



BORDNACHRICHTEN

Marinekameradschaft Babenberg- Traisental

2.Quartal 2016



**Allen Kameradinnen und Kameraden, die im
zweiten Quartal ihren Geburtstag feiern dürfen,
wünschen wir alles Gute !**



1. April	Samstag,	Anna
11. April	DI Haböck,	Herwig
11. April	Schmidt	Anton
18. April	Mag. Stefanson,	Elfriede
28. April	Winter,	Alfred
28. April	Hadwiger,	Ursula
06. Mai	Track,	Margarete
08. Mai	Härtl,	Friedrich
10. Mai	Assmus,	Rudolf
17. Mai	Ronacher,	Franz
03. Juni	Pimperl,	Wilhelm
05. Juni	Scheuch,	Waltraud
15. Juni	Nürnbergger,	Friedrich
15. Juni	Stoll,	Alois
16. Juni	Matzl,	Brigitte
26. Juni	Neulinger,	Anton
28. Juni	Schatzl,	Wolfgang
30. Juni	Eder,	Gottfried

**Unserem Rudi Assmus und all Denen, die sich derzeit im Krankenstand
befinden, wünschen wir baldige Genesung !
Infolge Probleme in der Antriebsanlage befand sich unser Redakteur in der
Werft und befindet sich derzeit auf „Werft-Erprobungsfahrt“.**

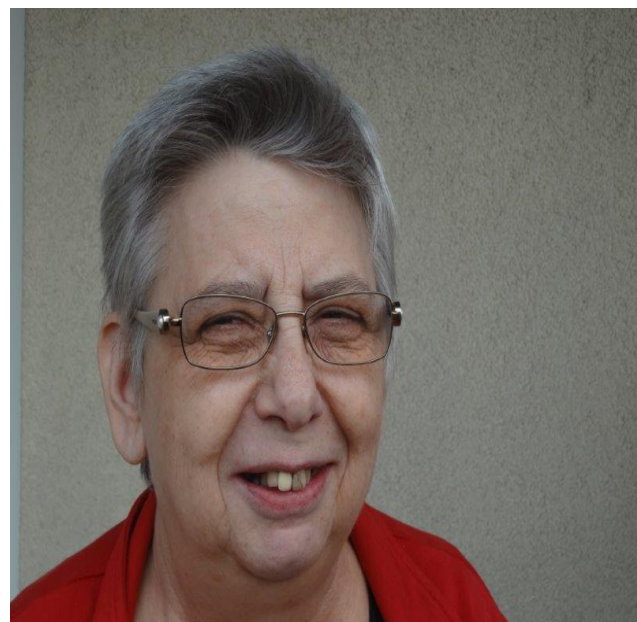
Jahreshauptversammlung 2016

Die Jahreshauptversammlung der Marinekameradschaft Babenberg-Traisental fand bereits am 03. März im Bordlokal in Ossarn statt. Obmann DI Haböck eröffnete diese mit der allgemeinen Begrüßung der Mitglieder und Ehrengäste sowie der Feststellung der Beschlußfähigkeit der Versammlung. Zum Gedenken an die verstorbenen Kameraden erhoben sich die Mitglieder von ihren Plätzen.

Diesem schloß sich auch der Bericht des Obmannes, der des Kassenwartes und des Schriftführers an. Die Kassenprüfer konnten dem Kassenwart korrekte Kassenführung bescheinigen, was zur Entlastung des geschäftsführenden Vorstandes führte. Weitere Gäste vom Pionierbund Krems-Mautern und des Österr. Kameradschaftsbundes gaben uns ebenfalls mit ihrem Besuch die Ehre. Bürgermeister Franz Zwicker durfte ebenfalls als Ehrengast nicht fehlen mit seinen interessanten und guten Grußworten. Turnusmäßig standen Vorstandswahlen auf der Tagesordnung. Da die bisherigen Amtswalter des Vorstandes gute und überzeugende Tätigkeit bewiesen, war es nur selbstverständlich, daß die bisherigen Vorstandsmitglieder in ihren Ämtern bestätigt wurden. Anstelle von Hermine Fial als stellvertretende Kassenwartin wurde Elisabeth Drescher ins Gremium gewählt. Obmann Haböck nahm die Ehrungen für diverse Kameradinnen und Kameraden vor und heftete ihnen die Ehrennadel in Bronze bzw. Silber an die Brust. Als besonders aktives und treues Mitglied zeichnete Kamerad Haböck den Schriftführer Ernest Hadwiger mit dem Ehrenkreuz in Gold aus. Als neues Mitglied unserer Marinekameradschaft begrüßte er Kamerad Friedrich Härtel aus Pottenbrunn.



