



Bordnachrichten

MARINEKAMERADSCHAFT BABENBERG-TRAISENTAL

2. Quartal 2020



Stift Göttweig

Geburtstage im 2.Quartal

Haböck Herwig 11. April

Stefanson Elfriede 18. April

Hadwiger Ursula 28. April

Winter Alfred 28. April

Track Margareta 6. Mai

Härtrl Friedrich 8. Mai

Scheuch Waltraud 5. Juni

Schatzl Wolfgang 28. Juni



Allen kranken Kameraden wünschen wir

baldige Genesung !!!



Liebe Kameradinnen und Kameraden!

Ich möchte Euch über unsere letzten Veranstaltungen bzw. für das kommende Jahr kurz berichten:

Vorige Woche, am 05.03.2020, veranstalteten wir unsere Generalversammlung. Als spezielle Gäste konnten wir den Vizebürgermeister unserer Stadtgemeinde, Herrn. Waringer, 7 Kameraden mit Fahne unserer Partnerschaft, des „Pionierbund Krems-Mautern“ unter der Führung von Vzlt. Rupert Stöller, die Obmänner der ÖKB Stadtverbände Herzogenburg und

Traismauer, repräsentiert durch die Kam. Wolfgang Schatzl und Alfred Winter, Herrn GR Hermann Feiwickl, Herrn Kpt. Wolfgang Teufl, Herrn DI Ulrich Hennemann und Herrn Kopitz von der Presse begrüßen. Im „Totengedenken“ gedachten wir unserer verstorbenen Kameraden, im Speziellen aber des Kameraden Anton Schmidt und Anna Samstag, die im vergangenen Jahr ihre Fahrt in den letzten Hafen angetreten haben. In meinem Bericht wies ich auf unsere Partnerschaftsbesuche bei den Generalversammlungen der ÖKB Stadtverbände Traismauer und Herzogenburg und des Pionierbundes Krems Mautern hin. Unser Kam. Ernest Hadwiger hatte wieder fast von allen diesen Veranstaltungen eine Fotodokumentation angefertigt. Der Marinegedenktag des ÖMV, den wir in großer Zahl mit unserer Fahne in Villach besuchten, fand auf einem Drau-Schiff eines Villacher Kameraden statt und war für uns besonders denkwürdig, weil unsere Kameraden Leopold Drescher und Franz Resl für besondere Verdienste für den ÖMV geehrt wurden. Ein Schwerpunkt meines Berichtes behandelte die Festveranstaltungen unserer 30-Jahr-Jubiläumsfeier, die 17.08.2019 im Reitherhaus am Stadtplatz in Herzogenburg stattfand und 3 Schwerpunkte hatte, die Schiffsmodellausstellung von Kam. Ernst Oppel, die Totengedenkfeier in der Friedhofskappelle und der Festabend im Reitherhaus. Darüber könnt Ihr in meinem Jahresrückblick 2019 Genauerer nachlesen. Neu für uns war der Besuch einer Investitur-Feier des „St. Joachim Orden Leopold II“ im Schloss Rosenau. Die Teilnahme an der Friedensmesse in Oberwölbling und den Veranstaltungen zum Nationalfeiertag in Wien, die wir durch unsere Transporttätigkeiten zwischen der Breitenseer Kaserne und dem Heeresgeschichtlichen Museum unterstützten, gehörten zu unseren Kernaufgaben. Die Dezember-Veranstaltungen, Adventmarkt in Ossarn, Barbara-Feier des „Pionierbund Krems Mautern“ und unsere Weihnachtsfeier im Gasthaus Buchsbaum beschlossen wie immer das Jahr. Einen besonderen Schwerpunkt bildeten die Foto-Dokumentationen und -Berichte über die Bretagne-Reise, die von unserem Kam. E. Hadwiger und unserem Gast Herrn Dipl. Ing. Ulrich Henne-mann gestaltet wurden.

