



Bordnachrichten

MARINEKAMERADSCHAFT BABENBERG-TRAISENTAL

3. Quartal 2019



Stift Herzogenburg, Ostseite

Geburtstage im 3.Quartal

Speiser	Walter	4. Juli
Haidanek	Elfriede	10. Juli
Baumgartner	Hans	24. Juli
Redl	Franz	27. Juli
Drescher	Leopold	28. Juli

Schmidt	Eva	10. September
Günsthofer	Karl	24. September
Sonnhof	Eberhard	24. September

Herzliche Glückwünsche !



Allen kranken Kameraden wünschen wir
baldige Genesung



Kurzbericht des Obmannes

Liebe Kameradinnen und Kameraden,

Ich möchte Euch einige meiner eigenen Gedanken über die Eindrücke unserer Bretagne-Reise schildern. Einen genaueren Bericht wird Euch Ernst Oppel in den nächsten BN 4 bringen.

Wir haben auf dieser Reise einerseits wunderschöne Kunstdenkmäler aus älteren Zeiten, wie Dome, Schlösser, Kirchen, Menhire, ..., andererseits auch Bauwerke jüngerer Geschichte bzw. aus den Kriegszeiten besichtigt. Eindrucksvoll

waren die gotischen Kirchenbauten bzw. Dome und die Bauwerke und Befestigungsanlagen alter Städte (z.B.: La Rochelle, Mt. St. Michel, Kathedrale St. Corentin in Quimper, Kathedrale St. Pierre in Nantes, Kathedrale St. Nicolas und St. Louis in Blois, Kathedrale in Orleans und die Loire-Schlösser wie in Nantes, Chenonceau, Blois und Chambord)

Bei den erwähnten Bauwerken jüngerer Geschichte (2 Weltkriege) beeindruckten uns die U-Bootbunkieranlagen der Deutschen an der französischen Bretagne-Küste. Ebenso bemerkenswert auch die Befestigungsanlagen der Maginot-Linie der Franzosen an ihrer Ostgrenze (Belgien, Luxemburg und Deutschland) aus der Zwischenkriegszeit (1929 bis 1938).

Dies alles sind Zeugen der Fähigkeit der Menschen im Umgang mit Ihrer religiösen Einstellung und gesellschaftspolitischer und revolutionärer Entwicklungen (Glaubenskriege und franz. Revolution 1789). Bedrückend ist die große Kluft zwischen der persönlichen Machtrepräsentation der absolutistischen Herrscher (Loire-Schlösser) und der Unterdrückung bzw. Leibeigenschaft des kleinen Mannes. Beides führte aber schlussendlich zu diesen Baudenkmälern, die für alle Zukunft bestehen werden.

Ich selbst wurde in der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts im 2. Weltkrieg geboren und habe meine Ausbildung in dieser Zeit erhalten und beobachten müssen, dass in dieser Zeit keine solchen Baudenkmäler, die in den nächsten Jahrhunderten bestehen werden, geschaffen wurden (z.B.: Es musste die hochgelobte Wiener Stadthalle schon von Grund auf nach 40 Jahren renoviert werden. Ein weiteres Beispiel: Bauwerke, wie Hochhäuser, Kunsthallen und Industriebauten aus Glas, Stahl und Kunststoff werden meistens nach einem Bestand von 80 Jahren gesprengt und sind somit für die Zukunft kein Beweis für unsere Existenz und Schaffenskraft, die ja vorhanden wäre.)

In diesem Sinne wünsche ich Euch einen schönen Sommer und Urlaub und verbleibe mit schönen Grüßen,

Euer Herwig

Entwicklung der Flugzeugträger

Der Bau von Flugzeug tragenden Schiffen begann im ersten Weltkrieg mit dem Einsatz von Flugzeugmutterschiffen, von denen Schwimmerflugzeuge zu Wasser gebracht wurden um zu starten. Nach der Wasserlandung mussten die Flugzeuge mit Kränen wieder an Bord gebracht werden.

Die Briten rüsteten auf einigen Mutterschiffen schräge zum Bug abfallende Ablaufbahnen ein, damit Räderflugzeuge starten konnten. Das Schiff musste dabei mit großer Fahrt gegen den Wind fahren, um den Start zu unterstützen. Die Radflugzeuge mussten nach Erledigung ihrer Aufgabe zur Küste fliegen, um dort zu landen.

