



DIE SEELORDS
SHANTYCHOR MÜNCHEN 1987

Die SEELORDS

Shanty-Chor München von 1987 e.V.
Gemeinnütziger Verein



Rundschau

Ausgabe

April – Juni 2019

Die Sensation



Fürstenrieder Str. 147

Wie der Vater, so die Tochter. **Die SEELORDS** haben wieder eine Chorleiterin, und zwar keine geringere als die Tochter unseres verstorbenen Chorleiters **Dr. Dimi Palos**, die Daniela. Mit Herzblut führt Sie das Erbe ihres Vaters weiter. An einigen Montagen im Monat vermittelt uns **Daniela** in der von ihrem Vater gegründeten privaten Musikschule in München-Laim, die Grundlagen eines gesunden Stimmeinsatzes sowie die richtige Atmung. Mit

der Entwicklung unserer Stimmen wachsen natürlich auch die Möglichkeiten. Oberstes Ziel ist es, die Mehrstimmigkeit zu erlernen, um sie in unserem Repertoire anwenden zu können. Natürlich bleibt der Spaß nicht auf der Strecke, das gehört einfach zum Lernen dazu und ist für uns ein wichtiger Bestandteil des Vereinslebens.

Wir alle wünschen uns eine lange und freundschaftliche Zusammenarbeit mit unserer neuen Chorleiterin – **DANIELA** –.



Unser Heimathafen: „Alte Utting“ neben der Großmarkthalle
Lagerhausstraße 15 – 81371 München-Sendling
Unsere Homepage: <http://www.seelords.de>
Unsere E-Mail: antonhalmos@freenet.de



Unterstützt durch die
Marinekameradschaft
München

Der Vorsitzende hat das Wort

Der Shantychor „Die SEELORDS“ ist seit dem 26.03.2019 ein *eingetragener Verein*, mit der Vereinsregisternummer VR 208073.

Das Finanzamt München bestätigte die **Ge-meinnützigkeit** des Vereins am 12.07.2018. Seit dem 01.03.2019 sind wir Mitglied im **Fachverband der Shantychöre Deutschland** mit der Mitgliedsnummer 570113600.

Unsere Kontonummer, IBAN bei der HypoVereinsbank ist ab 09.04.2019 ungültig!



Seit dem 10.04.2019 haben ein neues Girokonto, als Vereins- und Spendenkonto, bei der **COMMERZBANK**.

Unser neue Bankanschrift lautet:

Commerzbank AG
Boschetsrieder Str. 81, 81379 München
IBAN **DE59 7008 0000 0410 3993 00**

Unsere Chorproben finden statt:

- am 1. Montag im Monat in der Säbenerstr.49.
- am 2. Montag im Monat in der Engelhardstraße. 26.
- an bestimmten Montagen siehe die Monatsinfoblätter, sind wir in der Musik Akademie München in der Fürstenrieder Straße 147.

Unser Anhänger mit Werbung für Veranstaltungen enthält unser technisches Equipment und steht an den Standorten der Verantwortlichen.

Die Vereinsadresse ist immer die Adresse des Vorsitzenden. Ein zweiter Briefkasten ist an der **ALten Utting** Lagerhausstraße 15.

Wir haben nun alle Voraussetzungen, unsere festgelegten Ziele als Shantychor, zu erreichen. Wir streben auch an, Bestandteil im kulturellen Leben der Landeshauptstadt Münchens zu sein.

Anton Tiberius Halmos

Die Redaktion hat das Wort

Liebe fördernde Mitglieder, Freunde und Gönner des Shantychors „**Die SEELORDS**“. Bitte unterstützen Sie mit Ihrer Spende die Arbeit und das soziale Engagement des gemeinnützigen Vereins.

Benutzen Sie das oben angegebene Konto bei der COMMERZBANK.
Vielen Dank und viel Spaß beim Lesen dieser Ausgabe.

Harry & Sepp

Die Chorleiterin hat das Wort

**Liebe Freunde der Seelords,
liebe Seelords und Seeladies!**

Dass ich jemals einen Shantychor leiten würde hätte ich nie gedacht. Ich habe zwar immer mal wieder mit großer Freude die Konzerte meines Papas besucht – aber ich? Nie.

Bekanntlich soll man aber niemals „Nie“ sagen ... und wirklich - ich bin sehr glücklich mit meiner neuen Aufgabe.

Mit dem Tod meines Papas hatte ich quasi einen Shantychor geerbt – und jetzt bin ich stolz darauf, mit den reizenden Damen und Herren durch neue Fahrwasser zu schippern. Die Herzlichkeit und Wärme, mit der die Chormitglieder meinen Papa auf seiner letzten großen Reise begleitet haben, war für mich einzigartig – und hat mich dazu bewogen, mein „Erbe“ mit Stolz anzutreten.

Meine Berufung ist die Musikpädagogik, hier vor Allem Vocalcoaching und Regie – aber ich werde nicht versuchen, aus den Lords und Ladies Musicaldarsteller zu machen – ganz im Gegenteil!

Shantys leben von ihrer Authentizität, von ihrer Natürlichkeit und – von der Freude.



Wir arbeiten jetzt gemeinsam daran, das bestehende Programm aufeinander abzustimmen, uns zu finden und gemeinsam alte mit neuen Wegen zu verknüpfen.

Der gesamte Chor ist mit Freude dabei, wenn wir zu Beginn unserer Proben die Stimmen aufwärmen, ein Bisschen „Stimmbildung“ trainieren und ich bin sehr dankbar, auch mit den Lords und Ladies bestätigt zu sehen, dass das Motto meiner Akademie nicht nur leere Worte sind: We are family!

Danke, ihr Lieben!

Zum Freistoß

GASTSTÄTTE • GRILL • SPORTSBAR

Hacker
Pschorr

Siegenburger Str. 49
81373 München
089 / 760 2636
0176 / 70 220 771

Seite 3 von 20

60. Geburtstag von unserem Harry

Am 11.01.2019 feierte unser Harry seinen runden Geburtstag. Dazu lud Er die Seelords am Montag, den 14.01.2019 ins Marineheim in die Lilienstraße 20 ein. Nach einer wieder gelungenen Chorprobe die gegen 18.30 Uhr zu Ende war, gab's dann was gscheid's zum Essen. In der Küche des Marineheims brutzelte während der Chorprobe derweilen der Pizza Leberkäs (von Harry eigenhändig zusammengebastelt) und der Weißwurstleberkäs im Ofen. Nach dem die Chorprobe beendet war und es im Marineheim schon angenehm nach Leberkäs roch, wurden die Essen verteilt. Alle Teller kamen restlos (das heißt



total leer) zurück. Ich vermute jetzt mal, es hat jeden geschmeckt. Jedem wurden zwei Bier oder andere Getränke spendiert. Zudem kamen noch drei Flaschen Rotkäppchen-Sekt und vier Flaschen Jamaika Rum zum Einsatz. Nachdem alle satt und zufrieden waren, wurde die Veranstaltung recht spät aufgelöst. Lieber Harry, es war ein gelungenes Fest. Vielen Dank dafür.