An der Zusammensetzung des Vorstandes hat sich bei der Wahl nichts geändert, außer, daß Kd. Franz Redl zum 2. Rechnungsprüfer bestellt wurde. Im Budget für 2020/2021 wurde eine Erhöhung des Mitgliedsbeitrags von € 35,00 auf € 40,00 und eine Mietvorauszahlung für 5 Jahre (€ 8.000,00) an die Hauseigner, Fam. Rossmann, beschlossen. Über unsere geplante Holland-Reise im August/September 2020 berichtete unser Planer E. Oppel und E. Hadwiger begleitete diesen Vortrag mit vielen Lichtbildern. Als kurze Vorschau für das kommende Jahr möchte ich anführen: Die Jahreshauptversammlung des ÖMV in Ried/Innkreis am 25.04.20, den Marinegedenktag (Lissa-Feier) am 19.07.2020 auf einem Donauschiff Wien-Dürnstein retour und die 50-Jahrfeier unseres ÖMV (Gründung 21.11.1970), die aber wahrscheinlich mit den Veranstaltungen der Nationalfeiertagszeremonien (24. bis 26.10.) verbunden werden.

Ich bedanke mich bei allen unseren Mitgliedern, speziell jenen des „harten Kernes“, unseren Damen und den Gästen und Teilnehmern an unseren Reisen und bitte Euch alle, an unseren geplanten Veranstaltungen möglichst zahlreich teilzunehmen.

Mit kameradschaftlichen Grüßen
Herwig Haböck



*Der Vorstand mit
Vize-Bürgermeister
Waringer*



*Leider mussten wir von einer treuen
Kameradin Abschied nehmen.*

*Am 29. Dezember 2019 verstarb unsere
Kameradin **Anna Samstag** nach langem
schweren Leiden. Wir begleiteten sie am
9. Jänner zu ihrer letzten Ruhestätte.*

Wir werden ihr stets ein ehrendes Andenken bewahren !



Autobauer gehen unter die Bootsbauer

Das sind die Luxusjachten der Autobauer

**Premiummarken verstehen sich auch als Design-Ikonen.
Neben Sportwagen setzen Hersteller wie Aston Martin,
Porsche und AMG auch auf Luxusjachten.**



Porsche Gran Turismo Transatlantic 115

Das Designstudio F.A. Porsche baute mit dem Jachtbauer Dynamiq zusammen die 35 Meter lange Gran Turismo Transatlantic 115.
(Foto: dpa)

Der U-Boot-Krieg

Da zu unserem Reiseprogramm auch der Besuch von ehemaligen deutschen U-Boot-Bunkern zählte, möchte ich noch auf die deutschen U-Boote und den damit verbundenen Opfergang der U-Boote eingehen.

Die Planungen der deutschen Kriegsmarine gingen von einem möglichen Kriegsfall mit Frankreich aus. Im Flottenvertrag von London, - 1935 mit Großbritannien abgeschlossen, - wurde vereinbart, dass Deutschlands Überwasserflotte 1/3 der britischen Stärke ausmachen durfte. Der 1938 aufgestellte Z-Plan sah den Bau von Kreuzern und Schlachtschiffen vor, welche im Krieg gegen Frankreich die Nachschublinien aus den französischen Kolonien ins Mutterland unterbrechen sollten. Ein Krieg mit England wurde von Hitler ausgeschlossen. Dem Einsatz von U-Booten maß das OKM wenig Bedeutung zu. Einer der Gründe dafür war wohl auch, dass das Deutsche Reich das internationale U-Boot-Abkommen 1936 ratifiziert hatte. Demnach durften unbewaffnete feindliche Handelsschiffe auf See angehalten und auf Kriegswaren untersucht werden. Im Fall einer Versenkung musste die Besatzung in Sicherheit gebracht werden. Das Aussetzen von Rettungsbooten galt als nicht ausreichend zur sicheren Rettung. Eine Unterbringung der feindlichen Besatzung in einem U-Boot war aus Platzgründen nicht möglich. Von Kriegsschiffen geleitete Handelsschiffe durften versenkt werden. Als Reaktion auf die von England verhängte Seeblockade gegen die Mittelmächte *erklärte* Deutschland im August 1940 die Gegenblockade. Einzel-fahrende Schiffe konnten nun auch versenkt werden.