Unter dem Tagesordnungspunkt „Allfälliges“ gab unser Obmann bekannt, daß einige unserer Kameradinnen und Kameraden an einer Reise mit dem Busunternehmen Schröfelbauer nach Dänemark teilnehmen werden in der Zeit vom 23. Juli – 02. August. Dabei soll auch die eine oder andere Besichtigung von Stützpunkten der Deutschen Marine ins Programm eingefügt werden. Kamerad Egon Haug wird sich dafür bei einigen Dienststellen der Deutschen Marine in Aktion setzen. Ein Besuch bei der MK Lübeck ist auch vorgesehen. Die Kameraden Hadwiger und Oppel zeigten in einer Multivisionsschau die Bilder, die uns auf dieser Reise allgegenwärtig werden. Das Reiseprogramm wurde durch die Kameraden Oppel und Hadwiger in Zusammenarbeit mit dem Busunternehmen Schröfelbauer erarbeitet. Weiter wurden die guten und freundschaftlichen Kontakte mit unseren Freunden beim ÖKB-Herzogenburg, beim Pionierbund Krems-Mautern sowie bei der Marinekameradschaft Albstadt-Ebingen hervorgehoben, mit denen wir in den letzten Jahren Partnerschafts-Urkunden ausgetauscht haben. Neben den genannten Kameradschaften pflegen wir freundschaftliche Kontakte zu den MKen Kiel, Borkum, Wilhelmshaven, Lübeck, Borkum und Cuxhaven und vergessen dabei nicht unsere Freunde in Ried im Innkreis und Salzburg.



Kassenwart -Stellvertr.: Elisabeth Drescher

**Ehrenkreuz in Gold für
Kamerad Ernest Hadwiger**

Käptens-Dinner“ beim Shantychor Albstadt-Ebingen am 17.02. 2016 in Frohnstetten



Mit Freude haben wir vom „Käptens-Dinner“ des Shantychor unserer Ebinger Freunde Kenntnis erhalten, das im Hotel Rössle in der Nähe von Albstadt-Ebingen über die Planken rollte. Die Marinekameradschaft Albstadt-Ebingen mit ihrem Shantychor sorgte mal wieder für Furore in der Öffentlichkeit und in ihren Analen mit dieser brillanten Veranstaltung. Chorleiter Manfred Ströle hat mit dem musikalischen Leiter die Gäste auf eine virtuelle aber romantische Seereise mitgenommen. **Wir wünschen dem Chor weitere Erfolge!**





Quellenangabe: Mit Erlaubnis des Vorstandes d. MK Albstadt-Ebingen veröffentlicht.

Wilhelmshaven. Fast auf den Tag genau vor 60 Jahren, am 3. Januar 1956, wurde in Wilhelmshaven mit der Lehrkompanie das erste Marine-Truppenkontingent der neuen Bundeswehr aufgestellt. Am 16. Januar 1956 händigte der damalige Verteidigungsminister Theodor Blank Angehörigen dieser Lehrkompanie die ersten Ernennungsurkunden aus. Wilhelmshaven wurde somit zur Wiege der jungen Teilstreitkraft. In der Zeit vom 11. bis zum 13. Februar treffen sich nun ehemalige und aktive Marineoffiziere in der Nordseestadt, um gemeinsam die zeitgeschichtliche maritime Entwicklung zu betrachten und zu werten. Die dreitägige Veranstaltung wird gemeinsam vom Potsdamer Zentrum für Militärgeschichte und Sozialwissenschaften, dem Freundeskreis „Marineschule Mürwik“ und der Stiftung „Deutsches Marinemuseum“ ausgerichtet.

