einem Jahr — als New York noch unter der Finanzkrise litt — sei dieser symbolisch zugleich der Schlüssel zur städtischen Schatzkammer gewesen. Jetzt allerdings, nachdem die Stadt nun aus den "roten Haushaltszahlen" herauskommen konnte, öffnet er

lediglich die Herzen der New Yorker. Was vielleicht viel wichtiger für die Besucher ist ...

Von Alfred Funk

Gelegenheit sich gastfreundlich zu zeigen hatten New Yorker in reichlichem Masse. Im Rahmen der Aktion "Dial-a-Sailor" konnten sich New Yorker an eine Verwaltungsstelle der US-Marine wenden, um einzelne Besatzungsmitglieder der NATO-Schiffe zu sich nach Hause einzuladen oder Stadtbesichtigungen oder Ausflüge mit ihnen zu unternehmen. Auf diese Weise konnten rund 300 ausländische Seemänner die "Fourth of July" Feiern und Zeremonien der Amerikaner näher kennenlernen. Darunter waren auch 62 Besatzungsmitglieder der "Köln", die Dank eines Aufrufes in der "Staats" bei Deutschamerikanern in New York und Umgebung zu Gast waren, und unter deren Betreuung sie unsere Stadt genauer kennenlernen konnten als Matrosen es sonst bei kurzem Hafenaufenthalt es zu tun pflegen oder können.

Die Aktion "Dial-a-Sailor", als Zeichen der Gastfreundschaft der New Yorker geschätzt, wird von dem Kommandeur der "Köln", Fregattenkapitän Volker Hartmann mit zwei bezeichnenden Worten apostrophiert: "einfach Klasse". Dieser Mann, der Tatkraft, Realitätssinn und Augenmass täglich, ja stündlich unter Beweis stellen muss, macht keinen Hehl daraus, dass Programme wie "Dial-a-Sailor" ausgezeichnet für die Moral seiner Besatzung sind.

Und was haben die wenigen Seemänner die nicht eingeladen wurden, unternommen? Sie haben — manche auch in Paradeuniform — die Sehenswürdigkeiten von New York auf eigene Faust angeschaut. Andere, wie beispielsweise der Gefreite Thomas Etzel, wollen aber wieder nach New York kommen um die Stadt kennenzulernen, denn sie mussten an Bord Wache schieben. Bald wird aber Thomas Gelegenheit haben eine andere amerikanische Stadt zu besichtigen: am 17. Juli ist die "Köln" in Boston.

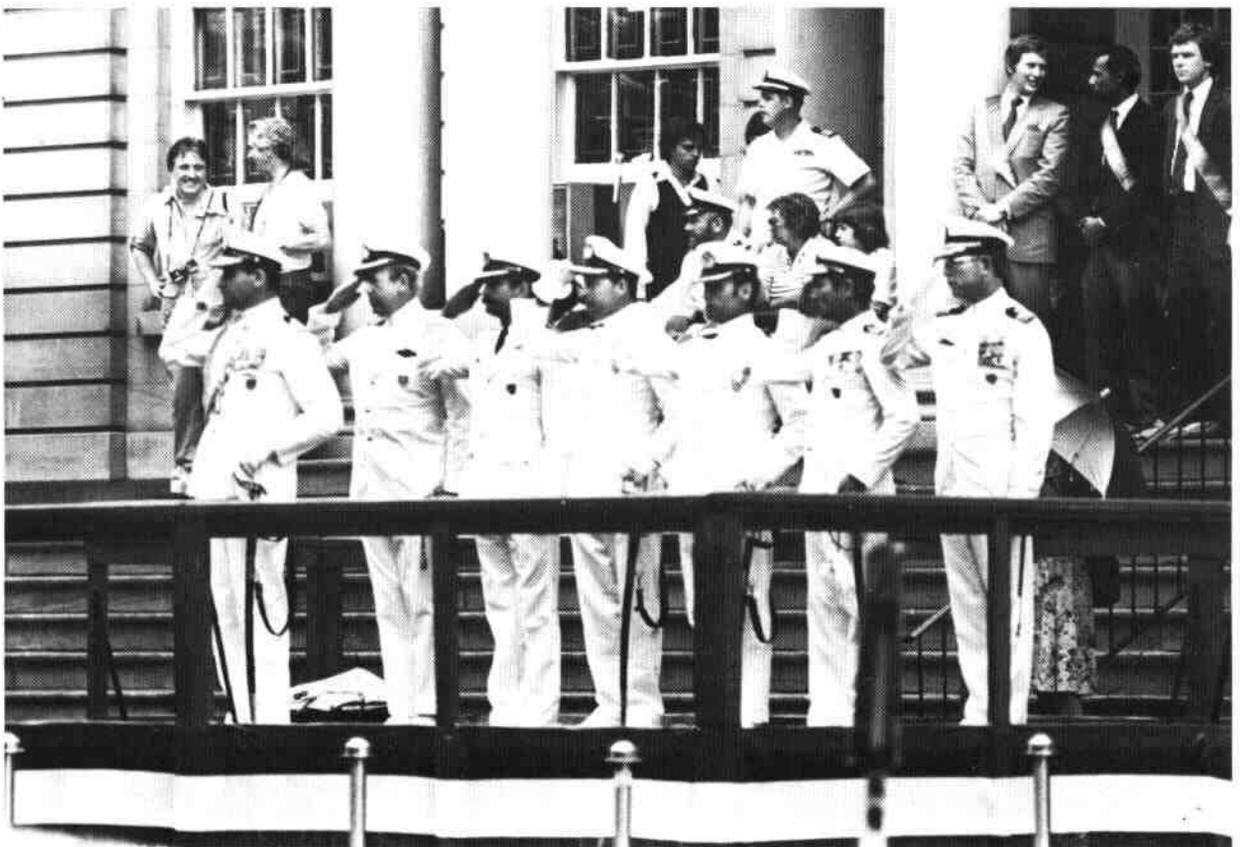


Oben: Kinderparty auf der Schanz - Unten: Das alte und das neue Flaggschiff





Oben: Empfang bei Oberbürgermeister Edward Koch - Unten: Commodore und Kommandanten salutieren vor den vorbeimarschierenden Ehrenzügen





Rundfunkaufzeichnung an Bord

Chinatown

Unten: Liegeplatz in Manhattan bei Tag und in der Nacht



In Boston bleibt man gern länger . . .

Nach Auslaufen New York führte der Weg die Force wieder nördlich bis in die Übungsgebiete vor Halifax. Dieser Seetörn versprach zunächst äußerst angenehm zu werden: herrliches Wetter lud die Freiwächter zum Sonnenbaden ein, zugleich entsann man sich des segensreichen Einsatzes unseres bord-eigenen "Swimming-Pools". Im Verlauf des 9-tägigen Übungsabschnitts gewann jedoch bald der Eindruck harter Arbeit die Oberhand: Das Wetter verschlechterte sich ständig und bescherte uns ein reichliches Maß an Nebelfahrt, zudem hielt das vollgepackte Übungsprogramm nicht nur U-Jagd und Artilleriepersonal in Atem. Wer in Erinnerung an die Portlandausbildung die STANAV-FORLANT für eine Kaffeefahrt gehalten hatte, wurde spätestens jetzt eines Besseren belehrt.