Während der Deckstart bald beherrscht wurde, war die Landung auf Deck noch lange ein Problem. Nach vielen missglückten Versuchen spannte man quer über das Landendeck elastische Fangseile, in die sich das Flugzeug mit einem am Heck angebrachten Landehaken verfang und so abfangen und abgebremst werden konnte. Von 16 im ersten Weltkrieg eingesetzten englischen Mutterschiffen waren nur drei als Flugzeugträger ausgerüstet.

Man verwendete für Flugzeugmutterschiffe umgebaute Kriegs - und Handelsschiffe. 1918 wurde in England der erste echte Träger, die „Hermes“ auf Kiel gelegt.

Deutschland besaß nur Mutterschiffe,- erst 1918 sollte ein für Italien gebautes Turbinenfrachtschiff zum Träger umgebaut werden. Mit dem Kriegsende wurde der Umbau eingestellt.

Die Entwicklung der Seefliegerei in Deutschland:

Deutschland besaß im ersten Weltkrieg eine starke Marinefliegerabteilung mit küstengestützten Schwimmerflugzeugen, welche an der Nord und Ostsee, aber auch im besetzten Belgien, am Bosphorus und am Schwarzen Meer stationiert waren. Auch Zeppelin Luftschiffe, welche in Cuxhaven und Tondern stationiert waren- unterstanden der Marine.

Trotz des Versailler Verbotes, Militärflugzeuge zu besitzen, betrieben nach 1920 ehemalige Marineflieger im Geheimen Versuche zur Weiterentwicklung der See- Fliegerei. Dazu wurden zivile Tarnfirmen und Luftsportvereine gegründet. 1935 entstanden daraus in Kiel Holtenau die ersten Marineflieger Geschwader.

Seit 1933 betrieb die Marine die Versuchsstelle Travemünde- welche zur Schulung der Seeflieger und zur Erprobung von Trägerflugzeugen über ein Katapult und ein Landendeck mit Bremsseilanlage verfügte.

1935/36 verlangte der Oberbefehlshaber der Luftwaffe, Göring, die Unterstellung der Marineflieger in die Luftwaffe. Trotz des Protestes der Marineleitung stimmte Hitler Göring zu. Um die Marine zu besänftigen befahl Hitler dass alle Flugboote und Schwimmerflugzeuge zur Marine gehören sollten. Alle Räderflugzeuge der Seeflieger kamen samt Besatzungen zur Luftwaffe, - sollten aber taktisch der Marine unterstellt sein. Damit waren Kompetenzstreitigkeiten vorprogrammiert und das Ende der Entwicklung einer eigenen Marinefliegerei gekommen.

1938 wurde in Kiel Holtenau mit der Aufstellung der Seefliegerstaffel 186, welche für den Einsatz auf den im Bau befindlichen Flugzeugträgern bestimmt war, begonnen. Durch den Baustopp des Trägers wurde die weitere Entwicklung von speziellen Trägerflugzeugen eingestellt und die schon umgerüsteten Flugzeuge ab 1940 zur Auffüllung der Luftwaffeneinheiten verwendet.

Reichsluftmarschall Göring versprach 1935 und nachdem er die Marinefliegerei bis 1941 vollständig in die Luftwaffe übernommen hatte, die Marinefliegerei auszubauen.

Tatsächlich war die stark überlastete Luftwaffe nie in der Lage, eine schlagkräftige Seefliegerei zu schaffen. Probleme ergaben sich auch aus dem Unterschied in der Pilotenausbildung Die Marine bildete aus seemännisch geschulten Offizieren und Unteroffizieren ihre Marineflieger aus. Dem von der Luftwaffe ausgebildeten fliegenden Personal fehlte dieses maritime Grundwissen und musste von den Besatzungen erst in der Praxis des Kriegseinsatzes erworben werden.

Der Flugzeugträger „Graf Zeppelin“

Der politischen Lage in den 20 und 30 Jahren entsprechend sah Deutschland in Frankreich den Hauptgegner in einer etwaigen Auseinandersetzung zur See und plante schon zu Beginn der 30 Jahre den Bau von Flugzeugträgern. Im November 1932 wurde von der Reichsregierung unter Papen im Marineaufbauprogramm der Bau von Flugzeugträgern vorgesehen. Dem Gedanken des Handelskrieges folgend, sollte der Träger mit 15 cm. Seezielkanonen ausgerüstet werden, um gegen Angriffe von Zerstörern gesichert zu sein. Die Kampfkraft von zwei leichten Kreuzern wurde angestrebt. Als Einsatzgebiet war der Atlantik, als Einsatzziel das Führen von Handelskrieg gegen französische Nachschublinien geplant.