Fotos: Petra & Karl Riedl
Bericht: Josef Motl



Der Grünkohl hat das Wort

In der Marinekameradschaft gibt es ja eine ganze Reihe von immer wiederkehrenden Traditionen-Veranstaltungen, auf die wir uns das ganze Jahr freuen können. Das Spargelessen und das Törggelen sind Beispiele dafür. Umso schöner, wenn sich, wie seit ein paar Jahren, neue Traditionen-Veranstaltungen bilden wie das Grünkohlessen. Das geht überhaupt nur deswegen, weil sich - ein dreifaches Hoch auf die Uboot-Smuts! - Kameraden gefunden haben, die wissen wie das geht und die sich bereit erklärt haben, den beträchtlichen Aufwand zu stemmen. Leider ist der Uboot-Smut



Helmut Voecks dieses Mal krankheitsbedingt ausgefallen, so dass der Georg Rudy von der Ubootkameradschaft ganz auf sich alleine gestellt gewesen wäre, wäre ihm nicht der Marinekamerad Kai als Hilfe zur Seite gesprungen. Beiden recht herzlichen Dank dafür!

Eingefunden haben sich 45 Kameraden, und die „Raubtierfütterung“ war ein voller Erfolg. Allen hat es prima geschmeckt, wenn auch der eine oder andere in Anbetracht der sehr nahrhaften



Zusammensetzung beim Essen eine zwischenzeitliche Pause gebraucht hat, um den Teller leer zu kriegen.



Die Anwesenheit der Ubootkameraden bot dem Vorsitzenden der MK Josef Motl, genannt Sepp, nach dem obligatorischen Kutterläufer für die Pantrygästen, der Gedenkminute für den verstorbenen Kameraden Gerhard Hiemer und dem Ausblick auf die anstehenden Termine die Gelegenheit verdiente Nichtmitglieder mit der silbernen Ehrennadel der Marinekameradschaft München auszuzeichnen: Den Commander der Ubootkameradschaft, Jürgen Weber und Ubootkamerad Bernhard Schülein von der DVWG jeweils mit der silbernen Ehrennadel der Marinekameradschaft München.



Beide unterstützen die MK seit Jahren nach Kräften: Jürgen Weber hat maßgeblichen Anteil an der vom verstorbenen Kameraden Eduard Dransfeld angestoßenen hervorragenden Zusammenarbeit der maritimen Vereinigungen im Großraum München, von der wir alle profitieren. In der Öffentlichkeit werden wir dadurch viel besser wahrgenommen. Auch wir als Shanty-Chor haben durch diese Zusammenarbeit viele Vorteile. Recht herzlichen Dank dafür.

Fotos & Bericht: Winfried / Sepp / Harry

Der Shanty

Ein Shanty ist eine Form des Seemannsliedes. Diese Liedgattung gehört zum Seemannsbrauchtum.

Geschichte des Shantys:

Der heute geläufige Name Shanty (englisch Sea Shanty) tauchte erstmals Mitte des 19. Jahrhunderts auf. Er wurde vermutlich vom englischen chant = „singen/Gesang“ und dem französischen chanter = „singen“ abgeleitet, bzw. von „chattet“, wie es die französischsprachenden schwarzen Schauerleute von New Orleans gebrauchten.

Erste Hinweise auf „Arbeitslieder der Matrosen“ finden sich im Werk des Dominikaners Felix Fabri aus Ulm, der 1493 auf einer Galeere nach Palästina segelte. Im Complayant of Scotland (1549) finden sich die frühesten bekannten Texte solcher Arbeitslieder. Shantys waren also dem Ursprung nach Arbeitslieder zur Zeit der Großsegler. Man sang sie auf den Handels- und Fischfangschiffen, zur Unterstützung und Koordination körperlich anspruchsvoller Arbeiten, die nur in gemeinsamer Kraftanstrengung erledigt werden konnten, wie Anker hieven, Segel setzen, Segel und Netze einholen, Taue durchholen, Aufziehen der Rahen, die Arbeit an Winden und Pumpen, aber auch beim Be- und Entladen der Schiffe. Da Großbritannien zur Blütezeit der Shantys im 19. Jahrhundert die führende Seefahrtnation war, sind viele der heute überlieferten Shantys in englischer Sprache. Es war allerdings meist kein reines Englisch. Da die Schiffsbesatzungen oft aus unterschiedlichen Ländern stammten, war es eher ein Sprachgemisch, sogenanntes Pidgin-Englisch, unfein und melodisch unstimmig. Nicht das Singen stand im Vordergrund, sondern die Tätigkeit. Mitte 16. Jahrhundert bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts verschwanden viele Shantys wieder aus dem Bordleben. Grund dafür war wohl die Zwangsrekrutierung vieler britischer Seeleute in die Kriegsmarine. Shantys waren dort verboten, denn Kommandos auf den Kriegs-

schiffen wurden durch Pfeifen weitergegeben. Die neu angeheuerten Schiffsbesatzungen der britischen Handelsschiffe, die vorwiegend aus anderen Nationen stammten, hatten zum traditionellen Shanty keinen Bezug.

Zur Zeit der frachtfahrenden Großsegler klangen Shantys anders als heute. Auf die in Form eines Wechselgesangs laut gegen Wind und Wetter herausgebrüllten Befehle des Shantyman antworteten die Matrosen mit ihrem Gesang, der meist mit einem Haul (wie im Deutschen „Hau-ruck“) und dem Zug am Tau endete. So ist es auch nicht verwunderlich, dass erste Berichte über Shantys von „wildem Schreien“ auf Deck der Segelschiffe berichten. Und den heute üblichen Einsatz von Instrumenten gab es nicht. Allein die Stimmen von Shantyman und Mannschaft waren zu hören. Lediglich bei ruhigeren Arbeiten wie am Gangspill sowie in der abendlichen Freizeit kam es gelegentlich zum Einsatz von Mundharmonika, Fidel oder Banjo.

Mit Beginn der Industriellen Revolution wurden schnellere Schiffe gebraucht. Die breitbauchigen Ostindienfahrer verschwanden und wurden durch Klipper und Fregatten ersetzt. Mit der Eröffnung des Suez-Kanals verdrängten die aufkommenden Dampfschiffe viele Frachtsegler auf den Routen nach Ostasien und Australien. Dies führte letztlich dazu, dass die Shantys ihren praktischen Nutzen für die Seefahrt nach und nach verloren und nur noch in der Freizeit und zur Unterhaltung gesungen wurden.

