



Bordnachrichten

MARINEKAMERADSCHAFT BABENBERG-TRAISENTAL

1. Quartal 2021



Die Donauschlinge bei Schlögen

Geburtstage im 1.Quartal

<i>Fial Hermine</i>	<i>1.01.1932</i>	
<i>Macsek Johanna</i>	<i>13.02.1931</i>	<i>90!</i>
<i>Assmus Irene</i>	<i>15.02.1957</i>	
<i>Köstler Reinhard</i>	<i>22.02.1968</i>	
<i>Haböck Gerti</i>	<i>24.02.1943</i>	
<i>Winter Hildegard</i>	<i>15.03.1950</i>	
<i>Hofmann Wilhelm</i>	<i>18.03.1958</i>	



Herzlichen Glückwunsch

*Allen kranken Kameraden-innen
wünschen möglichst baldige Genesung!*



Obmann Herwig Haböck
Herzogenburg, 30.10.2020

Liebe Kameradinnen und Kameraden!

Die Maßnahmen zur Corona-Bekämpfung bringt uns alle, Österreicher, EU-Bürger und große Teile der Weltbevölkerung in arge Beschränkung unseres gesellschaftlichen und kulturellen Lebens, - von den wirtschaftlichen Folgen ganz zu schweigen! So sind auch alle Tätigkeiten in allen Vereinen stark eingeschränkt oder verboten. Die üblichen Bordabende, den Adventmarkt und die Weihnachtsfeier können wir heuer nicht veranstalten, - die sonntäglichen

Frühschoppen nehmen wir aus, da wir selten mehr als sechs Personen sind.

Auch die **Jubiläumsfeier „50 Jahre ÖMV“** musste auf eine 2-stündige Marine-Gedenkandacht am österreichischen Nationalfeiertag (26.10.2020) in der Michaela-Kirche beschränkt werden. Geplant war eine 3-Tagesfeier mit der schon einmal verschobenen Jahreshauptversammlung, Vorträgen, Besichtigungen von maritimen und schiffbaulichen Einrichtungen, wie HGM, Werfthafen Korneuburg, Patrouillenboote, schiffbautechnische Versuchsanstalt Wien und andere.

Die Gedenkandacht wurde von unserem Ehrenpräsidenten Prof. DI Karl Skrivaneck und unserem ÖMV-Präsident Dr. Herwig Brun geplant, organisiert und in ökumenischer Form abgehalten. Die hohe Geistlichkeit setzte sich zusammen aus dem Pfarrer der Michaela-Kirche Pater Erhard, dem Mil.Erzdekan Dr. Harald Tripp, dem evang. A.B. Mil.-Oberpfarrer Wilfried Schey und dem orthodoxen Erzpriester Vater DDDr. Alexander Lapin.

An Ehrengästen waren Vertreter des Bundesheeres, der Botschaften von Kroatien, Ungarn und Italien anwesend. Musikalisch untermalt wurde die Feier durch die Gardemusik des ÖBH, einem Akkordeon-Spieler und einem 9-jährigen jungen Sänger Samuel Wegleiter mit seinem „Ave Maria“. In der Blasius-Kapelle, wo sich auch das Marineehrenmal befindet, wurden Kränze niedergelegt und mit der seemännischen Ehrenbezeugung „Seite pfeifen“ durch unseren Kameraden Franz Redl, unserer in den ewigen Hafen eingelaufenen Kameraden gedacht.

In der Schlussansprache bedankte sich unser ÖMV-Präsident Dr. Brun im Speziellen bei unserer Marinekameradschaft „Babenberg-Traisental“, die als einzige neben dem Wiener Verband Vertreter geschickt hatte und für den wegen der Corona-Vorschriften geforderten Ablauf in der Kirche sorgte. Diesen Dank leite ich nun an folgende Kameraden des „harten Kerns“ unserer MK weiter: Kd. Eberhard Sonnhoff mit seiner Partnerin und Kd. Kurt Hell waren für die strenge Eintrittskontrolle und Platzzuweisung zuständig, die Kdn. Alfred Winter und Leopold Drescher trugen die Fahnen unserer MK und jene des ÖMV. Die Kränze trugen die Kdn. Kurt Hell und Franz Redl (auch „Seite pfeifen“). Ich danke auch unserer Kd. Elfriede Stefanson dafür, dass sie unsere Einsatztruppe durch Ihre Anwesenheit ergänzte. Das ist gelebte Kameradschaft und ich schließe mit der von mir vorgetragenen Fürbitte:

„Wir möchten bitten, dass die österreichische Marinetradition noch weitere Jahrzehnte erhalten bleibt, obwohl schon vor 102 Jahren die Aktivitäten in der Adria und auf der Donau eingestellt werden mussten.“

Ich wünsche Euch allen, liebe Kameradinnen und Kameraden, viel Gesundheit und ein frohes Weihnachtsfest, sowie einen guten Rutsch in das neue Jahr 2021!

Herwig Haböck

Der Klimawandel, - Fortsetzung:

Diesmal möchte ich über die Polarzone „**Arktis**“ mit ihrem Nordpol berichten.