Rechtzeitig vor Einlaufen Boston gab sich der Wettergott wieder von seiner gönnerhaften Seite. Dafür zogen Wolken anderer Art über der "Köln" auf. Eine Erkrankung ernster Natur zwang unseren Kommandanten zu einem Krankenhausaufenthalt, der unsere Liegezeit in Boston schließlich bis zum 30. 7. verlängerte. Damit wurden wir ein Opfer von auch durch sorgfältigste Planung nicht einkalkulierbarer Unwägbarkeiten. Bei Auslaufen Halifax bereits war die "Assiniboine" auf eine Flachwasserstelle aufgelaufen und stand damit dem Verband bis

auf weiteres nicht mehr zur Verfügung. Nun mußten wir selbst am eigenen Leibe spüren, für mehr als eine Woche zum STANAV-Landkommando umfunktioniert zu sein. Kaum jemand wird jedoch behaupten, ihm sei der Aufenthalt in Boston zur unerträglichen Qual geworden. Dazu ist die Hauptstadt von Massachusetts viel zu abwechslungsreich. Die Attraktionen sind weitgefächert: nicht nur den Amateur-Historiker zog der "Freedom Trail", der durch rote Pflastersteine gekennzeichnete Rundweg zu den zahlreichen geschichtsträchtigen Stätten Bostons, in seinen Bann. Genannt seien nur die "U.S.S. Constitution", das älteste im Dienst stehende Schiff der U.S. Navy, deren doppelreihige Kanonen nicht nur eingeschworene Artilleristen zu einem bewundernden Staunen veranlaßte, sowie die "Beaver", Rekonstruktion eines der Schiffe, die in den Aufstand der Amerikaner gegen überzogene Abgabebeforderungen des britischen Mutterlandes verwickelt waren, eines Ereignisses, das heute als "Boston Tea Party" auch in den Englischbüchern deutscher Schulen seinen festen Platz hat. Als Anziehungspunkte erwiesen sich gleichfalls das Museum of Fine Art, das Museum of Science sowie das New England Aquarium mit seinem u.a. von Haien und Riesenschildkröten bewohnten Rundbassin und seiner Delphin-Show. Aber auch wer nur durch die

Stadt streifte, wurde von der großzügigen, abwechslungsreichen Architektur fasziniert, die, im Gegensatz zu so vielen Großstädten dieser Welt, eine gelungene Synthese aus alt und neu darstellt. Gerade nach dem vorhergegangenen Besuch des schier unüberschaubaren Schmelztiegels New York wurde das ungleich sauberere, einer europäischen Metropole ähnelnde Boston als Wohltat empfunden. Fast alle Sehenswürdigkeiten dieser Stadt erwiesen sich als mühelos zu Fuß erreichbar, und wer sich einen Überblick über das Stadtbild verschaffen wollte, konnte dies vom im 60. Stockwerk des John-Hancock-Towers befindlichen Observatorium aus tun.

Quincy Market - jedem "Köln"-Angehörigen ein vertrauter Begriff. Die Ladenzeilen mit ausgefallenen Läden, Restaurants und Cafes wurden rasch das Anlaufziel der Seeleute. Am faszinie-

rendsten in Boston war jedoch die unkompliziert-gastfreundliche Art der Bevölkerung: das Open Ship der Force nahm fast Volksfestcharakter an, der Boston Broadcast strahlte vom Ü-Wagen Interviews mit Besatzungsangehörigen aus.

Der Boylston-Schul-Verein, ein deutsch-amerikanischer Club, lud die "Köln"-Besatzung zweimal zum Tanz ein, das deutsche Generalkonsulat gab sich alle Mühe, den verlängerten Aufenthalt nicht langweilig werden zu lassen, das 2:7-Resultat unseres Bordfußballteams gegen die Norwood Kickers trübte die Stimmung keineswegs. Vor allem jedoch waren es die vielen privaten Einladungen und Kontakte, die uns das Gefühl gaben, mehr als willkommene Gäste zu sein. Wohl jeder wird Boston in guter Erinnerung behalten und manch einer wird sich wünschen, es irgendwann einmal wiedersehen zu dürfen ...





Ganz in Weiß...

Skyscraper

Moderne Architektur, aber doch faszinierend

Kaiserwetter bei der Begrüßung durch Feuerlöschboote





Patriotismus treibt seltsame Blüten

Moderne Architektur, aber doch faszinierend



Blick zum John-Hancock-Tower

Fast die Backeines Schlachtkreuzers





Blick vom John-Hancock-Tower

"Kongo"-Müller mit Klimahaarschnitt



Die Bordband live im Quincy Market

Im rollenden Rundfunkstudio



Südkurs . . .

Als Folge des verzögerten Boston-Auslauftermins stellte sich die darauffolgende Seefahrt als eineinhalbtägiger Transit nach Norfolk, Virginia, dar. Der sich anschließende 48stündige Aufenthalt erwies sich als zu kurz, um den größten Marinestützpunkt der Welt und sein Umland richtig kennenzulernen.

Beeindruckend jedenfalls schon beim Einlaufen sowohl Anzahl als auch überwiegend die Größe der hier beheimateten Schiffe. Faszinierend nicht allein Superträger wie "Nimitz" oder "Kennedy", sondern desgleichen die Parade der Atom-U-Boote, Hubschrauberträger, Kreuzer, Zerstörer und riesenhaften Versorger. Im Hintergrund war es ein Zeuge glanzvoller Atlantiküberquerungen: die "United States", heute als Unterkunftsschiff der U.S. Navy im Dienst.

Die unmittelbare Umgebung der Pieranlage erwies sich als reichlich trist, geprägt durch riesige Parkflächen, öde gestaltete Versorgungsgebäude und ein abstoßend häßliches Gewirr von Rohrleitungen. Verstärkt wurde dieser Eindruck durch eine wahre Sonnenglut, die wiederum den Aufenthalt an Bord fast unerträglich machte. Ausflüge nach Williamsburg, der im Stil des 18. Jahrhunderts restaurierten Kolonialhauptstadt Virginias, als auch zum Vergnügungspark Bush Gardens boten einem Großteil der Besatzung Gelegenheit,

die ständige Marineatmosphäre für wenige Stunden zu vergessen. Als angenehme Dreingabe wurde von vielen die Einkaufschance im "Navy Exchange Store" begrüßt, auch wenn der Ladenbummel für uns Deutsche an Attraktivität eingebüßt hat: der Dollar ist für uns halt zu teuer geworden.

Zwischen dem 3. und 13. 8. standen Übungen im Sargasso-Meer auf dem Programm, die uns bis auf ca. 200 sm an Puerto Rico heranführten.