Das 60. Jubiläum der Marine – mit der Wiedervereinigung gingen die bis dahin in den beiden deutschen Streitkräften gebräuchlichen Bezeichnungen „Bundesmarine“ und „Volksmarine“ in dem Begriff „Deutsche Marine“ auf – drängt förmlich dazu, sich noch einmal intensiv mit den Gründerjahren dieser kleinsten unserer drei Teilstreitkräfte zu befassen. Die Veranstaltung im „Atlantic Hotel“ an der Wilhelmshavener Jadeallee nutzt die Chance der runden Jahreszahl. Allerdings soll der Fokus „nur“ auf die Epoche der westdeutschen Marine, der Bundesmarine, gerichtet werden. In die NATO integrierte eigenständige deutsche Außen- und Sicherheitspolitik.

Dies ist eine Entscheidung, die durchaus diskussionswürdig ist. Mit Blick auf die gesamtgesellschaftliche Dimension einer „Armee der Einheit“ hätte man auch einen anderen Ansatz wählen können. Wie dem auch sei, die Organisatoren bieten eine Erklärung an. „Insbesondere erscheinen die von den operativen, einsatzrelevanten Erfordernissen dieser Marine ausgehenden Anstöße zur Entwicklung einer in die NATO eingebundenen eigenständigen deutschen Außen- und Sicherheitspolitik nur wenig beleuchtet“, heißt es in ihrer Ankündigung. Demnach ist der rote Faden für dieses militärhistorische Kolloquium schon durchgängig gezogen. Das Deutsche Marinemuseum und das Zentrum für Militärgeschichte und Sozialwissenschaften der Bundeswehr wollen in Wilhelmshaven im Februar gemeinsam mit dem Freundeskreis „Marineschule Mürwik“ die Zeitzeugen der Epoche der Bundesmarine zu Wort kommen lassen. Das Konzept: „Standen [diese Zeitzeugen] in den ersten Jahren ihrer Laufbahn noch am Rande des Geschehens, so hatten sie zumeist gegen Ende einflussreiche Positionen inne.“ Historische Vorträge sollen bei der Zu- und Einordnung der individuellen Erlebnisse helfen.-



Grundzüge des deutschen U-Bootkrieges 1939-1945 Von Werner Rahn

Ausgangslage

Der Kriegsausbruch im September 1939 sah sich die deutsche Kriegsmarine mit einem zehnfach überlegenen Gegner konfrontiert, der darüber hinaus noch über eine hervorragende seestrategische Position verfügte. Für den sofortigen Einsatz im Atlantik waren nur zwei Panzerschiffe und 26 U-Boote verwendungsbereit. Eine kriegsentscheidende Wirkung konnte von derartig schwachen Seestreitkräften nicht erwartet werden. Angesichts dieser zunächst völlig hoffnungslosen Lage forderte der Führer der U-Boote, Kapitän zur See (kurz darauf Konteradmiral) Karl Dönitz, daß so schnell wie möglich die Zahl von 300 Front-U-Booten erreicht werden müsse, um die Seezufuhren des Gegners zu unterbrechen. Diese Forderung wurde von dem damaligen Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Großadmiral Erich Raeder (1876 - 1960) unterstützt. Hitler ging jedoch nicht darauf ein, da er noch auf ein Einlenken Großbritanniens hoffte, das nicht auf eine forcierte U-Boot-Rüstung brüskiert werden sollte. Darüber hinaus erforderte der bevorstehende Landfeldzug im Westen die Schwerpunktbildung bei der Heeres- und Luftwaffenrüstung.