Als nach dem deutschen Einmarsch in Polen England dem deutschen Reich den Krieg erklärte, sah sich die Kriegsmarine (KM) einem gewaltigen Gegner zur See gegenüber. Der Führer der U-Boote, Kapitän – später Admiral – Dönitz, ein U-Boot-Offizier aus dem 1. Weltkrieg (WK I), – übrigens war Dönitz in der Adria in Pola stationiert gewesen, - hatte aus dem U-Boot-Krieg im WK I gelernt und sah im schrankenlosen Einsatz von U-Booten gegen die britischen Nachschublinien das einzige Mittel, England zu besiegen. Er forderte den Ausbau der U-Boot-Waffe auf 300 Boote. Zu Beginn des Krieges verfügte Dönitz über nur 46 Boote, davon waren 22 für den Einsatz im Atlantik zu klein und nicht geeignet. Die Briten sahen in den U-Booten keine sonderliche Bedrohung der Handelsschiffe und setzten in der U-Boot-Abwehr auf ihr, aus dem WK I stammendes, und nun perfektioniertes Unterwasserortungsgerät ASDIC, mit dem man mittels Ultraschall getauchte U-Boote orten konnte. Das schon im WK I bewährte System, Handelsschiffe *in* durch Kriegsschiffe gesicherte Geleitzüge zusammenzufassen, sollte U-Boot-Angriffe verhindern. Gegen die britische Taktik ließ Dönitz bei der U-Boot-Ausbildung seiner Boote den Überwasserangriff bei Nacht aus kurzer Entfernung und den Einsatz von mehreren Booten in sogenannten U-Boot-Rudeln gegen Geleitzüge üben. Wie von ihm vorausgesagt und gefordert, setzte ab Mitte 1940 der uneingeschränkte U-Boot-Krieg ein.

Deutsche U-Boote erzielten beträchtliche Erfolge gegen britische Kriegsschiffe und im Handelskrieg. Durch die Besetzung Frankreichs im Juni 1940 standen den U-Booten nun die Biskaya Häfen als Stützpunkte zur Verfügung. Durch den kürzeren Anfahrtsweg in die Irische See, dem Zielgebiet der Geleitzüge, erhöhte sich die Seeausdauer der Boote beträchtlich. Im Laufe des Jahres 1940, besonders bei der Besetzung Norwegens im April, meldeten immer mehr U-Boot-Kommandanten Torpedo-Versager. Von 25 abgegebenen Schüssen traf nur 1 Torpedo. Spezialisten der TVA hielten ein Versagen des Zündmechanismus für unmöglich. Von Dönitz eingeleitete Untersuchungen zeigten, dass die Zündpistolen, welche auf den Magnetismus der Schiffe reagieren und den Torpedo unter dem Kiel zünden sollten, versagten. Die Torpedokrise brachte eine Unterbrechung des U-Boot-Krieges. Trotzdem war das Jahr 1940 das erfolgreichste für die deutschen U-Boote und brachte das Versorgungssystem der Briten an den Rand des Zusammenbruches.

England, unter dem Eindruck der für das Land bedrohlichen Situation, mobilisierte nun alle verfügbaren Wissenschaftler und Techniker und richtete Forschungszentren ein, welche Abwehrmaßnahmen gegen die U-Boot-Gefahr erarbeiten sollten. In Bletchley Park arbeiteten Kryptologen an der Entschlüsselung der deutschen Funksprüche. Deren Verschlüsselung erfolgte auf einer komplizierten elektromechanischen Schlüsselmaschine namens „Enigma“, deren Urtyp aus den 20er Jahren stammte und laufend verbessert wurde. Den Briten gelang es, in gezielten Aktionen von deutschen Wetterstationen und Versorgungsschiffen Schlüsselunterlagen zu erbeuten. Aus dem sinkenden U110 konnten britische Seeleute im Frühjahr 1941 eine komplette *Enigma* bergen. Ab November 1941 konnte Bletchley-Park die deutschen Funksprüche entschlüsseln, nicht alle und oft verspätet, *aber* der Einbruch in den deutschen Marinefunk war gelungen.