Nach U-Jagd-Übungen mit der nukleargetriebenen "U.S.S. Bergall" führten wir hauptsächlich simulierte Angriffe auf einen amphibischen Großverband durch. Daneben war es für einen Großteil der Besatzung eine neue Erfahrung, für den Verlauf einer Woche im sechsstündigen Kriegsmarschrhythmus von Wache und Erholungszeit zur See zu fahren. Die Strecke vom Übungsgebiet nach Baltimore wurde gewürzt durch ein Photex, bei dem die STANAVFORLANT von einem Helicopter aus in verschiedenen enggefahrenen Formationen abglichtet wurde sowie von einem Funex, das mit spaßigen Aufgabenstellungen zum Vergleich in der Force einlud und in gleicher Punktsumme für jede Einheit ein salomonisches Urteil fand.

Wer diesen Übungsabschnitt erwähnt, ohne auf die klimatischen Bedingungen einzugehen, macht sich einer Unterlassungssünde schuldig. Selbst des nachts sanken die Temperaturen nur knapp unter

30 Grad Celsius, und so angenehm Brückenwachen in Shorts und Sandalen unter diesem Aspekt auch waren, die schiffstechnischen Wachen wurden bei Betriebsraumtemperaturen von 40 bis 50 Grad oft bis über die Grenze des Zumutbaren hinaus gefordert. Ein schiffstypisches Übel freilich machte allen Besatzungsmitgliedern zu schaffen: Schlaf ließ sich in den stickig-heißen Decks und Kammern kaum finden. Das Oberdeck er-

innerte bisweilen an einen großdimensionierten Schlafsaal.

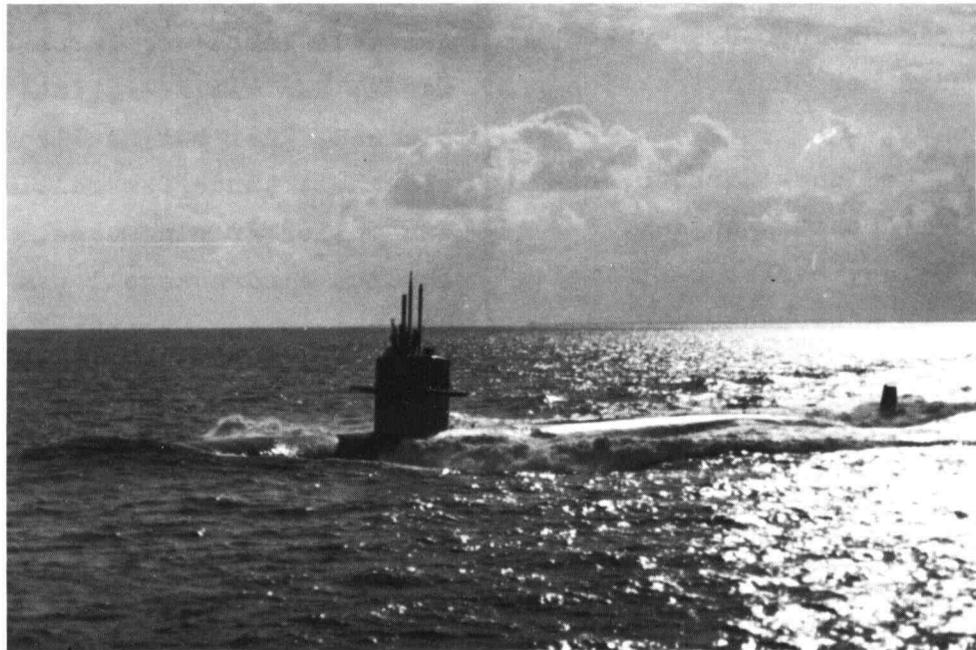
Der einzig wirklich angenehme Aufenthaltsort war während dieser Zeit auf der Schanz zu finden: der bordeigene "Swimming-Pool". Gab es vor Fahrtantritt noch Kameraden, die die Eigenkonstruktion belächelten, so waren sich nach dieser südlichsten Übungsphase alle einig: das Mini-Schwimmbad hat sich mehr als bewährt ...



„Hör auf, SOS zu funken! Es ist nur die Badewanne vom Kommandant, die überläuft!“



Oben: Bei jedem Wetter - der Kommandant obenauf - Unten: Nuklear-U-Boot "Surgeon"



Gelungenes Finale . . . Baltimore

Wir schreiben den 13. August. Letztmalig im Rahmen unserer STANAV-Teilnahme erhalten wir, sonnenmüde von unserem Südtrip, die Chance, den American Way of Life hautnah zu erleben. Baltimore, im Bundesstaat Maryland gelegen, erwartete den Besuch der NATO-Force.

Bei der Einfahrt auf dem Patapsco-River zeichnete sich auf unseren Gesichtern eine gewisse Skepsis ab: unser Weg führt vorbei an ausladenden Fabrikbauten; man fühlt sich ins Ruhrgebiet ausgangs des 19. Jahrhunderts versetzt. Dann, als unser Liegeplatz in Sicht kommt, erhellen sich die Mienen, ja, geradezu begeistert nehmen wir wahr, in welcher Umgebung wir die nächste Woche zubringen werden. Eingehammt vom brandneuen National Aquarium und dem würdigen U-Boots-Veteran "Torsk" wird die "Köln" für die kommenden Tage zu einer der Attraktionen Baltimores.

Dabei fehlt es am Inner Harbour, gestaltet von dem Architektenteam, das auch Bostons Quincy Market gestaltete, ohnehin nicht an Anziehungspunkten. Da gibt es die "U.S.F. Constellation", deren Anblick beweist, daß Kampfkraft nicht erst ein Begriff unserer Tage ist. Schräg gegenüber ragt das neue World Trade Center 27 Stockwerke hoch in die Luft. Vor allem sind es jedoch die Cafés und Shops, Segeljachten und Straßenmusikanten, die Inner Harbour

ein anziehendes Gepräge verleihen. Geradezu malerisch wirkt vor dieser Kulisse, so seltsam es klingt, die Armada der sechs STANAV-Schiffe. Zu fast jeder Tages- und Nachtzeit spazieren die Bürger von Baltimore an unsereren Einheiten vorbei. Gespräche zwischen Marinesoldaten und Zivilisten entstehen ohne Hemmschwelle und münden nicht selten in private Einladungen. Für Baltimore gilt in besonderem Maße, was wir überall in den Staaten und Kanada erlebten: die herzliche, unkomplizierte Art und Spontaneität der Menschen in der Neuen Welt sollte gerade für uns Deutsche, die wir uns oft so stur und distanziert verhalten, ein Lehrstück in Sachen Gastfreundschaft sein.

Ausdruck fand diese Haltung u.a. bei einem Crew Picnic im Latrobe Park, zu dem alle Lords der Force eingeladen waren, das mit Bier, Imbiß, Live-Music und, last but not least, der Anwesenheit hunderter Baltimore-Mädchen ein voller Erfolg wurde.