Viele Shantys entstanden auch durch Übernahme von Volksliedern der afro-amerikanischen und karibischen Hafenarbeiter, die beim Beladen der Schiffe in den Südstaaten der USA eingesetzt waren. Aber auch die schottischen und nordeuropäischen Walfänger- und Fischfangflotten nahmen großen Einfluss auf die Entwicklung der Shantys, genauso wie die Besatzungen der Handelsschiffe (Kauffahrer) auf den Fernrouten nach Übersee. Aber auch die Lieder aus den jeweils besuchten Ländern

bzw. Herkunftsländern der Matrosen spielten eine Rolle, denn man kannte keine Scheu bei der Übernahme fremder Melodien. Gesungen wurde, was gefiel, und die Texte wurden einfach verändert oder angepasst. Selbst Kinderlieder wurden adaptiert (etwa Down by the sea, where the watermellows grow).

Zweck der Shantys:

Der ursprüngliche praktische Zweck des Shantys als Arbeitslied stand bei den Seeleuten immer an erster Stelle. Sprachliche und musikalische Aspekte spielten dagegen kaum eine Rolle. Es war allein wichtig, dass der Shanty die Arbeit unterstützte. Der Shantyman konzentrierte sich darauf, den Arbeitstakt zu bestimmen und die Matrosen mit seinen improvisierten Texten anzuspornen und zu unterhalten.

Typen:

Die Einteilung der verschiedenen Arten des Shanty wird, je nach Sichtweise und Erfahrung, unterschiedlich interpretiert. Recht hilfreich ist es, grundsätzlich in drei Hauptgruppen einzuteilen, wobei in den nachfolgenden Auflistungen über den jeweiligen Zweck der Shantys, jedoch nur die bekanntesten Shantyarten erfasst sind.

- Shantys, die beim Ziehen eingesetzt wurden (hauling actions, pulling actions)
- Shantys, die beim Drücken eingesetzt wurden (heaving actions, pushing actions).
- Shantys, die zur Unterhaltung / in der Freizeit gesungen wurden.

Shantys mit Arbeitszweck Ziehen:

Der Halyard-Shanty (Long-drag-shanty) wurde bei Aktionen mit längerer Dauer eingesetzt (z. B. große Segel setzen), der Short-drag-shanty war für Aktionen mit kurzer Dauer, aber großem Kraftaufwand bestimmt (z. B. em Wechsel der Segelrichtung), der Hand-over-hand-shanty bei Arbeiten die im Wechsel

mit linker und rechter Hand erledigt wurden (z. B. Setzen kleinerer Segel, Durchholen von Tauen). Beim Stamp-and-go-shanty (Walk-away-shanty) wurde meist die komplette Decksmannschaft zum Ziehen eingesetzt.

Shantys mit Arbeitszweck Drücken:

Capstan-Shantys wurden beim Anker lichten an der Ankerwinde (Spill/Capstan) gesungen. Windlass-Shantys wurden bei der Bedienung des pumpenähnlichen Windlass gesungen. Pump Shantys wurden bei Pumparbeiten gesungen (z. B. Abpumpen des Leckagewassers).

Shantys zur Unterhaltung/Freizeit:

Hierzu zählen die Pollerlieder oder Forebitter („Fore-bitts“ = „Poller“, die pilzförmigen Eisenköpfe zum Festmachen der Taue). Pollerlieder beschreiben meist romantisierend das harte und entbehrungsreiche Leben auf See. Man sang sie gerne abends in der Freizeit auf den Pollern sitzend, aber auch bei bestimmten Anlässen und Ritualen, wie etwa dem Überqueren des Äquators oder des Polarkreises. Auch die Homeward-bound-Shantys mit ihren erzählenden Texten von Erlebnissen und Sehnsüchten wurden meist in der Freizeit gesungen.



Kindersingen auf der „Alten Utting“



KINDERLIEDER SINGEN MIT DEN SEELORDS



Der Shantychor
Die SEELORDS
laden zum öffentlichen Kinderlieder
(mit-)singen ein.

Alle Kinder zwischen 1 und 99 sind
Herzlich willkommen! Eintritt frei!

Termine:

So. 21. April 2019

So. 05. Mai 2019

So. 26. Mai 2019

So. 09. Juni 2019

So. 23. Juni 2019

So. 07. Juli 2019

So. 28. Juli 2019

Jeweils um 15:00 Uhr



Shanty - Matinee auf der „Alten Utting“



Zweimal im Monat singt der Shantychor „*Die SEELORDS*“ von Fernweh, von Reisen nach Rio und Hawaii, und wie schön es ist, immer wieder nach Hause zurück-

zukehren. Eintritt bei unseren Konzerten sind stets kostenfrei! Über jede Spende sind wir Ihnen aber sehr dankbar.
An folgenden Terminen:



Sa. 27.04.	Frühschoppen	12:15 Uhr
Mi. 15.05.	Abendkonzert	18:15 Uhr
Sa. 25.05.	Frühschoppen	12:15 Uhr
Sa. 08.06.	Frühschoppen	12:15 Uhr
Sa. 29.06.	Frühschoppen	12:15 Uhr



FEILREISEN

Busreisen nach Maß

Karlsruher Straße 1, D-86156 Augsburg

Telefon: +49 (0)821 / 422 772

Fax: +49 (0)821 / 426 793

E-Mail: info@feil-reisen.de Internet: <http://www.feil-reisen.de>

Seit mehr als 25 Jahren

ist Feil Reisen Ihr kompetenter Partner für Busreisen. Wir bieten unseren Kunden erholsame Reisen in die schönsten und aufregendsten Länder und Städte Europas an.

Ob Kurztrip oder erholsamer Urlaub

in den reizvollsten Metropolen Europas - wir bieten Ihnen preiswerten Pauschalreisen und Transfers, sowie Gruppenreisen für Schulklassen, Vereine und Firmen an. Durch unseren modernen Fahrzeugpark, mit variablen Busgrößen von 8-79 Sitzplätzen, können wir Ihnen Bequemlichkeit mit allem Komfort anbieten und können so den verschiedenen Vorstellungen der Reisegäste gerecht werden.

Reisen für Schüler und Schulen

Wir planen gerne mit Ihnen zusammen Ihren Ausflug/ Abschlussfahrt und organisieren auf Wunsch Ihre Übernachtung (vom Campingplatz bis zum ***** Hotel) und Tagesausflüge (z.B. Museen, Sehenswürdigkeiten, Stadtführung, Naturparks) vor Ort!