Deutsche Strategie eines Wirtschaftskrieges gegen Großbritannien

Die Ausgangsbasis für die deutsche Seekriegsführung lagen wie im ersten Weltkrieg am Südrand der Norde. Aufgrund seiner Lage und seines weltweiten Stützpunktsystems konnte Großbritannien alle wichtigen Seeverbindungen Deutschlands kontrollieren und den Durchbruch deutscher Handelsstörer in den Atlantik erheblich erschweren. Erst mit der Besetzung Norwegens und der Eroberung Frankreichs erhielt die deutsche Seekriegsführung 1940 günstige Ausgangspositionen für den weiträumigen ozeanischen Einsatz der Überwasserstreitkräfte und U-Boote.

„Die Kriegsmarine führt Handelskrieg mit dem Schwerpunkt gegen England“. Dieser Satz aus Hitlers „Weisung Nr.1 für die Kriegsführung“ vom 31. August 1939 war die Grundlage für die strategische Zielsetzung der deutschen Seekriegsführung. Allerdings sah die Seekriegsführung eine elementare Voraussetzung dieser Strategie darin, daß Deutschland alle Machtmittel und Reservendarauf konzentrierte. Eine Denkschrift der Seekriegsleitung vom 10. Jan. 1943 formulierte das strategische Problem in prägnanter Form : „Die Seestreitkräfte der deutschen Kriegsmarine sind geplant und gebaut worden als Kampfmittel gegen die Schwäche unserer seemächtigen Feinde. Der Feind hat mehr Menschen , mehr Rohstoffe und größere industrielle Kapazitäten als wir. Das Problem für ihn besteht darin, unter Aufrechterhaltung des kriegswichtigen Seeverkehrs im englischen Weltreich sowie zwischen diesem , den USA und Rußland Soldaten, Kriegsmaterial und Nachschub dahin zu transportieren, wo er seine Kampfkraft zur Wirkung bringen will. Bis weit in das Jahr 1942 hinein bestanden innerhalb der deutschen Marineführung unterschiedliche Auffassungen über den effektiven seestrategischen Ansatz der verfügbaren Kräfte gegen die alliierten Seeverbindungen . Während Raeder und mit ihm ein operativer Führungsstab in der Seekriegsleitung durch einen vielfältigen und weiträumiger Einsatz aller Seekriegsmittel, d.h. auch der schweren Überwassereinheiten und der Luftwaffe, die Kräfte des Gegners zersplittern und seine Zufuhren unterbrechen sollten, meinte Dönitz, das Schwergewicht müsse von vorne herein fast ausschließlich auf die U-Boot-Waffe und ihren Einsatz in Nordatlantik gelegt werden.“

Abschied von „Wilhelm Bauer“



U-Boot „Wilhelm Bauer“ bei der Erprobung durch die Deutsche Bundesmarine

Am 18. November 1980 wurde „U-Wilhelm Bauer“ in Eckernförde verabschiedet. Der Direktor der Erprobungsstelle 71 in Eckernförde, Dr. Ing. Nießen, konnte zu diesem Anlaß fast alle, die in früheren Jahren Bezug zu diesem dicken „See-Elefanten“ hatten, begrüßen. Auszüge aus seiner Ansprache sollen als Zeitdokument diesen Artikel beschließen. „Vor mehr als 20 Jahren – im September 1960 – wurde U-2540 als „U-Wilhelm Bauer“ wieder in Dienst gestellt. Das ist für jedes Fahrzeug schon eine beachtliche Zeit, jedoch für ein U-Boot, dessen Bauzeit noch im Kriege lag, das 12 Jahre auf dem Meeresgrund zubrachte, dann wieder gehoben wurde, ist es wohl eine ungewöhnliche, man kann sagen, einmalige Leistung. Wie das zu gehen pflegt, wird man auch mal pensioniert, und so haben wir unter den Gästen – nun in Zivil – den früheren Kommandanten von U-Wilhelm Bauer, Kpt.a.D. Waldschmidt, sowie Kpt.a.D. Striezel, der in seiner aktiven Dienstzeit der 1. Leitende Ingenieur auf dem Boot war. Darüber hinaus hat er im Sommer 1970 die See- und Tauchklarbesichtigung für die zivile Besatzung abgenommen und damit seinerzeit freie Fahrt für den Einsatz von „U-Wilhelm Bauer“ mit einer zivilen Besatzung gegeben. Auch Herr Conen, U-Bootfahrer der Kriegsmarine und U-Bauer-Kenner, ist einer der Ziehväter als Ausbilder der Besatzung während der Zeit gewesen, wo das Boot bei Howaldt in Kiel lag..... Es ist gar nicht lange her, da wurde unsere Dienststelle aufgefordert, dafür Sorge zu tragen, daß dieses U-Boot noch bis tief in die 80er Jahre hinein weiterfahren könne...Nun ist die Entscheidung gefallen in einer Richtung, die dem einen oder anderen gewiß nicht erfreulich erscheint. Die Zukunft wird zeigen, wie man ohne ein derartiges Ziel-U-Boot und eine tauchende Plattform, wie Wilhelm Bauer es war, auskommen wird....Eine der Verwendungsmöglichkeiten für die Zukunft könnte sein, es wie das U-Boot in Laboe zum Museumsboot herzurichten....So darf ich mich dann an das Boot selber wenden und sagen: „Lebwohl, alter See-Elefant Wilhelm Bauer! Du hast uns und der Marine viele Jahre gedient. Du warst für den Kampf und den Krieg gedacht und hast doch den überwiegenden Teil Deiner Dienstzeit im Frieden verbringen können.“