Über an der englischen Küste in Grönland, Island und Kanada eingerichtete Peilstationen konnte mittels eines neuen Huff-Duff genannten Kurzwellenpeilgerätes von funkenden deutschen Schiffen im Atlantik der Standort lokalisiert werden und von Flugzeugen der sogenannten Hunting Killer *Groups*, bestehend aus mehreren Zerstörern, angegriffen werden. Durch das Nichtzustande kommen der Invasion auf England wurden viele Schiffe und Flugzeuge zur U-Boot-Bekämpfung frei. Die zum *Coastalcommando* zusammengefassten Flugzeuge beherrschten den Seeraum von Irland und die Biskaya.

Der Kriegseintritt der USA Ende 1940 und die Lieferung von 50 alten Zerstörern an England, sowie der Einsatz von US-Flugzeugen verstärkten die britische U-Boot-Abwehr.

Zu Kriegsbeginn war Deutschland auf dem Gebiet der Funkortung, in England Radar genannt, führend. Die Geräte arbeiteten auf Dezimeterwellen und verlangten große Antennen. Den Briten gelang es, auf Zentimeter-Funkwellen betriebene kleine Radargeräte zu entwickeln, die auch in Flugzeugen eingebaut werden konnten. Mit Suchscheinwerfern ausgerüstete Flugzeuge konnten die mit Radar erfassten U-Boote nun auch nachts bei der zum Laden der Batterien notwendigen Überwasserfahrt überraschend angreifen. 1943 konnte durch den Einsatz von US-Langstreckenbombern die letzten nicht von alliierten Fliegern kontrollierten Zonen, das sogenannten Gap, im Atlantik *nördlich von Grönland* geschlossen werden. Die Geleitzüge wurden zusätzlich durch neu gebaute Hilfsflugzeugträgern aus der Luft gesichert. Die alliierten Maßnahmen, besonders die Lufthoheit, zwangen die U-Boote immer mehr unter Wasser. Die zum Laden der Batterien und Auffüllen der Luftvorräte notwendigen Überwasserfahrten wurden für die Boote zum tödlichen Risiko. Die Einführung von Schnorchelanlagen, zu spät und in zu geringer Anzahl verfügbar, brachten für die U-Boote etwas Erleichterung. Da bei Unterschneiden des Schnorchels die Dieselmotoren der Boote Luft aus dem Boot saugten, waren die Schnorchelfahrten eine extreme Belastung für die Besatzungen.

Im Jahr 1943 zeigte sich, dass der U-Boot-Krieg mit den herkömmlichen Booten verloren war. 1943 gingen 287 U-Boote verloren, um die Hälfte mehr, als in den vorherigen 3 Kriegsjahren.

Auf deutscher Seite war die politische und militärische Führung aufgrund der von Sieg zu Sieg eilenden Wehrmacht und den U-Boot-Erfolgen zu Kriegsbeginn überheblich, uneinsichtig und selbstgerecht geworden. Hitler lies alle längerfristigen Forschungen auf militärischem Gebiet, welche nicht binnen eines Jahres Erfolg versprachen, einstellen. Durch den deutschen Einmarsch in die Sowjetunion stieg der Bedarf an Personal an, so dass viele bisher UK gestellte Techniker und Wissenschaftler eingezogen wurden. Die Entwicklung neuer U-Boote und der Walter-Wasserstoff-Turbine als luftunabhängiger U-Boot-Antrieb wurde eingestellt. Die Ignoranz der deutschen Dienststellen zeigte sich bei der Torpedo-Krise, bei den Meldungen über unerklärliche Ortungen und der Möglichkeit der Funkpeilung, ganz besonders bei der Möglichkeit der Entschlüsselung des Funkverkehrs. Bis England 1970 seine geheimen Enigma-Unterlagen veröffentlichte, hielt man in Deutschland das Dechiffrieren des komplizierten Enigma-Schlüssels für unmöglich.