Ähnlich eindrucksvoll das Echo unseres Besuchs in den Massenmedien. Täglich fanden sich ausführliche Berichte über unsere Force und die Soldaten in den Zeitungen, verbunden mit der Aufforderung, uns den Aufenthalt in Baltimore so angenehm wie möglich zu machen. Einer solchen Aufforderung hätte es jedoch wohl kaum bedurft. Derjenige, der in Baltimore keine Kontakte fand,

sollte die Schuld bei sich suchen ... Daneben gestattete die verkehrstechnisch günstige Lage der Stadt zahlreichen Besatzungsmitgliedern, zwei Glanzlichter der Staaten kennenzulernen; die Entfernung von 40 Meilen ließ die Bus-Touren nach Washington D.C. nicht zur Tortur ausarten. Ähnlich unkompliziert gestaltete sich der Anmarsch nach Annapolis, der Stätte der berühmten United States Navel Academy.

Ohne der persönlichen Wertung jedes einzelnen vorgreifen zu wollen: Baltimore entpuppte sich, sowohl aufgrund des Reizes des Inner Harbour als auch wegen der Aufgeschlossenheit seiner Bevölkerung, als würdiger (Hafen-) Schlußpunkt unserer STANAV. Nicht wenige werden es bedauern, daß ein Flug dorthin eine Zeit-, mehr noch eine kostenintensive Angelegenheit darstellt.

Die verschiedenen Dienstgrade und ihre wahre Bedeutung

DER ADMIRAL

Er überspringt große Gebäude. Ist stärker als eine Lokomotive, schneller als eine Pistole, kann auf dem Wasser wandern und regelt mit Gott den Lauf der Dinge...

DER FREGATTENKAPITÄN

Er überspringt kleine Gebäude. Ist stärker als eine Spielzeuglokomotive, fast so schnell wie eine Pistolenkugel, kann bei ruhiger See auf dem Wasser wandern und spricht manchmal mit Gott...

DER KAPITÄNLEUTNANT

Er überspringt kleine Gebäude bei günstigem Wind und mit Anlauf. Ist fast so schnell wie eine Spielzeuglokomotive, versichert glaubhaft, ziemlich schnell zu sein, kann auf dem Wasser einer Badeanstalt balancieren, und nach vorheriger Ansprache zu Gott reden...

DER LEUTNANT

Er schafft kaum den Sprung über Hundehütten. Schätzt seine Stärke ziemlich hoch ein, kann schnelle Pistolenschüsse abgeben, oft ganz gut schwimmen und wird ab und zu von Gott angesprochen...

DER OBERFÄHRNICH

Er macht Sprüche statt über Häuser zu springen. Wird von Lokomotiven überrollt, kann manchmal mit der Pistole hantieren ohne sich zu verletzen, kann im Wasser an der Oberfläche bleiben, und spricht mit Tieren...

DER OBERBOOTSMANN

Er stolpert über die Schwelle beim Betreten von Häusern. Sagt oh, das ist eine Schu, Schu Eisenbahn, er macht sich mit Wasserpistolen naß und führt Selbstgespräche...

DER BOOTSMANN

Er hebt mühelos jedes Gebäude hoch. Geht darunter hindurch, stößt Lokomotiven aus dem Gleis, fängt Pistolenkugeln mit den Zähnen, zerkaut sie und läßt Wasser durch seinen Blick zu Eis erstarren ... DENN ER IST GOTT!!!



Mister President?



Ständig Schaulustige: Unser Liegeplatz

Spaß und Ernst auf hoher See

Zweckentfremdete Cafeteria



Drei erlebnisreiche Tage in Baltimore

Viel zu spät lernten wir auf unseren letzten drei Tagen Hafen-Liegezeit in Baltimore einen Polizisten der "Baltimore Police" kennen. Er und seine Einsatzgruppe wurden bis nachts 24 Uhr vor unserem Schiff postiert. Nach einem kurzen und sehr freundlichem Kontaktgespräch bekamen wir, mein Bordkamerad Peter Rosenbaum und ich, die Einladung, am nächsten Tag mit seinem Sportflugzeug die Küste entlang zu fliegen. Mein Kamerad Peter und ich sahen uns schmunzelnd und überraschungsfreudig an. Diese Einladung, mit der wir nicht gerechnet hatten, und die uns mit Sicherheit in Erinnerung bleiben wird, haben wir natürlich nicht abgeschlagen.

Am nächsten Tag, mittags 12 Uhr, stand Dave (so der Name des Polizisten) auf der Pier, um uns abzuholen. Mit großer Freude und Begeisterung, bewaffnet mit meiner kompletten Kamera- und Filmausrüstung, bestiegen wir seinen Wagen und fuhren in Richtung Flugplatz. Nach ungefähr 15 Minuten Highway-Fahrt gelangten wir an unser Ziel. Zuerst gingen wir in ein Büro, gleich am Eingang des Flugplatzes, um den Schlüssel der Maschine in Empfang zu nehmen. Wir verließen das Büro und gingen auf eine rot-weiß aussehende Piper zu.

Bevor wir überhaupt starten konnten, machte Dave einen routinemäßigen All-Round-Check. Im Anschluß daran durften wir die Maschine besetzen. Ich nahm

den Platz hinten ein und Peter vorn neben Dave: vor vielen Knöpfen und Uhren. Natürlich waren wir jetzt angegurtet.

Dave startete den Motor und wir rollten langsam auf einem schmalen Weg zur Startbahn. Jetzt wurde auch endlich meine Foto- und Kameraausrüstung zum Einsatz gebracht.

Nachdem wir um Starterlaubnis gebeten hatten, gab Dave Vollgas und wir wurden nach 300 bis 400 Metern vom Erdboden getrennt und stiegen in die Lüfte. Herrlich, dieser Ausblick! Damit bestätigte sich für uns wieder einmal: Es gibt nichts Schöneres als Fliegen! Nun glaubten wir uns verhöhnt zu haben: Dave übergab Peter den Steuerknüppel und zeigte ihm mit einem Wink mit seinem Zeigefinger, in welche Richtung er fliegen sollte. Nach 5 Minuten Flug kreiste Peter über Baltimore City-Hafen und über den Schiffen, die der NATO-Flottille STANAVFORLANT angehörten. Da unten lag sie, unsere heimliche Liebe, die Fregatte "Köln".

Nachdem wir einigemal über dem Hafen kreisten, flogen wir Richtung Annapolis. Auch an diesem Tage hatten uns Petrus und seine Mitarbeiter nicht im Stich gelassen und bescherten Peter und mir gutes Wetter. Es ist ein unbeschreiblich schönes Gefühl, in der Luft zu sein...

Nach ungefähr 20 Minuten Flug mußten wir die Plätze tauschen. Das hätte ich

mir nie träumen lassen, irgendwann einmal ein Flugzeug selbst zu steuern - ich glaube, daß war der absolute Höhepunkt - für mich jedenfalls! Ich durfte fliegen, wohin ich wollte. So fragte ich Dave, ob wir nicht noch einmal über Baltimore Hafen fliegen könnten. Ohne eine negative Äußerung zu machen, antwortete Dave mit einem "Ja". Daraufhin drehte ich den Steuerknüppel nach links und zog eine Schleife in Richtung City. Es ist unglaublich, aber wahr: das Flugzeug ist leicht zu fliegen. Ein paar Runden drehten wir noch über Baltimore, ehe Dave wieder die Führung übernahm und in Richtung Flugplatz flog.