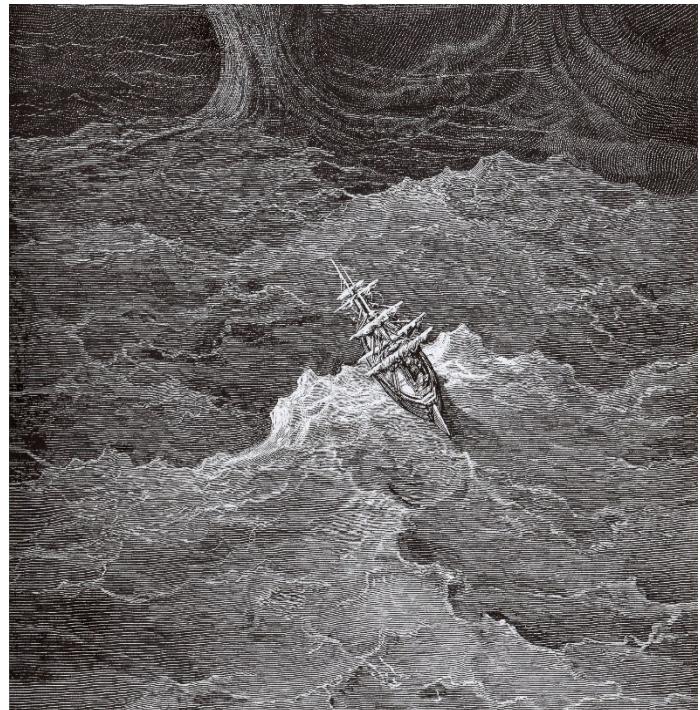
Mythos Bermuda-Dreieck

Sie wird auch „Teufelsdreieck“ genannt, die Seegegend im westlichen Atlantik, die auf der Karte ein Dreieck bildet, wenn man ihre Eckpunkte mit einander verbindet: Die Bermudainseln, Miami und Puerto Rico.

Es ist ein Mythos, der bis heute nicht restlos aufgeklärt ist: Schiffe und Flugzeuge sind hier spurlos verschwunden. Piloten und Seeleute erzählten von „weißem Wasser“, das auf der Meeresoberfläche auftauche und Schiffe verschlinge. Viele der Legenden, die sich um das Bermuda-Dreieck ranken, wurden erforscht: In der Bahama-Region ist der Meeresgrund von Erdspalten durchzogen, bei denen man vulkanische Tätigkeit vermutet. Dadurch ist das Wasser schwefelhaltig und „weißes Wasser“ steigt auf. Die Erdspalten erschweren das Auffinden von verunglückten Maschinen, was ein Grund dafür ist, weshalb viele Flieger und Schiffe bis heute verschollen sind. Außerdem geht man davon aus, dass es Methangas-Vorkommen unter dem Meeresboden gibt. Nach Ansicht von Wissenschaftlern wären große Mengen Methangas in der Lage, Schiffe in die

Tiefe zu reißen und Flugzeuge explodieren zu lassen.

Und auch wenn es statistisch gesehen im Bermuda-Dreieck nicht zu überdurchschnittlich vielen Katastrophen kommt, gibt es doch einige ungeklärte Fälle. Noch ist der Mythos „Bermuda-Dreieck“ also nicht vollständig wissenschaftlich geklärt.



marketing8
FULLSERVICE MARKETING

BEI UNS ERHALTEN SIE ALLE LEISTUNGEN AUS EINER HAND! GANZ GLEICH OB GROßUNTERNEHMEN ODER STARTUP, WIR FÜHREN IHRE MARKE CROSSMEDIAL UND MIT LEIDENSCHAFT ZUM ERFOLG.

SIE BENÖTIGEN HILFE IM BEREICH DER **KLASSISCHEN WERBUNG**, ODER MÖCHTEN **IHR UNTERNEHMEN DIGITAL** TRANSFORMIEREN?

MARKENENTWICKLUNG
BRANDING, LOGO, CI & CD

WEB, DIGITAL & ECOMMERCE
WEBSITES, WEBSHOPS, SOCIAL MEDIA

KLASSISCHE WERBUNG
PRINTMEDIEN, DRUCK & WERBEMITTEL

MARKENAUFBAU | WEB & DIGITAL | PRINT & OFFLINE | FULLSERVICE
FRAGEN SIE JETZT AN! **WWW.MARKETING8.DE**
ODER UNTER +49 (0) 941 / 788 420 74

Besuch beim TLG 74 in Neuburg an der Donau

Am 26. März um 9:30 Uhr startete vom Scheidplatz ein Bus mit 30 Kameraden und Kameradinnen der MK München und 3 Abgeordnete der **SEELORDS** zu einem Besuch bei der Alarmrotte des Taktischen Luftwaffengeschwaders 74 in Neuburg an der Donau. Hierzu der Bericht der MK:



Die Zusammenarbeit der Maritimen Vereinigungen im Großraum München zeigt sehr erfreuliche Wirkungen: Das ehemals in unserem Marineheim ausgestellte Modell des Lenkwaffenzerstörers USS Biddle (später **USS CLAUDE V. RICKETTS**) aus der Charles-F.-Adams-Klasse hat als Leihgabe einen neuen Platz gefunden: Im Museum auf dem Fliegerhorst Neuburg an der Donau. Das ist insofern von Bedeutung, dass das Schiff baugleich ist zu der in der Bundesmarine von 1966 bis 2003 eingesetzten **LÜTJENS**-Klasse und damit der **MÖLDERS**. Der Traditionssname des in Neuburg stationierten **Taktischen Luftwaffengeschwaders 74** war bis 2005 Mölders. Deswegen ist unser Modell da bestens aufgehoben.

Bei der Außerdienststellungsfeier der **MÖLDERS** 2003 wurde Hauptmann Mocka mit seiner Abordnung des JG 74 "Mölders" die Patenschaft für die Fregatte **BAYERN** vom damaligen Kommandanten angeboten.

Im Jahr 2007, mit der Indienststellung des Landeskommmandos **BAYERN**, dem Hauptmann Mocka mittlerweile angehörte, kam dann eine Partnerschaft zustande. Anfang 2010 wurde er zu einer Mitfahrt der **BAYERN**

nach Norwegen eingeladen und trat danach dem Freundeskreis Fregatte **BAYERN** bei. Nun kam über den Freundeskreis der Fregatte **BAYERN** der Kontakt zustande und so sind wir, dem Hauptmann Ulrich Mocka gebührt dafür unser Dank, in den Genuss einer Führung beim TLG 74 in Neuburg gekommen.