Die zu wenigen, die Verluste kaum deckende Anzahl der neugebauten Boote und der zu späte Baubeginn des revolutionären neuen Unterseeboot-Typs XXI und XIII wirkten sich ebenfalls aus.

Admiral Dönitz, der B.d.U., ist eine der umstrittensten Persönlichkeiten. Er war wohl überzeugter Nationalsozialist, so sagte er einmal zu seinem Schwiegersohn Kapitän Heyssler, einen U-Boot Kommandanten: „Immer wenn ich vor dem Führer stehe, komme ich mir vor wie ein Würstchen.“. Trotzdem hielt er die Kriegsmarine frei vom Einfluss der Partei. Er war seinen U-Boot-Männern in tiefer Zuneigung zugehan, trotzdem schickte er sie ab 1943 in den sicheren Tod. Er nahm auch seine eigenen Söhne nicht aus. Einer seiner Söhne blieb als 2. Offizier eines U-Bootes vor dem Feind, der zweite fiel auf einem S-Boot. Lediglich seinen Schwiegersohn beorderte er von der Front zu seinem Stab. Als Grund, warum er seine U-Boot-Männer ab 1943 in den Tod schickte, nannte er in seinem Buch „10 Jahre und 20 Tage“, dass, wenn er den U-Boot-Krieg bis zur Verfügbarkeit der neuen erfolgversprechenden U-Boote eingestellt hätte, alle zur U-Boot-Abwehr eingesetzten Flugzeuge zum Angriff auf Deutschland frei würden. Das stimmt nur bedingt, da sehr viele Flugboote zum Kampf gegen die U-Boote verwendet wurden. Bei der Landung der Alliierten 1944 in der Normandie spielten die U-Boote kaum mehr eine Rolle. Dönitz soll den auslaufenden U-Boot-Kommandanten Kampf bis zur Selbstvernichtung befohlen haben und notfalls die feindlichen Schiffe zu rammen. Es gibt dafür keinen Beweis über die Aussage von zwei U-Boot-Kommandanten. Einer davon war der Ritterkreuzträger Topp. Jedenfalls kam der Rammbefehl nicht zur Ausführung.

Die U-Boot-Verluste 1934 betrug 287 Boote, 1944 241 Boote und 1945 noch 153 Boote. Insgesamt gingen 630 Boote verloren. Von insgesamt 41.000 U-Boot-Fahrern blieben 30.000 auf See. Allerdings verloren auch an die 40.000 Seeleute der Handelsmarine *der Alliierten* ihr Leben in den Geleitzugschlächten. Die U-Boote versenkten vom September 1938 bis Mai 1945 *insgesamt* 2.882 Handelsschiffe und 149 Kriegsschiffe, darunter 6 Flugzeugträger, 2 Schlachtschiffe und 34 Zerstörer. Eine erschütternde Bilanz.

Ernst Johann Oppel

Marinekameradschaft Babenberg Traisental

Quellen : Dönitz, 10 Jahre und 20 Tage,

Leonce Peillard, Geschichte des U Boot Krieges,

Böddeker, Die Boote im Netz

Werner, Die eisernen Särge



U 995 in Laboe

Auch heuer haben wir eine Reise geplant. Kameraden und Gäste sind zur Teilnahme herzlichst eingeladen.

Vorplanung Reise Niederlande

Malerische alte Städte, Grachten, Windmühlen und Meer stehen am Programm.

Tag 1: Anreise über Dresden nach Leipzig, Nächtigung.

Tag 2: Leipzig, Besuch Völkerschlachtdenkmal, - Wilhelmshaven. Nächtigung.



Leipzig, Bundeverfassungsgericht



Leipzig, Völkerschlachtdenkmal

Tag 3: Marinebasis Wilhelmshaven, ev. Besichtigung eines Schiffes der deutschen Marine. Fahrt entlang der ostfriesischen Nordseeküste, Harlingersiel, Dorumersiel, Norddeich. Nächtigung Wilhelmshaven.