Nachdem sich die deutsche Reichsregierung am 16.3.1935 von den Bewaffnungs-Bestimmungen des Versailler Vertrages losgesagt hatte, kam es nach anfänglichen britischen Protesten am 28. Juni 1935 zum Londoner Vertrag mit Großbritannien. Darin verpflichtete sich Deutschland seine Marinerüstung auf 35 % der britischen Flottenstärke zu beschränken. Deutschland erhielt neben anderen Rechten das Recht zum Bau von zwei Flugzeugträgern. Die Marineleitung gab am 16.11.1935 den Auftrag zum Bau von zwei Trägerschiffen.

Da Deutschland durch die Verbote des Versailler Vertrages keine Erfahrung im Bau von Flugzeugträgern hatte, orientierte sich der Entwurf an dem britischen Träger „Courageous“. Auch Japan wurde um Unterstützung gebeten. Eine Studiengruppe reiste nach Japan, um Erfahrungen zu sammeln. Die Seemächte, welche Träger besaßen, hatten die Erfahrung gemacht, dass mit Seezielartillerie bestückte Träger in der Verwendung ihrer eigentlichen Waffe, den Flugzeugen, stark eingeschränkt wurden. Der Raumbedarf für Geschütze, Munition, Munitionsaufzüge sowie Bedienungspersonal ging auf Kosten des Raumes für Flugzeuge. Als taktische Lösung wollte man die Träger aus der Reichweite feindlicher Artillerie halten und durch starke Geleitschiffe sichern. Trotz dieser Erkenntnis hielt die deutsche Marine an der Artillerieausstattung fest- was zur Folge hatte, daß nur eine geringere Anzahl, insgesamt 30 Flugzeuge, verfügbar sein würden. US und japanische Träger hatten die doppelte Anzahl von Flugzeugen an Bord.

Am 28. Dezember 1936 wurde bei den Deutschen Werken in Kiel der Träger „A“, auf Kiel gelegt. Vorher musste die Helling verlängert werden, um das bisher größte in Deutschland geplante Schiff bauen zu können. Die Indienstellung war nach umfangreicher Ausbildung des Personales für 1940 geplant.

Im Frühjahr 1937 folgte die Kiellegung des Trägers „B“ auf der Krupp Germania Werft in Kiel, nachdem dort der schwere Kreuzer „Prinz Eugen“ vom Stapel gelaufen war.

Die Träger waren sogenannte Inseltyp-Träger. Am Flugdeck steuerbord war ein schmaler Aufbau aufgesetzt, welcher die Kommandozentrale für Flieger und Schiffsführung aufnahm. Die Abgasanlage, welche das Flugdeck frei von Abgasen halten sollte, führte durch diese Insel.

Am 8. Dezember 1938 erfolgte der Stapellauf des Trägers „A“, - er wurde von der Tochter des Luftschifferbauers Graf Zeppelin auf den Namen „Graf Zeppelin“ getauft.

Der Träger war 262,5 m lang und 27 m breit. Die Wasserverdrängung betrug 23 000 ts. Eine Besatzung von 2000 Mann war vorgesehen.

Der Antrieb erfolgte auf vier Schrauben durch vier Sätze BBC Getriebeturbinen mit insgesamt 200 000 PS, welche eine Spitzengeschwindigkeit von 33,8 Knoten bringen sollten. Die Kesselanlage, bestehend aus sechzehn ölbeheizten Dampfkessel mit Zwangsumlaufsystem, System La Mont, lieferte den Heißdampf. Die Antriebsanlage war eine wie in den meisten deutschen Großkampfschiffen verwendete Hochdruck-Heißdampfanlage. Der Dampfdruck betrug 80 atü, die Dampftemperatur 450 Grad.

Diese Anlagen waren auf Grund der extrem hohen Drücke sehr leistungsfähig, aber äußerst störanfällig. Zum Vergleich, herkömmliche Turbinen arbeiteten mit Drücken um 20 atü. Entgegen den ursprünglichen Berechnungen hat sich der Treibstoffverbrauch bei diesen Anlagen im Betrieb als sehr hoch erwiesen, was den Aktionsradius der deutschen Kriegsschiffe einschränkte.

Der Flugzeugträger hatte ein 40-60mm starkes Panzerdeck und einen Seitenpanzer bis 100 mm Stärke. Um das Navigieren in engem Fahrwasser, sowie das An und Ablegen zu erleichtern verfügte die „Graf Zeppelin“ über zwei ein- und ausfahrbare Voith Schneider Propelleranlagen.