U-Boot in Not / Wenn der Ernstfall geprobt wird.

von HBtsm Lorenz Krüger

Selbst beim heutigen Stand der Technik ist der Mensch nicht vor Unfällen sicher. Zur Verringerung der Gefahrensituationen ist es nötig, diese nachzustellen, um in späteren Unfallsituationen richtig handeln zu können. Je komplexer die Geräte, desto aufwendiger kann diese Aufgabe werden. Unterwasserausstiege aus U-Booten in Gefahrensituationen meistern zu können, ist Ziel der U-Bootrettungsausbildung der Technischen Marineschule Lehrgruppe Schiffsicherung in Neustadt/Holstein.

Die Rettung Schiffbrüchiger ist in heutiger Zeit durch viele technische Errungenschaften erfolgreicher geworden. Besonders aufwendig ist jedoch die Hilfeleistung für verunglückte U-Bootbesatzungen. Die Rettung der Besatzung eines gesunkenen U-Bootes liegt oft genug in der Hand der Überlebenden selbst, gilt es doch zunächst, das Boot unter Wasser zu verlassen. Heute verzichtet keine moderne Marinestreitmacht auf U-Boote. Jedoch haben nur wenige Länder eine Möglichkeit, den U-Bootsausstieg sicher zu üben.

Die Notwendigkeit hierfür hat der Untergang des U-Bootes „Hai“ der Deutschen Marine in der Nordsee am 14. September 1966 unterstrichen: 19 U-Bootfahrer verloren ihr Leben. Damit sich derartige Vorfälle nicht wiederholen, ist unsere Marine seit über 20 Jahren vorbildlich ausgestattet. In Neustadt steht der weltweit tiefste und modernste Tauchturm – speziell für die U-Bootrettungsausbildung. In dem 42 Meter hohen Turm ragt ein Tauchtopf über zehn Stockwerke empor. Er hat einen Durchmesser von sieben und eine maximale Tiefe von 36 Metern.