Schon im Vorfeld habe ich angefragt ob denn der **Militärische Abschirmdienst (MAD)** einen Anfall kriegen würde, wenn ich meine Fototasche mitbringe. Kein Problem, wurde mir beschieden, und so habe ich sie mitgenommen. Wie ich schon erwartet hatte haben die das dann aber doch nicht ganz so entspannt gesehen, und so habe ich dann Fotos ausschließlich in dem Museum gemacht. Das modernste Fluggerät da drin ist die **F4 Phantom II**, Erstflug in den 60er Jahren und in Deutschland schon vor Jahren ausgemustert. Alle Bilder in diesem Bericht, die nicht in dem Museum entstanden sind habe ich von Wikipedia oder direkt von Hauptmann Mocka, also nicht selber in Neuburg gemacht.



Nach diesem interessanten Vortrag gab es erst mal ein schmackhaftes Mittagessen in der Kantine der **Wilhelm-Frankl**-Kaserne. Die Zeiten, in denen sich die Soldaten nach dem Mittagessen über stundenlange Kampfunfähigkeit beschwert haben, weil das Essen sie derart müde gemacht hat, die sind zum Glück vorbei. Wir jedenfalls waren nach dem Essen noch springlebendig, jedenfalls soweit es das unser teils fortgeschrittenes Lebensalter noch zugelassen hat.

Danach wieder Aufsitzen, mit unserem Bus ging es weiter von der [Wilhelm-Frankl](#)-Kaserne in den eigentlichen Fliegerhorst. Dort konnten wir einen leicht zerrupften Euro-fighter [Typhoon](#) aus der Nähe betrachten, unter striktem Fotografier Verbot, versteht sich. Zu Wartungszwecken war bei dem der Schleudersitz ausgebaut, das einzige Teil welches ständig mit scharfer Munition (nämlich der Treibladung) an Bord ist. Es wäre schlecht, wenn der nicht funktioniert, wenn ihn mal brauchen sollte. Damit man den überhaupt raus kriegt muss man aber die Cockpitluke abbauen, und damit da nichts reinfällt, was da nicht rein gehört war da eine Abdeckung aus Folie draufgeklebt worden. Nicht, dass da drin noch die Vögel brüten...



Das ist schon ein beeindruckendes Teil, und wir haben mit den Ohren geschlackert als wir hörten, dass eine geübte Crew von 4 Mann da innerhalb von weniger als einer Stunde ein komplettes Triebwerk austauschen kann. An Stellen, an denen man sich leicht verletzen könnte oder die ganz besonders empfindlich in Bezug auf Beschädigungen oder Verschmutzungen sind waren Abdeckungen angebracht, "Pariser" heißen die im Pilotenjargon, und damit man die nicht vergisst sind da rote Bänder



dran mit dem Aufdruck "REMOVE BEFORE FLIGHT!" - "Vor dem Flug entfernen!". Unterhalb des Cockpits waren vorne an der Nase des Flugzeugs zwei bogenförmige Abdeckungen, bei denen ich mich gefragt habe, was da wohl drunter verborgen sein mag. Der freundliche Bordwart, der uns geführt und alles erklärt hat, hat es uns gezeigt: Sensoren, die den Anstellwinkel des Flugzeuges messen. Also genau die Teile, deren fehlerhafte Messwerte in Verbindung mit dem [MCAS](#)-System in den letzten Monaten wohl zum Absturz von zwei nagelneuen [Boeing 737 Max 8](#) geführt und damit ein seit Wochen und wohl noch für Monate erlassenem weltweiten Betriebsverbot dieses Flugzeugtyps geführt haben. Nur noch Überführungsflüge ohne Passagiere sind zulässig. Wir haben auch viel über die Bewaffnung und die Selbstschutzeinrichtungen des Kampfflugzeugs erfahren, aber dummerweise werden die Raketenköpfe, die man damit in die Irre leiten will, auch immer schlauer. Ein Hase- und Igelrennen, bei dem der Pilot nur hoffen kann, dass ihm im Notfall die überlegenen Manövriereigenschaften des Flugzeugs retten. Normalerweise baut man Flugzeuge ja so,



dass sie eine eigene aerodynamische Stabilität haben. Wenn man bei einem korrekt getrimmten "normalen" Flugzeug das Steuer auslässt, dann fliegt das Flugzeug einfach ungerührt geradeaus weiter. Einfach wegen der aerodynamischen Stabilität, nicht weil ein Computer dafür sorgen würde.

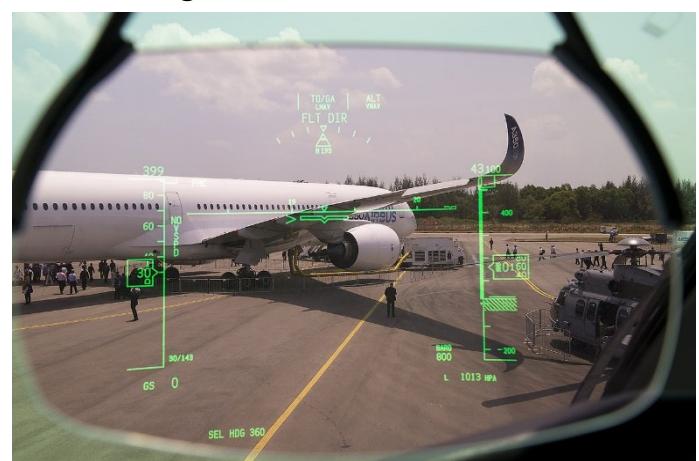
Diese Stabilität ist aber bei einem Kampfflugzeug unerwünscht, weil es damit nötig werden

kann Haken zu schlagen wie ein Hase, der vor einem hungrigen Wolf davonrennt. Die enorme Wendigkeit wird durch die Canards, ein quasi nach vorne verlegtem Höhenleitwerk, erreicht. Deswegen ist der Eurofighter im Unterschallbereich instabil und ohne Computerunterstützung nicht steuerbar. Erst im Überschallflug wandert der Druckpunkt so weit nach hinten, dass das Flugzeug aerodynamisch stabil wird. Die Enttäuschung des einen oder anderen Kameraden, dass es nicht möglich war einen Blick in das Cockpit zu werfen konnte ich entkräften: Bei einem modernen Kampfflugzeug ist das Cockpit nicht mehr wie früher (siehe Bild unten) mit zahllosen einzelnen Zeigerinstrumenten ausgestattet wie noch bei der F-4 Phantom, („Uhrenladen“ nennen die Piloten so ein Cockpit), heutzutage sind da eine Reihe von Monitoren verbaut, und die sind halt nun mal schwarz, wenn die Systeme runter gefahren sind. Das heißt dann "Elektronisches Fluginstrumentensystem" oder scherhaft "Glascockpit". Bei Wikipedia kann man das [Cockpit des Eurofighter aber angucken](#). Das ist eindrucksvoll!