Die Bewaffnung bestand aus 16 Doppellafetten mit 15 cm Seezielkanonen- welche seitlich in gepanzerten Kasematten untergebracht waren. 12x 10,5 cm Flak, ebenfalls in Doppellafetten- bildeten die schwere, - 3,7cm Kanonen die leichte Flak.

Die japanischen Trägerflugzeuge starteten vom Flugdeck, britische und USA Träger verfügten über Katapultanlagen.

Das Flugfeld der „Graf Zeppelin „ war 240 m lang und im Bugbereich befanden sich zwei leistungsstarke Pressluftkatapulte, Flugzeugschleuder genannt. Diese waren vom Flugzeughersteller Ernst Henkel für den Start von Postflugzeugen auf den großen Passagierschiffen entworfen und von den Deutschen Werken Kiel weiterentwickelt worden. Das Flugzeug fuhr mit eigener Kraft auf einen Startwagen, der das startende Flugzeug bis zum Abheben mit der Schleuder verband. Nachteilig war, dass für jeden Flugzeugtyp eigene Startwagen erforderlich waren. Briten und Amerikaner starteten die Räderflugzeuge mit Hilfe von Stahldraht Stropps welche nach dem Start über Bord flogen.

Ursprünglich, 1935 war geplant die Träger mit von Heinkel für China und Japan entworfene Heinkel Sturzkampfbombern He 50 und Jagdfliegern des Typs Arado 197 auszurüsten. Für ein von der Marine gefordertes Mehrzweckflugzeug, als Torpedo und Aufklärungsflieger, sollte die Fieseler Fi 167 in Auftrag gegeben werden. Diese Flugzeuge waren Sonderentwicklungen für die Kriegsmarine gewesen und 1938 als Doppeldecker schon veraltet. Auf Druck der Luftwaffe wurde eine weitere Entwicklung von Sonderflugzeugen eingestellt und beschlossen, für den Einsatz als Trägerflugzeuge Flieger aus dem Luftwaffenstandardprogramm mit klappbaren Tragflächen und Fanghaken umzubauen.

Als Jagdflugzeug wurde die Messerschmitt Me109,-„Reihe“E“, als Sturzkampfbomber die Junkers Ju 87 „G“ ausgewählt. Als Mehrzweckflugzeug sollte die Ju 87 umgebaut werden. Da die Me 109 ein schwer zu fliegendes, hochsensibles Flugzeug war, sollten zur Ausbildung Doppeldecker Arado 197 weiterverwendet werden.

Versuche ergaben, dass beim Start der schweren Ju 87 Bomber, mit einer 500 Kg Bombe beladen, bei einem Startgewicht von 4300 Kg und einer Beschleunigung von 140 Kmh. auf die Piloten ein Beschleunigungswert von 4,37 G einwirkt, der viel zu hoch war. Um den G-Wert zu verringern müsste das Schiff mit voller Fahrt gegen den Wind fahren, um den Startvorgang zu unterstützen .

Um die landende Flugzeuge abzufangen, waren am Landedeck vier Bremsseile gespannt, welche mittels elektrisch-mechanischen Bremswinden die Flugzeuge abfingen. Der mittlere Bremsweg betrug je nach Flugzeug 20 - 35 Meter, bei einer G-Belastung von 2,5 bis 3,5 G. Die Anfluggeschwindigkeit lag bei 130-140 Kmh. Durch das Gewicht der Ju 87 waren die Bremswinden stark belastet.

Im September 1938 nach Kriegsausbruch, wurde der Weiterbau des zu 90% fertigen Trägers „ Graf Zeppelin“ gestoppt. Die Seekriegsleitung rechnete mit einer weiteren erforderlichen Bau und Erprobungszeit von einem bis eineinhalb Jahren bis zur Inbetriebnahme. Durch den nun auftretenden Mangel an Arbeitskräften, Material und Werftkapazitäten wurde der Fertigbau zu Gunsten der U-Boot Rüstung zurückgestellt.

Der Träger „ B „ wurde abgebrochen, die schon vorhandenen fliegertechnischen Anlagen an Italien verkauft. Stattdessen sollte der zu 75 % fertige schwere Kreuzer „Seydlitz“ später zum Flugzeugträger umgebaut werden.

1940 wurden die 15 cm. Kanonen der „Graf Zeppelin“ ausgebaut und in Norwegen im Atlantikwall verwendet.