Die Wassertemperatur von 32 Grad mag zunächst als unnötig warm empfunden werden, ermöglicht den Ausbildern jedoch einen stundenlangen Aufenthalt ohne Unterkühlung. In seitlichen Luftfallen – den Blistern – haben die Ausbilder in Abständen von fünf bzw. zehn Minuten die Möglichkeit zum Luftholen. In zehn und zwanzig Meter Wassertiefe befinden sich seitlich Ausstiegsschleusen; hierdurch können die U-Bootfahrer langsam an größere Tiefen gewöhnt werden. Am unteren Ende bedindet sich eine U-Bootsektion. Sie ist quasi Teil des U-Bootes mit Akkuluk, Turm- und Zentralluk in 23° Schräglage. Die Maße des Druckkörperdurchmessers und der Luken entsprechen exakt denen der deutschen U-Boote, Klasse 206 A. Kein U-Bootfahrer darf an einer Tauchfahrt im U-Boot teilnehmen, der nicht vorher seine Ausbildung im Umgang mit dem URK 80 (U-Boot-Rettungskragen für bis zu 80 Meter Wassertiefe) erhalten hat. Zudem muß er diese Ausbildung alle zwei Jahre wiederholen. Weitaus höhere Anforderungen werden an die Ausbilder gestellt. Eine ausgiebige Taucherausbildung ist für sie Voraussetzung. Während der Ausbildung im Tauchtopf benutzt keiner der Ausbilder ein Tauchgerät, da es hinderlich wäre, hiermit durch die U-Bootluken mit nur 65 cm Durchmesser zu tauchen. So ist eine Tauchermaske das einzige Hilfsmittel unter Wasser. Körperliche Fitneß ist beim Apnoetauchen Voraussetzung, daher steht jede Woche zwei mal Sport und ständiges Training auf dem Dienstplan. Chef über diese Ausbildungsgruppe ist Korvettenkapitän Petermann, der als U-Bootfahrer die Ausbildung auf die Erfordernisse der Auszubildenden anpaßt. Eine Scheu vor dem Wasser – wie sie viele andere Seeleute angeblich haben – kennt er jedoch nicht. So taucht er nicht nur während des Dienstes, sondern auch an den Wochenenden in seiner Freizeit. Noch in diesem Jahr wird auf den deutschen U-Booten ein neues Rettungssystem eingeführt. Das Rettungsgerät nennt sich SPES (Submarine Personnel Escape Suit). Es besteht aus einem luftdichten Anzug mit einer großen Haube, die den Kopf wie ein Taucher umgibt.

Durch eine eingebaute Preßluftflasche wird ein Auftriebskörper aufgeblasen, der seine überschüssige Luft über die Haube abgibt. Ein ähnliches Gerät wird bereits seit vielen Jahren bei der britischen Marine verwendet. Beginnt die Ausbildung der U-Bootfahrer, muß jeder Handgriff sitzen. Bis dahin findet regelmäßig auch eine Ausbildung für die eigenen Ausbilder statt. In dem Tauchturm wird der Ausstieg mit diesem Gerät geübt.

Ein Ausbilder schlüpft in diesen Anzug und besteigt mit seinen Kameraden die U-Bootsektion im Erdgeschoß. Um die U-Bootsektion durch die Luken verlassen zu können, muß zunächst der Druckausgleich hergestellt werden. So wird der U-Bootsdruckkörper geflutet. Langsam steigt der Wasserspiegel. Vom Ausstiegsluk hängt eine Manschette herab, die als Luftfalle dient. Das Wasser steht nun brusthoch – bis über die Unterkante der Manschette. Vom achten Stock, an der Wasseroberfläche, tauchen weitere Ausbilder ab, um den Ausstieg zu überwachen. Es zischt, der Wasserspiegel in der U-Bootsektion sinkt etwas, der Druckausgleich ist hergestellt. Von außen wird die Ausstiegsluke – in 30 Meter Wassertiefe – geöffnet. Der Ausbilder im Anzug atmet auf Kommando tief ein, sein Kamerad schließt die Haube und schiebt ihn unter die Manschette.