Das nächste Aufregende war die Landung. Wir verloren von Minute zu Minute an Höhe, wenige Sekunden später hatten wir die Landebahn vor uns. Konzentriert und eingehend erklärte Dave die Funktionen der vielen Knöpfe vor uns.

Ein kurzer Aufschlag, Dave hatte eine feste Landung gemacht und ließ die Maschine bis ans Ende der Bahn ausrollen, um später wieder auf den richtigen Standplatz seines Flugzeugs zu kommen. Wir hatten sehr viel Spaß gehabt.

Wir wären gern noch länger geflogen, fanden uns aber mit dem Ende ab und verließen den Flugplatz. Anscheinend wollte uns Dave noch nicht loswerden. Nach einigen Stops unterwegs an kleinen Shops lud er uns zu sich und seiner Freundin ein: zum Krebsessen. Für

diese Einladung bedankten wir uns mit einigen deutschen Souvenirs.

Danach machte uns Dave noch mit einem weiteren Hobby bekannt. Unsere Ohren wurden groß und größer - Tauchen war sein zweites Hobby. 1980 tauchte er mit seinem Freund an der kalifornischen Küste. Fast unbemerkt baute Dave seine Leinwand und seinen Dia-Projektor auf und zeigte uns eine Stunde etwa herrliche Unterwasser-Aufnahmen. Leider ging auch dieser herrliche Tag viel zu schnell zu Ende. Auf dem Heimweg zur "Köln" fragte Dave, was wir morgen vorhätten bzw., was wir gern noch einmal machen wollten. Ohne zu zögern und fast aus einem Mund fragten wir Dave, ob wir nochmals einen Rundflug machen könnten. Er stimmte zu.

Wie dieser Flug verlief, brauche ich wohl nicht zu berichten. Wir hatten auf jeden Fall riesigen Spaß und es blieben unvergeßliche Eindrücke haften. Leider war dies unser letzter Tag in Baltimore. Dave lud uns noch zu einigen Drinks ein. Unser Landgang wurde auf 2 Uhr morgens begrenzt, da wir bereits um 9 Uhr auslaufen wollten. Dave begleitete uns zur "Köln". Wir tauschten die Adressen aus und versprachen, uns oft zu schreiben. Ein letzter Händedruck, Schulterklopfen waren unsere Abschiedsgeste. Peter und ich werden dieses Erlebnis sicher immer in Erinnerung halten. Dave - ein lieber und überaus netter Polizist aus Baltimore ... (Uwe Malorny)

18 Tage non-stop – letzter und längster Seetörn

Mit Auslaufen Baltimore hatte die Besatzung ein klares Ziel vor Augen, hieß doch der nächste Anlaufort Wilhelmshaven. Davon freilich trennten uns noch einige tausend Meilen, und, mehr noch, fast drei Wochen. Den Löwenanteil dieser Zeitspanne teilen sich die Manöver "Ocean Venture" und "Magic Sword North", die sich nicht nur wegen der Teilnahme der STANAV-Force einen internationalen Anstrich geben. Vielmehr sind wir nur Beiwerk dieser großangelegten Seeübungen, die geprägt sind durch Superträger wie "Eisenhower" und "Forrestal", ausladende US-Versorger und hochmoderne FK-Kreuzer und -Zerstörer. So erleben wir in erster Linie allenfalls die Monotonie einer langen Seefahrt, in deren Verlauf wir mehr mit dem Klimawechsel, Schlechtwetterperioden und Wasserknappheit zu kämpfen haben, denn mit (Übungs-) Gegnern.

Während der letzten Phase sind es drei bordinterne Ereignisse, die das Warten auf den Heimathafen überbrücken helfen, und, dank der Initiative der Besatzung, zu echten Höhepunkten werden.

Die Bordolympiade an dieser Stelle ausführlich behandeln zu wollen, hieße, die Vorfreude auf die Darstellung von Guidomus Pankaldius zu verwässern.

Nach Überschreiten des Polarkreises – mit vom jüngstem Offizier, unsrem ORTO, zünftig blaugepönter Schiffsnase – sehen 152 Täuflinge erwartungs-

froh, doch auch ein wenig ängstlich, ihrer Taufe und Aufnahme in den elitären Kreis der Polarfahrer entgegen. Hier geben die Bilder dieses alten Seefahrer-Zeremonielle sicher mehr wieder als seitenlange Schilderungen. Sailpast! Mit eintägiger Verspätung infolge vorausgegangenen Schlechtwetters nimmt die "Köln" am 6. Sept. Abschied von der STANAVFORLANT – dank der Ideen und des Arbeitsfleißes vieler Besatzungsmitglieder farbenfroh und humorig umgewandelt.

Der darauffolgende Tag, 14 Uhr. Am Molenkopf der 4. Einfahrt warten zahlreiche Angehörige bereits auf die Rückkehr des Sohnes, Ehemannes oder Freundes. Als kameradschaftliche Geste präsentieren sich die übrigen Fregatten des 2. Geleitgeschwaders in Paradeaufstellung.

Das wär's. Schlicktown hat uns wieder.

Die Olympischen Spiele 1981

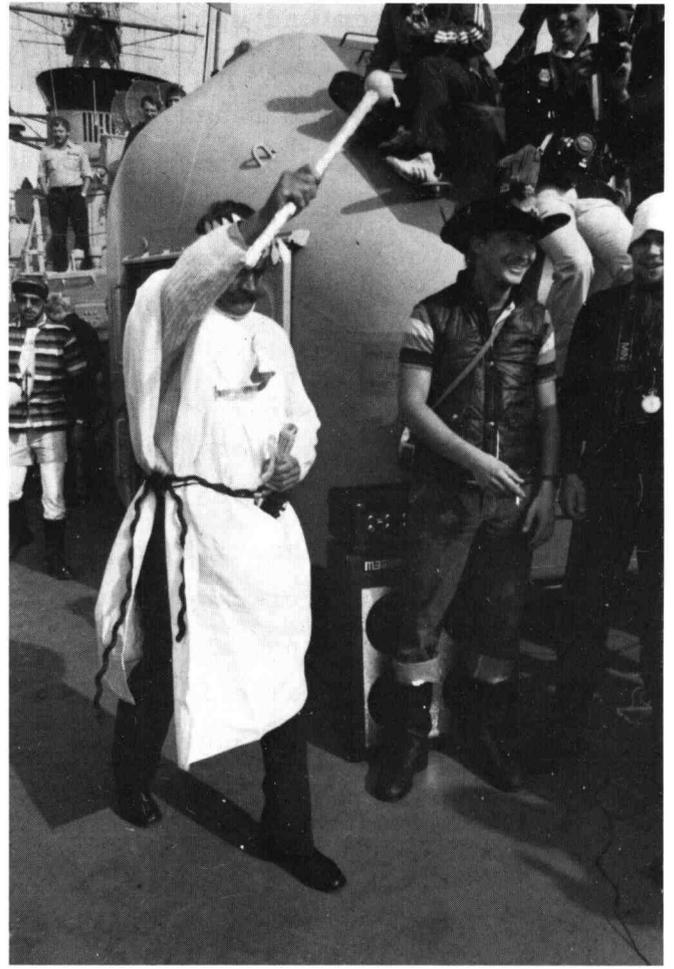
Man schreibt das Jahr 1981 nach Christi Geburt. Es sind die Iden des Augustes und der Ort ist eines gewaltigen Kriegsschiffe, die dem Obersten Befehlshaber der germanischen Kriegsflotte unterstehen, Maximus Apelus. Just zu den Iden des Augustes wird an Bord dieses Schiffes, der Galeere "Colonia", das Olympische Komitee zusammengerufen. Es setzt sich aus 16 see- und kampferprobten germanischen Seeleuten zusammen. Nachdem diese sich mit Wein und erlesenen Früchten gestärkt haben beratschlagt man, welche Disziplinen man für diese Bordolympiade wählen soll. Es werden insgesamt 11 Disziplinen ausgewählt und dann noch die Preise festgelegt. Danach beginnt für das Komitee eine arbeitsreiche Zeit. Die Spielregeln, das Olympische Dorf, die Arena, die Spielgeräte: alles muß hergerichtet werden.