Am 12. Juli 1940 wurde „Graf Zeppelin“ um der Luftgefährdung in Kiel zu entgehen nach Gotenhafen geschleppt.

Ab 1940/41 forderte der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Admiral Raeder, auf Grund der veränderten Kriegslage den Weiterbau des Trägers. Hitler stimmte zu, es sollte jedoch das Ende des Ostfeldzuges abgewartet werden.

Unter dem Eindruck der Erfolge, die britische Träger im Krieg erzielten, befahl Hitler im Juli 1941 die Schaffung einer Trägerflotte. Dazu sollte „Graf Zeppelin“ fertiggestellt und der Kreuzer „ Seydlitz“ umgebaut werden. Handelsschiffe und der französische Kreuzer „ De Grass“, welcher zum Teil fertig gebaut, erbeutet wurde, sollten zu Hilfsträger umgerüstet werden.

Auf Grund der mangelnden Erfahrung im Bau von Trägern ergab sich während des Baues, dass viele Konstruktionsteile zu schwach dimensioniert waren und verstärkt werden mussten. Das hatte zur Folge, dass der Träger durch die Gewichtszunahme instabil wurde und obwohl schwere Teile der Antriebsanlage asymmetrisch eingebaut waren, Steuerbordschlagseite bekam. Zur Behebung dieser Mängel plante das Marinetechnische Amt seitlich am Unterwasserschiff Wulste anzubringen welche auch als Seitenschutz und zur Erhöhung der Bunkerkapazität dienten. Dadurch erhöhte sich die Breite des Rumpfes auf 32 Meter.

Am 3.Dezember 1942 wurde „Graf Zeppelin“ wieder nach Kiel geschleppt und in seiner Bauwerft mit den Seitenwülsten versehen. Zwei der vier Turbinensätze wurden zum Probetrieb fertiggemacht.

Von den ursprünglich für den Träger umgebauten Me 109 und Ju 87 Flugzeugen waren allerdings nur mehr wenige verfügbar. In den drei Jahren des Krieges waren die Flugzeuge ständig verbessert, umgeändert und gepanzert worden und daher viel schwerer geworden als die Vormodelle. Das hatte zur Folge, dass die flugtechnischen Anlagen, Schleuder und Bremswinden, bis zur Grenze ihrer Leistungsfähigkeit belastet waren. Da es laut Luftwaffe nicht möglich wäre, die Vorkriegsmodelle in die Luftrüstung wieder aufzunehmen, trat die fatale Situation ein, dass es keine Flugzeuge für den Träger gab. Um die aktuellen Flugzeugtypen verwenden zu können, mussten die flugtechnischen Anlagen neu konstruiert werden.

Ein Problem, dass sich durch einen Zornausbruch Hitlers von selbst löste.

Nach einem Ende 1942 erfolglosen Vorstoß der Schiffe „Lützow“, „Admira Hipper“ und einiger Zerstörer in die Barentsee warf Hitler der Marine Feigheit vor und kündigte die Verschrottung der schweren Überwassereinheiten an. Daraufhin trat Raeder am 30. Jänner 1943 von seinem Posten als Oberbefehlshaber der Marine zurück. Am 2.Februar befahl Hitler die Außerdienststellung aller Großkampfschiffe und die Einstellung aller Arbeiten an solchen.

Damit trat der Endgültige Baustopp auch für die „Graf Zeppelin in Kraft.

Vom 21. bis 23. April 1943 wurde das Schiff von Kiel nach Stettin geschleppt und in seichtem Wasser östlich des Hafens verankert.

Am 25. April 1945 wird der Träger an seinem Liegeplatz vor der herannahenden Roten Armee versenkt.

Im März 1947 wurde „Graf Zeppelin“ von der sowjetischen Flotte gehoben. Das Schiff diente als Wohnschiff für eine technische Spezialeinheit, welche erbeutete deutsche Schiffe studierte und mit der „Graf Zeppelin“ verschiedene Versuche durchführte.

Am 18.Juni 1947 wurde der Träger zu Versuchen in die Danziger Bucht geschleppt. Als in einem aufkommenden Sturm die Schlepptrasse zu brechen drohte wurde diese losgeworfen und der Träger mit zwei Torpedos versenkt.

Das war das Ende des größten deutschen Kriegsschiffes, welches nie zum Einsatz kam.

Da die Sowjetunion den Versenkungsort geheim gehalten hatte, galt das Schiff als verschollen. Im Sommer 2006 entdeckte der polnische Ölkonzern Petrobaltic in der Ostsee auf der Suche nach Ölvorkommen 60 Kilometer nördlich von Danzig ein Wrack, welches von Experten der polnischen Marine als „Graf Zeppelin“ identifiziert wurde. Das Wrack liegt in 80 Meter Tiefe,- eine Bergung wird für zu aufwendig und teuer gehalten.