Die Luftblase in der Haube zieht ihn bis zum Bauch aus dem Turmluk. Hier wird er von drei Ausbildern empfangen. Zwei halten ihn fest, der andere hakt eine Rolle in die Führungsleine ein, so daß der Notausstieg im Zentrum des Tauchtopfes gesichert ist. Auf ein Signal hin öffnet er selbst die Luftflasche an seinem Anzug. In rasender Geschwindigkeit schießt der orangefarbene Mann in Richtung Oberfläche. Aus den seitlichen Blistern tauchen weitere Ausbilder dem Aufsteigenden entgegen und überwachen dessen rasanten Aufstieg. Im achten Obergeschoß befindet sich der Wasserspiegel. Hier steht der Rest des eingeeübten Ausbildungsteam bereit. Zwei Ausbilder erwarten den „Geretteten“, ziehen ihn aus dem Wasser und stellen ihn für die Beobachtung durch Taucherärzte auf eine weiße Linie. Die Notausstiegsübung ist nicht ungefährlich. Während des gesamten Ausstieges muß ausgeatmet werden, da sich die Luft in der Lunge stark ausdehnt. Ein Fehler beim Aufstieg hätte mit Sicherheit einen Lungenriss zur Folge. Dieser ist in 90 % aller Fälle schon nach einer Minute an Sensibilitäts – bzw. Gleichgewichtsstörungen erkennbar. Das freie dreiminütige Stehen auf einer weißen Linie erleichtert die Diagnose.

Ein Taucherarzt und ein Taucherarztgehilfe überwachen jede Tauchübung. Für Notfälle ist eine Druckkammer zur sofortigen Behandlung bereit zum Einsatz. Währenddessen halten sich auf dem Grund des Tauchtopfes noch Ausbilder auf. Hier, in 30 Meter Tiefe, muß es jetzt schnell gehen, damit keiner der Ausbilder die „Nullzeit“ überschreitet. Die Führungsleine wird entfernt und das Turmluk geschlossen. In einer Taucherglocke fahren zwei Ausbilder wie in einem Aufzug an die Oberfläche. Die anderen folgen langsam an einer seitlichen Führungsleine.

An diesem Tag läuft alles – wie üblich – ohne Zwischenfall ab. In einer Nachbesprechung wird nochmal jedes Detail erörtert, damit bei Ausbildungsbeginn für die U-Bootfahrer mit dem neuen Rettungsgerät keine unerwarteten Probleme auftreten. Die Anlage ist ausschließlich für die U-Bootrettungsausbildung konzipiert.

Ausgebildet werden hier nicht nur deutsche Seeleute, sondern auch viele U-Bootfahrer fremder Nationen – was weltweit zur Sicherheit unter dem Meeresspiegel beiträgt.

Fortsetzung / Flugzeugträger „Graf Zeppelin“ / Entwicklung der Flugzeugträger

(Vortrag von Ernst Joh. Oppel)

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 mittels eines Kranes 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 an Deck noch lange ein Problem. Nach vielen mißglückten Versuchen spannte man quer über das Landedeck elastische Fangseile, 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. Deutschland setzte nur Mutterschiffe ein, erst 1918 sollte der erste Flugzeugträger aus einem umgebauten Turbinenschiff gebaut werden. Das Kriegsende beendete auch den Umbau. Man verwendete für Flugzeugmutterschiffe umgebaute Kriegs- und Handelsschiffe. 1918 wurde in England der erste 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 Seefliegerei. Dazu wurden zivile Tarnfirmen und Luftsportvereine gegründet. 1935 entstanden daraus in Kiel-Holtenau die ersten Marinefliegergeschwader. Seit 1933 betrieb die Marine die Versuchsstelle in Travemünde, welche zur Schulung der Seeflieger und zur Erprobung von Trägerflugzeugen über einen Katapult und ein Landedeck mit Bremsseilanlage verfügte.

1935/36 verlangte der Oberbefehlshaber der Luftwaffe, Hermann Göring, die Unterstellung der Marineflieger in die Luftwaffe. Trotz 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 der Besatzungen zur Luftwaffe – sollten aber taktisch der Marine unterstellt sein. Damit waren Kompetenzschwierigkeiten vorprogrammiert und das Ende der Entwicklung einer eigenen Marinefliegerei gekommen. 1938 wurde in Kiel-Holtenau mit der Aufstellung der Seefliegerstaffel 186, die für den Einsatz auf dem Bau befindlichen Flugzeugträgern bestimmt war begonnen..