Folgender Aufruf an die Besatzung des germanischen Kriegsschiffes ergeht: Pro Division kann eine Mannschaft, bestehend aus 10 Olympioniken sowie einer Anzahl von Betreuern, Funktionären, Trainern, Wasserholern usw. gemeldet werden. Für die Dauer des Olympischen Wettkampfes sind gemäß dem Wunsch des Zeus alle kriegerischen Handlungen einzustellen. Waffen dürfen an den Sportstätten nicht getragen werden. Die Beziehungen zwischen den Geschlechtern sind innerhalb des olympischen Bannkreises untersagt. Den Sportlern ist es verwehrt, Mittel

(außer Alkohol) zu sich zu nehmen, die die Kräfte steigern. Kontrollen können vom Olympischen Komitee vorgenommen werden. Jede Mannschaft kann einen gebastelten Joker ins Spiel bringen. Dann ist der große Tag gekommen. Man schreibt schon den 29. Tag im August des Olympischen Jahres. Die Galeere "Colonia" befindet sich zwei Stunden nach dem höchsten Stand der Sonne im Mare Atlanticus auf einer Position von 59° 05' Nord 22° 10' West. Die Sportler aller vier Divisionen sind auf dem olympischen Stahl angetreten und warten auf Eröffnung der Spiele. Es ist ein farbenfrohes Bild, die Sportler in ihren verschiedenen Anzügen zu sehen. Die 1. und 3. Division bieten ein besonders buntes Bild. Auffallend bei diesen beiden Mannschaften sind ihre Joker. Die erste bringt einen lebenden Joker mit. Bunt geschmückt haben sie ihn, ihren Joker "Eddy Minimus". Die dritte hat auch einen in Lebensgröße dabei: eine Gummipuppe namens Kleopatra. Die 2. Division ist in ihren Monteuranzügen angetreten, Doch was schaut bei denen aus den Taschen? Jeder hat eine Ölkanne dabei. Ist sie dazu da, um die Glieder vor den Übungen zu ölen? Ein leicht zu bestechender Schiesrichter, Adonis Schwabbelus, probiert dieses aus, doch anstatt seine Glieder mit der Ölkanne zu ölen, ölt er seine Kehle. Es ist kein Öl in den Kannen, sondern ein Elixier aus dem Saft guter



World Trade Center



Der Göttervater erscheint....



Flammenträger aus Athen

Eddy Minimax



fruchtiger Orangen und weißen Rums. Auch die vierte Division trägt ein Mittel mit sich herum. Auch hier geht unser Schiedsrichter probieren. Das Getränk befindet sich in einem Tropf, an den sonst nur Patienten angeschlossen werden. Jetzt wird ihm der Schlauch gereicht und er läßt die Flüssigkeit nicht in die Venen, sondern in den Mund laufen. Wie sich herausstellt, ist ein Gemisch aus dem Saft von Äpfeln und Korn der Inhalt. Kurz bevor Jupiter erscheint, verkündet Apollus Gehlius Bacchus dessen Ankunft. Voller Ehrfurcht verneigen alle ihre Häupter als Jupiter erscheint, angetan mit einer strahlendweißen Tunika, auf der goldene Blitze gestickt sind. In der einen Hand hält er seinen silbernen Stab mit einer Zwiebel auf der Spitze, sein Zepter. Auf seinem Haupt funkelt und glänzt die Krone aus silbernen Lorbeerblättern. Hinter Jupiter, die Fackel in der Hand, tritt nun Redix Tolo Pointus hervor. Er hat diese kostbare Flamme nun schon seit einigen Monden tief im Innern des Schiffes wohlbehütet, denn die Flamme wurde, kurz bevor das Schiff in den Krieg zog, von Läufern aus dem Lande der Griechen gebracht. Nachdem nun Jupiter an die Sportler appelliert hat, einen fairen Wettstreit auszutragen, nimmt er die Fackel und entzündet das Olympische Feuer auf dem Achterdeck der Galeere. Damit sind die Olympischen Bordspiele 1981 auf der Galeere "Colonia" eröffnet.

Dann pfeift Guidomus Osrasm Pankaldius, der Hauptschiedsrichter, das erste der Spiele an: Tauziehen! Zum Klang der Trommel des Schlagzahlangebers für die

Galeerensträflinge legen sich die vier Mannschaften kräftig ins Tauwerk. Danach werden pro Mannschaft zwei Kämpfer ausgesucht, die versuchen müssen, ihren Partner mit einer köstlichen braunen Speis', Schokoladenpudding, zu füttern, wobei ihnen jedoch die Augen verbunden sind, und sie mit einem Arm aneinandergeschnürt sind. Leider treffen die Spieler dabei nicht immer den geöffneten Rachen ihres Partners und so mancher leckerer Happen geht daneben, in die Haare, ins Gesicht oder auf die Kleidung. Beim nächsten Spiel gehen zwei durchtrainierte Sportler jeder Mannschaft an den Start. Es sind fast nur geübte Trinker eines beliebten Trankes: Met. Sie sollen ein Faß dieses Trankes vom Bug des Schiffes zum Heck transportieren. Währenddessen wird vom zweiten Schiedsrichter Gino Jesse Olivierius das Interimsspiel angepfeift. Zwei Olympioniken jeder Mannschaft sollen sich kostümieren und anschließend einen Schautanz aufführen. Nachdem die Fässer auf dem Achterschiff angerollt sind, wird das nächste Spiel gestartet. Jede Mannschaft darf ihren Divisionsfeldwebel mit einem Papier, welches auf Rollen gewickelt ist und zum Sauberwischen bestimmter Körperteile dient, mumifizieren. Es folgen noch die Spiele des Nägeleinschlagens, des Wettsägens und des Zielwerfens, bevor es zu einer für Seefahrer traditionellen Disziplin kommt. Zwei Kämpfer knien auf Matten, die Gesichter einander zugewandt, haben einen Seilkranz um ihre Nacken liegen, und nun versucht jeder den anderen mit Hilfe seiner Nacken- und Armmuskeln auf sei-



Olympisches Feuer und mahnende Worte

Wir wollen niemals auseinandergehen...