Quellen:

Israel, Flugzeugträger Graf Zeppelin

Kurowski, Bordflieger im Einsatz

Lakowski, Reichs und Kriegsmarine geheim

Ernst Joh. Oppel

Seite:7

Ein kurzer Bericht passend zur Urlaubszeit

Gemütlicher Familientörn, von Lefkas bis Zakynthos u. zurück vom 8. Juli bis 22. Juli 2017

unsere Crew: Skipper Erich Track jun. seine Frau Regina, die Kinder Bettina und Roland sowie deren Großeltern Erich und Margareta Track

Segelboot :Bavaria 46, Bauj. 2004, Länge ü.A.:13,99.m, Breite ü.A.:4,35, Tiefgang: 1,84, Dieselmotor 55 Ps. 3 Doppelkabinen.

Ursprünglich hatten wir einen Katamaran bestellt. Doch eine Woche vor unserer Abreise bekamen wir die Nachricht, dass dieser von der letzten Crew stark beschädigt wurde und in der Werft liegt. Als Ersatz wurde uns eine Bavaria 46. angeboten. Wir beschlossen, mit unseren Wohnmobilen auf dem Landweg über Slowenien, Kroatien, Montenegro und Albanien der Küste entlang nach Lefkas zu fahren. Das allein war schon ein Abenteuer.



Camping bei Durres



Fähre bei Butrint

Samstag, 08.07. kamen wir um 12 Uhr bei der Marina in Lefkas an und erledigten den Papierkram. Dann stellten wir die Wohnmobile am Parkplatz gegenüber der Marina ab und gingen einkaufen. Nach dem Verstauen des Einkaufes (meist Flüssignahrung) und Wasser bunkern machten wir die Übernahme und beeilten uns aus dem Hafen zu kommen. Es hatte 38 Grad im Schatten und ich war ziemlich groggy. Auslaufen um 17 Uhr, durch den Kanal nach Süden. In der Bucht Dessimi Beach warfen wir den Anker und nahmen ein Bad. Dann fuhren wir mit dem Dingi zum uns schon bekannten Camping Dessimi Beach. Nach dem Abendessen fielen wir müde in unsere Kojen.

Tagesweg:15 sm

Motorstunden : 2,10



Vor dem Auslaufen

Sonntag, 9.07.

Heute war Ruhetag angesagt, daher erst Anker auf um 12:40 Uhr. Unter Motor zur Insel Meganisi und ankern in der Bucht O. Dolphi mit 2 Landfesten. Alle Buchten waren ziemlich voll, ganz anders als vor 3 Jahren.

Tagesweg: 4,9 sm

Motorstunden :1,30

Montag, 10.07.

Um 10:45 Anker auf und Fahrt um das Südkap von Meganisi. Unterwegs die One-House Bay besichtigt, kein Platz mehr frei. Daher fuhren wir weiter nach Athokos zur „Cliff Bay“ und nach kurzem Stopp dann weiter nach Ithaka. Hier ankerten wir in der Bucht Sarakiniko auf 10 m Tiefe mit 2 Landfesten. Hier lagen außer uns noch 3 Boote. Um 18 Uhr setzten plötzlich starke Fallböen ein und wir mussten die Landleinen lösen, sonst wären sie gerissen. Beim Wechsel des Ankerplatzes hielt der Anker erst im dritten Versuch. Diesmal lagen wir weit innen in der Bucht bei 6 m Tiefe. Die sehr schöne Bucht war früher ein Ziel der Hippies.

Tagesweg: 27,9 sm

Motorstunden: 3,45

Dienstag, 11.07.

Anker auf um 10:50 Uhr. Fahrt nach Kephallonia in den kleinen Hafen Poros. Hier lagen nur 4 Boote. Ab 17:20 Uhr setzte starker Wind ein und plötzlich füllte sich der Hafen. Wir gingen zur Felsenbar auf ein Bier und kauften uns später ein Eis. Das war ein Fehler, denn daraufhin hatten alle Magenbeschwerden.

Tagesweg: 14,2 sm

Motorstunden: 2,50

Liegegebühr: € 5,60



Die Felsenbar
beim
Hafen von
Poros

Mittwoch, 12.07.