Nach diesen aufschlussreichen Einblicken ging es dann weiter zum absoluten Highlight: Die haben uns glatt in ihren [Flugsimulator](#) gelassen, das hätte ich nie für möglich gehalten! Zwar nur in den älteren, einfacheren von zwei Simulatoren, aber immerhin! Da war es dann allerdings endgültig vorbei mit Fotoapparaten, auch Handys mussten draußen bleiben. Wer die nicht gleich in dem Bus gelassen hat (das ist wirklich kein Problem, es gibt wohl nicht viele weniger diebstahlsgefährdete Orte als einen Fliegerhorst), der musste sein Handy in ein

Schließfach legen, erst dann durften wir in den Simulator. Der besteht aus einem originalgetreuen Cockpit, mit allen Bildschirmen (und die Systeme waren hochgefahren), und einer bogenförmigen Leinwand außen rum auf dem der Blick aus dem Cockpit dargestellt wurde, zunächst also die Startbahn. Und auch die Anzeigen des [Head-up-Displays](#), die normalerweise in die Glasscheibe direkt im Sichtfeld des Piloten projiziert werden. Erfreulicherweise waren die also auch sichtbar für die nebenstehenden Kameraden, nicht nur für den einen Glücklichen im Cockpit. Mit diesem Head-Up-Display werden die wichtigsten Informationen direkt in das Sichtfeld des Piloten rein gemogelt, so dass der nicht nach unten auf die Instrumententafel gucken muss (das heißt dann Head-Down-Display) um die wichtigsten Informationen zu erfassen: Geschwindigkeit, Flughöhe, Kurs, Anstellwinkel, Radar- oder Infrarotmessungen und Lage des Flugzeugs im Raum. Das Ding hat ein Schub-Masseverhältnis von größer als 1, es kann also nach dem Abheben senkrecht nach oben fliegen wie eine Rakete. Ohne die rein projizierten Informationen verliert man da sofort die Orientierung! Eine Weiterentwicklung des Head-Up-Displays ist übrigens die direkte Entspiegelung der Anzeigen in das Visier des Helms, "[HMD - Helmet-Mounted Display](#)" heißt das dann. Weil ständig erfasst wird, in welche Richtung der Pilot den Kopf gerade dreht ist es damit sogar möglich scheinbar durch das Flugzeug hindurch zu gucken, also zu bekämpfendem Ziel zu sehen, die vom Flugzeug selber gerade verdeckt sind. Gerade so, als wäre das Flugzeug durchsichtig! Man kann sich leicht vorstellen,





dass solche Helme (und die benötigten Rechner dazu) ein Vermögen verschlingen, aber der Vorteil dadurch ist unschlagbar! Erfreulicherweise verweigert das Flugsteuerungssystem des Eurofighters Steuerausschläge, die im Realbetrieb zur Zerstörung des Fluggerätes ("Abmontieren" nennen das die Piloten) oder dem Verlust der Steuerbarkeit wegen Strömungsabriss führen würden, aber es bleibt weiß Gott genug Beschleunigung übrig: Im Normalfall das System die Beschleunigungen auf +9/-3g. +9g ... da hat man dann plötzlich das 9-fache des eigenen Gewichts!!! Ohne einen besonderen Anzug, der sich dann blitzschnell aufbläst und so dagegen hält, würde dem Piloten das Blut aus dem Kopf in die Beine schießen, dem Piloten würde schwarz vor den Augen (daher kommt der Begriff "Black-out"), und er würde bewusstlos werden. Das wäre gar nicht gut...

Drei von unseren Kameraden sind in den Genuss des Fliegens mit dem Simulator gekommen. Ich selber hätte das auch sehr gerne ausprobiert, aber wegen meiner eingeschränkten Beweglichkeit habe ich mir das verkniffen. Zu groß war meine Sorge, dass ich beim reinklettern in das Cockpit irgendwo hängen bleibe und denen einen Schalter abbreche. Ersatzteile für so ein spezielles Gerät gibt es leider nicht im nächsten Elektronik-Markt! Im Gegensatz zu den feudalen Simulatoren, die etwa bei der Ausbildung von Verkehrspiloten zum Einsatz kommen, und die den ganzen Simulator mit hydraulischen Stützen bewegen, um das Flugerlebnis perfekt zu machen ist dieser Simulator übrigens fest, er bewegt sich nicht. Kunststück

– um die enormen Beschleunigungen, die in einem Kampfflugzeug auftreten auch nur annähernd nachzubilden müsste die Hydraulik den Simulator hunderte von Metern in der Gegend herum schleudern – einen derart riesigen Simulator kann man gar nicht bauen. Uns wurde aber erzählt, dass der bessere – für uns natürlich unzugängliche – Simulator wenigstens den Pilotensitz durchrütteln kann, etwa um den Ruck, der beim Abwerfen einer Außenlast entsteht, nachzubilden. Und die Beschleunigungskräfte simuliert man durch teilweises Aufblasen des Druckanzugs oder der Sitzkissen. Der Besuch in dem Simulator war wirklich ein absolutes Highlight, welches ganz kurzfristig in unser Besuchsprogramm aufgenommen wurde. Wahnsinn!

Nach dem Simulator-Besuch ging es dann in das Museum des Fliegerhorstes.

Weil dazu eine Überquerung der Startbahn nötig war und die gerade anderweitig gebraucht wurde hat uns da eine rote Ampel ein paar Minuten ausgebremst. In dem Museum angekommen hieß es dann "Feuer frei" für unsere Fotoapparate, da war nichts mehr geheim. Wirklich kurios, dass in Neuburg überhaupt ein Fliegerhorst gebaut wurde: Auf dem Erfassungsbogen aus dem Kaiserreich, ob sich der damalige Exerzierplatz denn als Flugplatz eignen würde finden sich lauter vernichtende Einschätzungen: Keine Infrastruktur, dafür aber viel Nebel. Trotzdem wurde da ein Flugplatz gebaut, und heute ist die Nähe zu Manching, wo die deutschen Eurofighter zusammengebaut werden,

sicher kein Nachteil.