Unten: Zwei Vorschläge zu einer Reform der Anzugsordnung...



44

ne Matte zu ziehen. Es ist das sogenannte Stroppziehen. Inzwischen sind die Spieler für das Interimsspiel zurückgekehrt, und sie sehen alle gut aus. Eine Mannschaft entsendet zwei als Griechen verkleidete Spieler in diese Runde, die anderen Mannschaften schicken einen Polizisten, an den ein Rollschuhfahrer gekettet ist. Man sieht ein Punker-Pärchen, und die dritte Division schickt die amerikanische Freiheitsstatue zum Duell um die Punkte. Es fällt den Schiedsrichtern sehr schwer, hier eine gerechte Entscheidung zu treffen. So dauert es lange, bis sich das Gespann um Guidomus Osrarm Pankaldius entscheidet. Nun steht Geschicklichkeitslaufen auf dem olympischen Programm. Vom Start auf Achterschiff müssen die Athleten zur Schiffskombüse laufen, um dort eine Flasche köstlichen Bieres zu lenzen. Dann zur Brücke des Schiffes und von dort über das Admiralsdeck zum Arbeitsplatz von Bajuwarius Pickus, dem Bärtigen, wo sie am Flaggenmast die Initialen ihres Divisionsoffiziers hissen müssen. Danach laufen sie zum Startplatz zurück, wo sie fünf Potacken von ihrer Schale zu befreien haben. Nach Beendigung dieses letzten Spiels werden nun die Punktzahlen addiert und das Ergebnis der Olympiade lautet:

1. Platz Erste Division;
2. Platz Dritte Division;
3. Platz Zweite Division;
4. Platz Vierte Division.

Gewonnen hat der Erste ein Galafrühstück, der Zweite einen Karton Sekt, aus den Reben des Heiligen Hains gewonnen, der Dritte ein Snackpaket aus dem reichen Sortiment des Galeeren-

kauf Ladens, und der Vierte muß sich mit einem kalten Büffett, bestehend aus einem sechs Zentimeter langen Würstchen, serviert auf einer Scheibe Toast mit einem Blatt Salat sowie einer Dose Met pro Spieler zufriedengeben.

Nach dem Ende der Olympischen Spiele 1981 ist für alle ein Festmahl von den besten Speiseherstellern an Bord bereitet worden. Über offener Flamme werden Würste und Fleischstücke gebraten. Dazu gibt es einen köstlichen Salat aus Potacken, erlesenen Gewürzen aus dem Orient, Zwiebeln und anderen wohlschmeckenden Zutaten. Um das ganze Mahl abzurunden, darf natürlich das Met nicht fehlen. Was wären die Besatzungsangehörigen einer germanischen Galeere ohne Met? Um etwas Kurzweil unter das Volk zu bringen, spielt eine Band alte griechische, römische und germanische Weisen - und harten Rock!

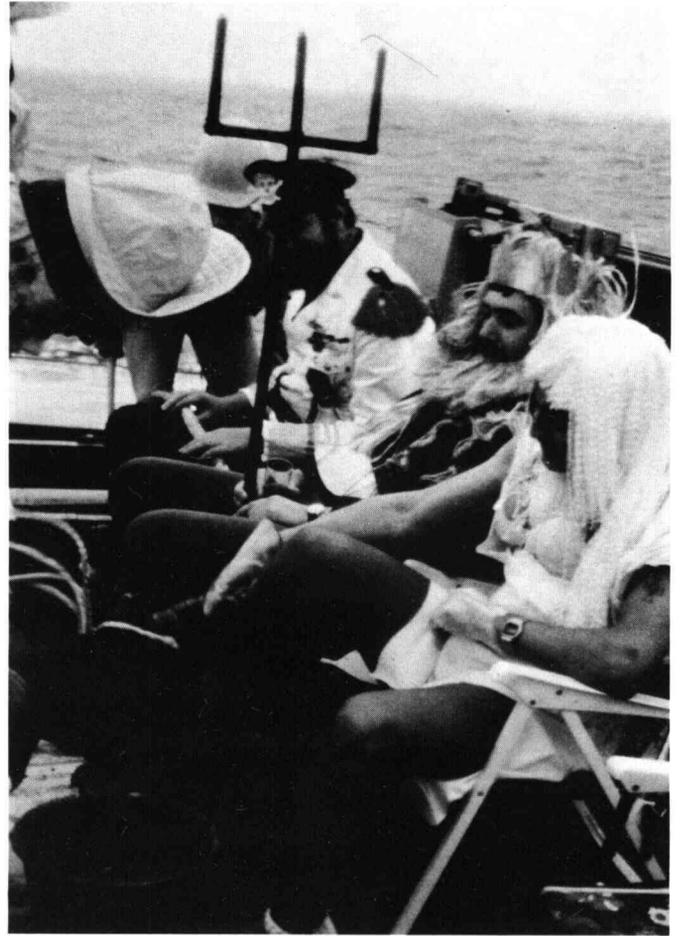
Leider mußte der gemütliche Teil der Olympischen Spiele zu früh abgebrochen werden, denn die Kampfhandlungen zwischen Blue und Orange sind wieder entflammt. Sie waren ja nur für die Dauer der Wettkämpfe unterbrochen - nach den strengen Riten des Zeus.

Namen und Personen sind frei erfunden, Ähnlichkeiten mit lebenden Personen sind ganz rein zufällig ...

(OMT Klaus Roskamm)



Die 3. Division hat die Freiheitsstatue geklaut!