Ausfahrt um 12:15 Uhr. Ab 13 Uhr Wind mit 15 Knoten. Wir kreuzten mehrmals unter Segel bis der Wind um 16 Uhr 25 bis 30 Knoten erreichte. Daher bargen wir die Segel und liefen den Hafen Kato Katelios an. Dieser war für unser Boot zu seicht, daher fuhren wir weiter nach Zakynthos und legten im Hafen Agios Nikolaos längsseits an.

Tagesweg: 31,5 sm

Motorstunden: 2,50

keine Liegegebühr

Donnerstag, 13.07.

Ausfahrt um 10 Uhr. Fahrt zur blauen Grotte und Besichtigung mit Beiboot. Nach kurzem Bad fuhren wir weiter zur Wreck Bay. Hier wimmelte es von Booten und Besuchern, so dass wir das Wrack nur von Bord aus besichtigten. Unser nächstes Ziel war Porto Vroma, das sieht aus wie ein kleiner Fjord. Hier machten wir an einem Bündel Bojen fest. Dabei waren uns zwei Burschen behilflich, sie hoben den Bojenbündel einfach auf und hängten diesen über eine Klampe. Für ihre Hilfe luden sie uns ein in ihr Restaurant zum Abendessen zu kommen.

Wie vereinbart holten sie uns um 18 Uhr mit einem Motorboot ab und brachten uns zum ca. 100 Meter entfernten Strand. Zu unserem Erstaunen war als Lokal nicht die dort befindliche Bambushütte gemeint, sondern wir wurden mit 2 Autos ca. 8 km auf den Berg in den Ort Marias gefahren. Dort befand sich ein sehr schönes Restaurant und das Essen war ausgezeichnet. Um 21 Uhr brachten sie uns wieder zurück auf's Boot. Die Nacht war sehr unruhig wegen starken Schwell.

Tagesweg: 14,50 sm Motorstunden: 2,- keine Liegegebühr



Der kleine
Hafen Vroma

Freitag, 14.07

Um 11:05 warfen wir die Leinen los und segelten die Westküste von [Zakynthos](#) entlang nach Süden. Hier sind viele steile Felswände und Höhlen, sowie einige Felsspitzen mit bis zu 70 m Höhe im Wasser. Diesmal konnten wir die meiste Strecke unter Segel zurücklegen. Wir rundeten das Leuchttfeuer Keri und ankerten in der Bucht Keri auf 7 m und Sandgrund. Zweimal tauchten neben uns Schildkröten auf.

Tagesweg: 18,6 sm Motorstunden: 1,30

Samstag, 15.07.

Anker auf um 10:15 Uhr, Fahrt um das Kap Yerakas, dann Kurs nach Kefhalonia. Wir sahen zweimal Delphine neben uns. Um 15 Uhr setzte Wind ein und wir segelten nur mit Genua 5,5 Knoten. Um 16:50 Uhr gingen wir in der Bucht Katelios vor dem Hafen auf 5 m Sandgrund vor Anker. Nach einem ausgiebigen Bad war Landgang mit dem Dingi angesagt. Der Hafen war in einem sehr schlechten Zustand, nur einige Wracks verrotteten darinnen, für Segler nicht geeignet. Das Abendessen in der Taverne schmeckte vorzüglich. Die Nacht war wieder unruhig wegen Schwell.

Tagesweg: 35,2 sm Motorstunden: 2,40

Sonntag, 16.07.

Um 12:05 Anker auf und eine große Runde um Kap Mounda. Dabei waren zahlreiche Untiefen zu beachten. Nach dem Kap Kurs 325°, Richtung Sami. Kurz vor dem Ort gingen wir um 17 Uhr 50 in der Bucht Andisamis vor Anker. Abends fielen heftige Böen ein und anschließend ein Gewitter mit Starkregen.

Tagesweg: 28 sm Motorstunden: 2,50

Montag, 17.07.

Am Morgen noch leichter Regen. Die Kinder liehen sich Jetski und sausen damit in der Bucht herum. Anker auf um 14:15 Uhr und Fahrt nach Fiskhardos. Im Hafen fanden wir keinen Platz, daher fuhren wir in die nächste Bucht (O. Faki). Hier lagen schon zahlreiche Boote, wir fanden gerade noch einen Ankerplatz



*Der schöne
Hafen von
Fiskardo*

Gegen Abend fuhren wir mit dem Dingi zum Strand und gingen ca. 2 km in den Ort. Hier lagen die Yachten dicht gedrängt und die vielen Tavernen direkt davor waren bummvoll. In der zweiten Reihe gab es jedoch noch Platz für uns. Nach gutem Abendessen gingen wir zurück zur Bucht. Am Boot gab es noch einen Schlummertrunk.