Der frühere Traditionssname des Jagdgeschwaders war "Mölders"

und

auch heute noch genießt der ehemalige General der Jagdflieger, [Oberst Mölders](#), hohes Ansehen. Nachdem das Geschwader 32 Jahre den Traditionssnamen führte, wurde auch Werner Mölders in dem Museum



ein Raum für die Geschichte gewidmet. Dort ausgestellt ist der Stander des Dienstwagens von Mölders, den sein Fahrer eingenäht in seine Unterwäsche durch die russische Kriegsgefangenschaft gebracht hat und den er im Mai 1987 für die Ausstellung übergeben hat. Ebenso ein Regenschirm in einem beklagenswerten Zustand, den das Mölders-Geschwader mit einem Stein beschwert und mit einem Zettel versehen über einem nach langem Suchen entdeckten, getarnten Jägerleit- und Frühwarnstation abgeworfen hat und der dem darin verschonten diensthabenden Offizier klar machte, dass er entdeckt und die Stellung angegriffen und zerstört werde. Mölders wollte die Stellung bekämpfen, nicht die Menschen darin. Der derart verschonte Beobachter war darüber so dankbar, dass er den Regenschirm Jahrzehnte später für die Sammlung zur Verfügung gestellt hat.

In diesem Raum hat auch unser übrigens voll fernsteuerbares und schwimmfähiges Modell des Lenkwaffenzerstörers **Mölders** seinen Platz gefunden und kommt dort wunderbar zur Geltung. Neben teilweise aufgeschnittenen oder arg beschädigten Teilen einer **Messerschmitt Bf 109** und einer **Me 262 "Schwalbe"**



gab es auch moderneres Fluggerät zu besichtigen: Zu Ausbildungszwecken verwendete Propellermaschinen **Piaggio P.149** und **Do 27**, eine **F-86 K**, und ein **F-104 "Starfighter"**, der in den 60er Jahren einen fürchterlichen Blutzoll gefordert hat. "Der Starfighter ist kein Flugzeug, sondern eine Rakete. Und eine Rakete landet nicht, sie schlägt ein", hieß es damals. Ein großes Problem war das einzige Triebwerk, dessen Ausfall einen sofortigen



Totalverlust zur Folge hatte, die winzigen Tragflügel, die so dünn waren, dass der Hauptauftrieb durch den Rumpf und das Triebwerk erzeugt wurde, nicht durch die Tragflächen, die völlige Überzüchtung durch die Aufrüstung des Schönwetterjägers zum Allwetterflugzeug und vieles mehr. Beim Ausfall des einzigen Triebwerks hatte der Starfighter einen Gleitwinkel wie ein Klavier!



Zu allem Unglück hatte der Starfighter zunächst einen Schleudersitz, der den Piloten nach unten aus dem Flugzeug geschossen hat, um dem T-Leitwerk zu entgehen. Das verbietet sich natürlich in geringer Höhe. Der nächste Schleudersitz schoss den Piloten zwar nach oben aus der Kanzel, war aber zu schwach, so dass sich der Fallschirm bei zu geringer Höhe nicht entfaltet hat. Erst der dann später eingebaute **Martin-Baker Schleudersitz** hat dem Piloten eine faire Überlebenschance gelassen, vorausgesetzt er kam überhaupt rechtzeitig aus dem Flugzeug.

Spannend wurde es dann im nächsten Raum: Eine **McDonnell Douglas F-4 Phantom II** stand da, und man konnte aufentern und in das Cockpit gucken oder sich sogar auf den Platz des Piloten setzen. Zwar ist die F-4 bei der Bundesluftwaffe nicht mehr im Einsatz, aber

einige Nationen fliegen die auch heute noch. Bemerkenswert stammt der Flugzeugtyp doch aus den frühen 60er Jahren! Aber im Lauf der Jahre hat es natürlich immer wieder Verbesserungen an dem Flugzeug gegeben, "Kampfwertsteigerung" heißt das dann.

Das Cockpit der F-4 unterscheidet sich allerdings gründlich von den heutigen Cockpits, etwa des Eurofighters: Heute dominieren Bildschirme, auf denen je nach Mission und Situation genau das dargestellt wird was für die momentane Problematik relevant ist: Mal der Zustand der Hydraulik des Flugzeugs, mal der Status der Bewaffnung, Daten der Triebwerke oder was auch immer. Zu Zeiten der „Phantom“ gab es Bildschirme nur für das Radar, ansonsten momentane Problematik relevant ist. Mal der Zustand der Hydraulik des Flugzeugs, mal der Status der Bewaffnung, Daten der Triebwerke oder was auch immer. Zu Zeiten der „Phantom“ gab es Bildschirme nur für das Radar, ansonsten dominieren einzelne Instrumente, meist mit Zeiger, die halt eben nur die Information anzeigen können, für die sie gebaut sind: Geschwindigkeit, Höhe über Grund, künstlicher Horizont oder Füllungszustand des Tanks, etwa. Der eine oder andere Kamerad hat sich also reingesetzt, nur um ver-

blüfft festzustellen, dass man nach vorne überhaupt keine Sicht hat auf die Außenwelt, nur die Instrumente vor der Nase. Wie bei den Postfliegern aus der Zeit von Charles Lindbergh, die nach vorne auch nichts gesehen haben, weil da riesige Tanks waren, ohne die die benötigte Reichweite mit der damaligen Technik nicht erreichbar war.

Das war jedenfalls ein toller Ausflug, und wir danken Hauptmann Ulrich Mocka und seinen Mitstreitern recht herzlich für ihren unermüdlichen Einsatz für den ehrenamtlichen Aufbau des Museums, in dem auch die Originaluniform des ehemaligen Inspekteurs der Luftwaffe, Generalleutnant a.D. Karl Müllner, ausgestellt ist. Vielleicht findet sich ja gelegentlich ein etwas älterer Pappkamerad für die Uniform, der derzeit verwendete ist einfach zu jung für einen gestandenen Offizier. Und ganz besonders danken wir Hauptmann Mocka für die Organisation unseres Aufenthaltes (vor allem der Eurofighter-Simulator war der Knaller!) und für die freundliche und kompetente Führung durch die Sammlung. Die vielen Anekdoten, die er aus seinen reichhaltigen Erfahrungen beigesteuert hat, haben uns einen wunderbaren Tag geschenkt!

Bericht: Winfried Huber



Fotos: Hptm. Ulrich Mocka / Winfried Huber / Wikipedia / Anton Halmos

Witz des Tages

Ein Seemann kommt nach langer Fahrt wieder zurück nach Hause. Während seiner Seereise hat er sich auf seinen linken Oberarm eine nackte Frau tätowieren lassen. Als seine Frau das sieht, fängt sie an zu fluchen und sagt ihm, dass er wieder aufs Meer solle. Nach 3 Monaten kommt er wieder zu-

rück. Währenddessen hat sich seine Frau auf jede Brust einen Männerkopf tätowieren lassen. Sie öffnet stolz beim zu Bett gehen ihre Bluse, und auf einmal fängt ihr Mann laut an zu lachen. Verdutzt fragt die Frau, was er denn hätte. Sagt er: „*Was meinst du, was die in ein paar Jahren für lange Gesichter machen!*“.