Reichsluftmarschall Göring versprach 1935, 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 20er und 30er Jahren entsprechend, sah Deutschland in Frankreich den Hauptgegner in einer etwaigen Auseinandersetzung zur See und plante schon zu Beginn der 30er 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 „*Couregios*“. 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 Personals 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. (Fortsetzung folgt !)

150 Jahre DGzRS

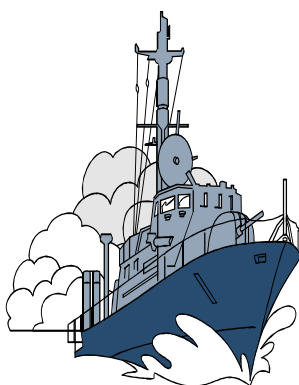
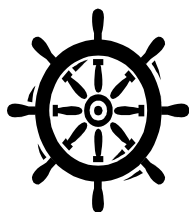


Die DGzRS ist zuständig für den Such- und Rettungsdienst (SAR: Search and Rescue) im Seenotfall. Sie führt diese Aufgaben eigenverantwortlich und unabhängig durch. Einsatzzentrale für alle Maßnahmen im maritimen SAR-Dienst der Bundesrepublik ist die SEENOTLEITUNG BREMEN (MRCC BREMEN: Maritime Rescue Coordination Centre) der DGzRS. Die Rettungsflotte ist bei jedem Wetter, rund um die Uhr einsatzbereit. Viele hundert Menschen verdanken alljährlich den Seenotrettern ihr Leben. Die DGzRS, gegründet 1865, wird ausschließlich durch freiwillige Beiträge und Spenden, ohne öffentliche oder staatliche Mittel, finanziert. Schirmherr des Rettungswerks ist der Bundespräsident. Seit Gründung der Gesellschaft ist die Zentrale in Bremen beheimatet. Zwischen Borkum im Westen und Ückermünde im Osten sind über 60 Seenotkreuzer und Seenotrettungsboote stationiert.

Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) wird auch "Die Seenotretter" genannt. Die Gesellschaft gehört zu den modernsten Seenotrettungsdiensten der Welt. Sie finanziert sich ausschließlich durch Spenden und freiwillige Zuwendungen.

Die Seenotretter arbeiten an der deutschen Nord- und Ostseeküste mit einer Flotte von etwa 60 Seenotkreuzern und Seenotrettungsbooten und sind 24 Stunden einsatzbereit. Zu den Hauptaufgaben gehören die Rettung von Menschenleben aus Seenot und deren medizinische Erstversorgung, die Koordinierung aller Maßnahmen im Seenotfall und bei Hilfeleistungen innerhalb des deutschen SAR (Search and Rescue)-Bereichs. Weiterhin überwachen die Seenotretter die UKW-Kanäle 16 und 70 für Not- und Sicherheitszwecke. Zusätzlich wird die Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger zur Unterstützung der Feuerwehren bei der Brandbekämpfung sowie zur Unterstützung des Havariekommandos bei komplexen Schadenslagen eingesetzt.





Wichtige Termine

Unser Bordabend findet wie bisher jeden Ersten Donnerstag des Monats in unserem Bordlokal in der Ossarner Hauptstrasse 66 statt. Wir bitten um zahlreiche Teilnahme ! Weiterhin findet unser sonntäglicher Frühschoppen mit einem „Rees an Backbord“ ab 10.00 Uhr statt.

26. - 29. Mai : OMV-Reise **150 Jahre Lissa**



*..und allzeit viel Spass
beim Bordabend.....!*

Impressum

Für den Inhalt verantwortlich :
Egon Haug, Am Waldeck 1
D-63571 Gelnhausen
Tel. 0049 6051/ 4663
Mobil: 0151 400 93645
E-Mail: mk.red@t-online.de
Interne Mitgliederzeitung der
Marinekameradschaft Babenberg- Traisental
ZVR : 767 727 483

Werbung



**Lieber Kamerad, hast du ´nen Hund,
mach Sport mit ihm – das ist gesund !
So wie hier – du kannst es sehen.
Brauchst nur in Rudis Fitness-Center gehen !**