Tagesweg: 19,5 sm Motorstunden: 2,35

Dienstag, 18.07.

Nach einem ausgiebigen Bad gingen wir um 13:40 Anker auf, machten noch eine Runde im Hafen von Fiskardo und fuhren dann Richtung Nordkap von Ithaka. Diesmal hatten wir guten Segelwind, welcher nach Rundung des Kaps auf 5 Bf. zulegte. Wir erreichten kurzzeitig 8,4 Knoten. Unser heutiges Ziel war der Hafen von Frikes auf Meganisi. Leider fanden wir hier keinen Platz, Alles war von Flottillen belegt. Daher fuhren wir zur Bucht Atherinos, wo wir auf 13 m Wassertiefe mit 2 Landfesten ankerten. Die Kinder fuhren mit dem Dingi in den Ort.

Tagesweg: 21,4 sm Motorstunden: 1,10

Mittwoch, 19.07.

Nach sehr ruhiger Nacht gingen wir um 12:05 Uhr Anker auf und segelten Richtung Kalamos. Wir hatten Wind bis zu 20 Kn. und erreichten unter Segel teilweise 8,5 Kn.

So macht Segeln richtig Spaß. Um 17 Uhr fuhren in den Hafen Porto Leone. Das ist ein, nach einem Erdbeben verfallenes Dorf, nur das Kirchlein ist restauriert. Trotzdem ankerten hier 22 Boote. Wir ankerten auf 8 Meter Tiefe und brachten 2 Landfesten aus. Den Rest des Tages verbrachten wir im sehr warmen Wasser, dieses hatte 26 Grad.

Tagesweg: 28,8 sm Motorstunden: 1,30



Donnerstag, 20.07.

Nach dem Baden gingen wir um 11:30 Uhr Anker auf und segelten zwischen Festland und der Insel durch nach Meganisi. Leider hatten wir keinen Wind. Der Hafen von Vathi war leider voll, daher legten wir zwischen Fischerbooten an und gingen in eine, uns von einem früheren Besuch schon bekannte Taverne.

. Tagesweg: 16,7 sm

Motorstunden: 2,40 keine Liegegebühr

Freitag, 21.07. Nach ruhiger Nacht legten wir um 11.20. Uhr ab und fuhren zum Heimathafen in Lefkas, wo wir um 17:50 anlegten. Nach dem Tanken machten wir den Checkout und verstaute unsere Utensilien in die Wohnmobile. Die Nacht verbrachten wir noch im Boot. Am nächsten Morgen starteten wir zur Heimreise.



wieder im Hafen von Lefkas

Tagesweg: 14,0 sm

Motorstunden: 2,50

Summe: 14 Tage, Gesamtstrecke: 270,3 sm, Motorstunden: 32,7

Der ganze Törn war sehr erholsam auf Grund der kurzen Schläge, das Wetter war, mit Ausnahme eines Gewitters, die ganze Zeit sehr schön, manchmal etwas zu heiß. Wir nutzten die Vormittagsstunden meist zum Baden, oder Bummeln, wenn wir bei einem Ort ankerten. Der Wind setzt in diesem Revier meist erst am Nachmittag ein. Die Griechen waren wie immer sehr freundlich und hilfsbereit, die Küstenlandschaft sehr abwechslungsreich. Es gibt viele kleine Höhlen, von denen wir einige mit dem Dingi erkundeten. Das einzige Negative waren die vielen Boote in den Häfen und Buchten. Hier waren wir in früheren Jahren oft alleine in einer Bucht.

Erich Track

Unsere nächsten Termine:

18. + 19. Juli. 2019 Lissafeier in Villach

17. + 18. August Jubiläum 30 Jahre MK. Herzogenburg

Bordabende: 4. Juli
1. August
5. September

Frühschoppen: Jeden Sonntag ab 10 Uhr
(ausgenommen an Wochenenden mit Veranstaltungen, siehe oben)



Die Marina Traismauer unser nächstgelegener Zugang zu schiffbarem Gewässer

Impressum:
Marinekameradschaft Babenberg-Traisental
A 3130 Herzogenburg, Ossarner Hauptstraße 66
Für den Inhalt verantwortlich:
Erich Track, K. Grundmannstraße 51
A 3130 Herzogenburg
e- mail: e.track@gmx.at
Interne Mitgliederzeitung der Marinekameradschaft