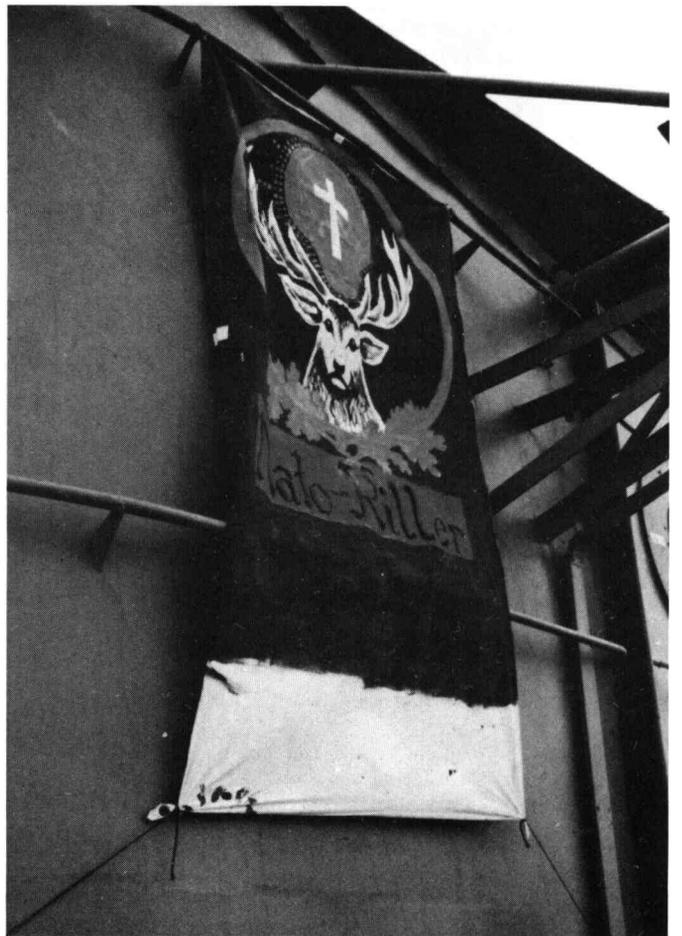


Atlantischer Staatsempfang



"Junior" kann nicht genug kriegen....

Unser Hauptkaliber!



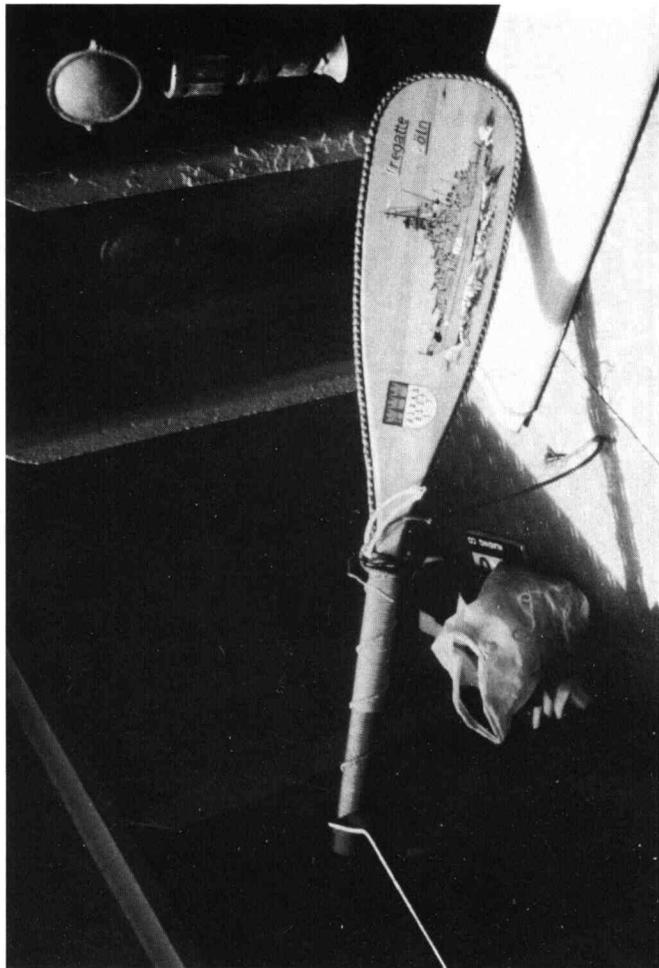


Oben: Polarkunden gibt's nichts umsonst

Reservistensehnsucht



"Was, ihr habt keine Klopse mehr?"



Im Heckspiegel betrachtet . . .

Nach dem Wiedersehen mit Freunden und Verwandten sowie dem lange entbehrten Genuß, den engen Schiffsraum gegen die persönliche Atmosphäre privater Räume eintauschen zu können, erfaßt uns nur allzu schnell wieder der Alltagstrott. Das gilt sowohl für diejenigen, die an Bord der "Köln" verbleiben als auch für die Kameraden, die ihre Dienstzeit auf unserem "Dampfer" beenden.

Dies ist aber auch die Phase, die es ermöglicht, die Flut der während der STANAV auf uns eingestürzten Eindrücke zu verarbeiten und einzuordnen. Erst ein gewisser zeitlicher und räumlicher Abstand verdeutlicht den außergewöhnlichen Stellenwert, den diese Fahrt in der Erinnerung eines jeden von uns behalten wird.

Die Gedanken werden zurückgleiten an das beschauliche Gent, das liebenswerte Halifax, das pulsierende New York, das kultivierte Boston, das "King-Size-WHV Norfolk" und das aufstrebende Baltimore. Man wird sich entsinnen an das Kennenlernen der Soldaten unserer NATO-Partner und sicher auch an die Reihe von Übungen, die, zumindest in dieser Form, nicht zum Alltag der Bundesmarine zählen.

Dabei stellt sich wohl auch die Frage, "Hat es sich gelohnt?" Was die "Köln" betrifft, so muß die Antwort im Hinblick auf ihre Einsatzfähigkeit und den Ausbildungsstand der Besatzung eindeutig bejaht werden.

Wie aber sieht die Bilanz eines jeden einzelnen aus? Im Verlauf einer dreieinhalbmonatigen Zeitspanne gewinnt man zwangsläufig kontroverse Erfah-

rungen, die obendrein in kurzen Abständen auf einen einstürzen und entsprechende Stimmungsschwankungen auslösen. So sind die Hafenaufenthalte überwiegend positiv zu beurteilen, während die Seetörns nahezu die gesamte Palette dessen abdecken, was Seefahrt bedeuten kann: glühende Hitze neben empfindlicher Kühle, spiegelglatte See neben Sturmroutine, aufreibende Übungsfülle ebenso wie stupide Routine. Hinzu kommen die baulichen Nachteile der "Köln", vor allem die fehlende Klimatisierung. Es handelt sich bestimmt nicht um eine Vergnügungsfahrt, eher im Gegenteil; die Annehmlichkeiten der Häfen galt es während der Seefahrt teuer zu bezahlen. Letztlich muß jeder unserer STANAV-Teilnehmer selbst entscheiden, ob er den Aufwand für überhöht oder angemessen hielt.

Zum guten Schluß gebührt mein aufrichtiger Dank all den Kameraden, die mir in den verschiedenen Phasen der "Buchwerdung" zuarbeiteten. Eine namentliche Nennung birgt die Gefahr in sich, irgend jemand zu übergehen. Ob es sich nun um Tipparbeit, Erlebnisberichte oder das Abtreten von Fotomaterial oder einfach nur das Einbringen neuer Ideen dreht - hätte ich nicht die Unterstützung aus dem Kreis der Besatzung erfahren, die "Idee" würde niemals Gestalt angenommen haben.

E pluribus unum - die Losung der NATO, daß sich viele zusammentun zur Verwirklichung eines Ziels, hat auch in bezug auf die "Köln" ihre Gültigkeit bewiesen.



Layout + Gestaltung: Albert Mathieu Michel (Marinekameradschaft Köln von 1891)