Wilhelmshaven Marinebasis



Neuharlingersiel

Tag 4: Fahrt über Emden, alter Hafen oder Seehafen, - Leuwarden, Altstadt, - Franeker, historisches Planetarium, nach Harlingen, Hafen. Nächtigung.



Leuwarden, Altstadt



Harlingen, Zuiderhafen

Tag 5: Fahrt über den IJsselmeer-Abschlussdeich nach Den Helder, Basis der Niederländischen Marine, Marinemuseum, - Alkmaar, histor. Altstadt, - IJmuiden, Hafen am Amsterdamer Seekanal. Nächtigung Raum Amsterdam.



Den Helder, Niederl. Marinebasis



Alkmaar

Tag 6: Amsterdam, Stadtführung mit Hop on / Hop off Bus, Grachtenfahrt mit Boot (Lovers Canal Cruises, KIN Boat). Nächtigung Raum Amsterdam.

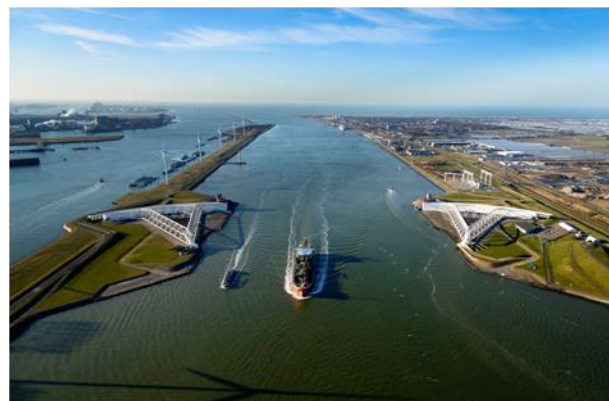


Amsterdam

Tag 7: Fahrt nach Leiden, alte Universitätsstadt, - Hoek van Holland, Waal-Maas-Rheinmündung, Hafenrundfahrt Rotterdam (Rondvaart Europort), Besuch Atlantikwallmuseum. Nächtigung Raum Rotterdam.



Leiden



Hoek van Holland, Sperrwerk

Tag 8: Fahrt über Gouda, Käsestadt, - Utrecht, Altstadt, - Arnheim, Museum Schlacht von Arnheim (brit. Fallschirmlandung 1944). Nächtigung Arnheim.



Tag 9: Fahrt von Arnheim nach Nijmegen (Maasbrücke), - Overloon, Besuch Kriegsmuseum (Schlacht von Overloon 1944), - Koblenz. Nächtigung.



Brücke von Arnheim, Nijmegen



Overloon, Museum

Tag 10: Fahrt von Koblenz bis Bingen mit KD Rheinschiff (Mittelrhein). Weiterfahrt mit Bus. Nächtigung an der Strecke.



Tag 11: Heimreise über Nürnberg, Regensburg, Passau. Ev. Besuch Walhalla. Geplanter Reisetermin. 31. August. Bis 10. September.

Änderungen des Reiseprogramms vorbehalten. Details und Preise noch offen.
Ernst Joh. Oppel

Fotos von der Jahreshauptversammlung 2020



Unser Vorstand mit
der Abordnung des
Pionierbundes
Krems-Mautern



Die Kameraden Hell und Drescher erhielten das Ehrenkreuz unserer MK in gold

Fotos von Kam. Hadwiger

Anhang

Bedingt durch die derzeitigen Sperren, hervorgerufen durch den Corona-Virus, ist es nicht möglich, zu sagen, ob und wann diese Reise durchgeführt werden kann.

Ebenso sind alle geplanten Bordabende und Frühschoppen derzeit abgesagt.

Das Gleiche gilt auch für die Vorhaben des Österreichischen Marineverbandes.

Wir können nur hoffen, dass die derzeitige Situation bald ein Ende nimmt und die Normalität wieder einkehrt.

Wir wünschen Allen viel Glück und dass Sie von diesem Virus verschont bleiben.



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