TERMINE



+



TERMINE MARITIME VEREINIGUNGEN MÜNCHEN



Die Seelords

Datum	⌚	Wer / Was / Wo	
Sa. 27.04.	12:15	DS-M auf der „Alten Utting“	öffentlich
Mo. 29.04.	15:00	Hestia 2/3 Einsteinstraße 173	
So. 05.05.	15:00	DS-M Kindersingen auf der „Alten Utting“	öffentlich
Fr. 10.05.	18:00	MK-M Spargelessen im Marineheim	anmeldepflichtig
Mi. 15.05.	18:15	DS-M auf der „Alten Utting“	öffentlich
Sa. 18.05.	13:00	DS-M Rotkreuzplatz / MK-M ab 11:00 Öffentlichkeitsarbeit	öffentlich
Sa. 25.05.	12:15	DS-M auf der „Alten Utting“	öffentlich
So. 26.05.	15:00	DS-M Kindersingen auf der „Alten Utting“	öffentlich
Sa. 08.06.	12:15	DS-M auf der „Alten Utting“	öffentlich
Sa. 08.06.	18:00	WJF-M Jahrestreffen	
So. 09.06.	15:00	DS-M Kindersingen auf der „Alten Utting“	öffentlich
Sa. 22.06.	10:30	Frühschoppen mit MC-M im Marineheim	öffentlich
So. 23.06.	15:00	DS-M Kindersingen auf der „Alten Utting“	öffentlich
Sa. 29.06.	12:15	DS auf der „Alten Utting“	öffentlich
Do. 04.07.	15:00	DS-M St. Margareth	

DS-M = Die Seelords München

MC-M = Matrosenchor München

UK-M = Ubootkameradschaft München

MK-M = Marinekameradschaft München

WJF-M = Windjammerfreunde München

MVM = Maritime Vereinigungen München

Gesundheit ist wie Salz: Man bemerkt nur, wenn es fehlt, lautet ein italienisches Sprichwort. Oftmals treffen einem eine Krankheit völlig unerwartet: Eben erst saß man lachend beim Feierabendbier mit den Kameraden zusammen, nun liegt man im Krankenhaus. Den Betroffenen wirft die Krankheit aus der Bahn, reißt ihn aus dem Alltag heraus. Auch wenn man als Außenstehender in so einer Situation nicht wirklich helfen kann, möchte man dennoch gute Besserung wünschen und Mut machen.

**GUTE
BESSERUNG!**

We wish you much strength
and quick recovery!



Gemeinsame Chorprobe vom MCM und DSM

Nach unserer Chorprobe am 25.02. in der Engelhardstraße, fuhren 10 Sänger/innen und Musiker/innen zum Alten Wirt nach Obermenzing. Dort findet jeden Montag um 19.00 Uhr die Chorprobe des Matrosenchors München (MC-M) statt. Die sind um einiges disziplinierter als wir. Da sollten wir uns mal ein Beispiel nehmen. Manuel, ist der Chorleiter vom MC-M. Wie wir gerade angekommen waren, hatten sie in dem Moment ein vierstimmiges Lied geprobt. Das hat schon

was, aber da sind wir noch weit weg. Im Anschluss daran haben wir gemeinsame Lieder gesungen. Da stellte sich heraus, dass wir alle zusammen immer wieder verschiedene Texte haben. Man sollte sich mal zusammensetzen und die Texte einheitlich machen, wenn es von beiden Seiten gewünscht wird. Im Anschluss daran gingen wir in die Gastwirtschaft und haben noch gemütlich zusammengesessen. Es war ein schöner Abend im Kreise Gleichgesinnter.

Fotos: MCM & DSM / Bericht: Harry



Geburtstage April – Juni

- 25. April - Jutta Baier
- 22. Mai - Angela Nobbe-Alfano
- 24. Mai - Reinhard Pekruhl
- 03. Juni - Fritz Kohn
- 04. Juni - Wolfgang Stolzmann
- 13. Juni - Wolfgang Timm
- 21. Juni - Gerti Wallner
- 28. Juni - Anton Halmos





Die SEELORDS

Shanty-Chor München von 1987 e.V.
Gemeinnütziger Verein



-Aufnahmeantrag-

Name:

Straße/Nr.:

Vorname:

Wohnort:

Geburtsdatum:

Telefon:

Mobil:

E-Mail:

Ich möchte in den Shanty-Chor-Die Seelords-München als

aktiver Sänger/in

Förderer/Förderin

der Chorgemeinschaft aufgenommen werden.

Jährlicher Förderbeitrag von 40,-- €. Bei aktiver Mitgliedschaft ist eine 3-monatige Probezeit vorgesehen. Die Chorrichtlinien (siehe unten) erkenne ich an.

Unterschrift

München, den

Mitgliedsausweis ausgestellt am:

Unterschrift Vorsitzender

Kleiderordnung: Über Kleidung bei Auftritten entscheidet der Chorleiter/in oder Vertreter/in. Bei den Sängerinnen wird bei einer Neuanschaffung gemeinsam abgestimmt. Sängerinnen die schon länger dem Chor angehörig sind, besprechen ihre Kleidung für zukünftige Auftritte. Sängerinnen die neu dazugekommen sind, kleiden sich zumindest maritim.

Frauen: Blaue oder weiße Hose,
kurz oder langärmlige weiße Bluse, Halstuch, blauer Blazer

Männer: Blaue oder weiße Hose,
kurz oder langärmliges weißes Hemd, Krawatte, blaues Sakko

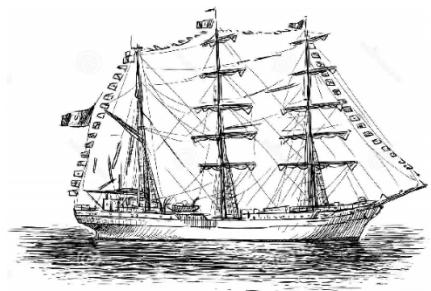
Die Teilnahme in anderen Shanty-Chören ist unerwünscht.



Münchner-Musikwerkstatt - Reparaturen für alle Musikinstrumente

Manfred Rathmayr, Romanstr. 37c, 80639 München, Tel.: +49 89 14 33 21 35

Mobil: +49 174 33 67 197, info@muenchner-musikwerkstatt.de, www.muenchner-musikwerkstatt.de



Redaktion: Harald Tiedemann und Josef Motl

Redaktions- und Vereinsadresse:

Die SEELORDS - Lagerhausstr. 15 - 81371 München

Reservierungen / Kartenanfragen:

Anton Tiberius Halmos

Tel.: 0179 926 7423