Die **Arktis** ist kein Kontinent, sondern ein von nördlichen Ausläufern der Kontinente Amerika, Europa und Asien umgebenes Meer, das Nordpolarmeer, mit einer Größe von gut **12 Mio. km²**, welches eine Erdsenke von einer Tiefe bis zu

5.500 m ist und von einer Meereseisdecke von **ca. 3 m** Dicke bedeckt ist. Würde das Meereis abschmelzen, so würde sich am Meeresniveau nichts ändern. Anders verhält es sich beim **Festlandeis Grönlands**. Dieser grönländische Eisschild weist eine Ausdehnung von **1,7 Mio. km²** auf, bei einer Gesamtgröße Grönlands von **2,16 Mio km²**, das ist die 6-fache Größe von Deutschland. Die größte bekannte Dicke des Eispanzers ist **ca. 3.350 m**. Grönland („Grünland“) soll laut Forschungsergebnissen in der Zeit von **900.000 bis 450.000 vor Christi** mit dichtem Wald und einer reichhaltigen Fauna bedeckt gewesen sein. Zur Zeit macht sich der Klimawandel der letzten 20 Jahren stark bemerkbar, im Sommer ein Plus von **1,8 Grad Celsius** und im Winter ein Plus von **3 Grad Celsius**. Aber es wird wohl noch einige Jahrhunderttausende brauchen, bis der Eispanzer abgeschmolzen wäre und eine Meeresspiegelerhöhung von berechneten 7 m zur Folge haben würde .

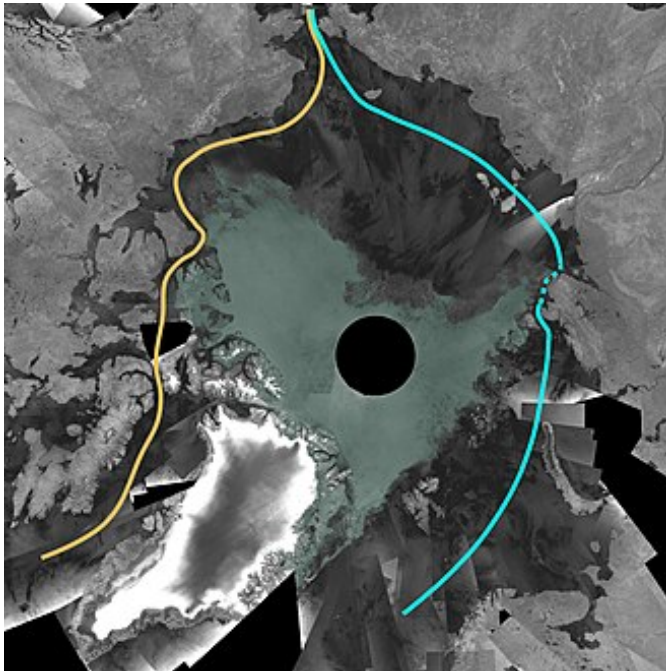


Bild des Satelliten Envisat (September 2007):
Orange: Die direkteste Schiffs- und Handelsroute um den Nordpol, die „Nordwestpassage“ Hellblau: Nur geringfügig von Eis blockierte „Nordostpassage“

1940 bis 1942: durchquert **Henry Larsen** im Schoner „**St. Roch**“ den Seeweg in West-Ost-Richtung mit je einer Überwinterung auf der Viktoria Insel und der Halbinsel Boothia.

Für uns an den Meeren Interessierte zeigen sich durch den Klimawandel sehr große Begünstigungen der Schifffahrt im Nordpolarmeer, in der Verbindung von Europa nach Asien. Die **21.100 km** von Rotterdam nach Tokio über den Suezkanal und den Pazifik verkürzt sich über die **Nord-West-Passage** um **15.900 km** und über die **Nord-Ost-Passage** um **14.100 km**. Die Suche nach möglichen Passagen begann schon im 15. Jhd., aber meistens nur mit bescheidenen Teilerfolgen. Auch **James Cook** und sein Nachfolger **Charles Clark** mussten ihre Expedition

1776 bis 1779 abbrechen. Die erste komplette seemännische Durchfahrt gelang

1903 bis 1906: **Roald Amundsen** mit seinem kleinen Schiff „**Gjøa**“ nach einer 2-maligen Überwinterung auf der King William Insel, um sich Arktiserfahrungen von den Inuits zu holen.

1969: bewältigte als erster Turbinentanker das zum Eisbrecher umgebaute US-amerikanische Schiff „**SS Manhattan**“ von West nach Ost in weniger als 4 Wochen die Passage.

1985: das erste Kreuzfahrtschiff, das mit Passagieren an Bord die Nord-West-Passage von West nach Ost bewältigte, war die „World Discoverer“

1993 und 2003 – 2004: **Arved Fuchs** durchsegelt mit seinem Expeditionsschiff „**Dagmar Aaen**“ in Ost-West-Richtung, - dann in West-Ost-Richtung.

Juli 2010: Es durchfuhren dann erstmals zwei Tanker der russischen Reederei Sowkomflot die Nordostpassage. Die beiden Schiffe „**Warsuga**“ und „**Indiga**“ wurden dabei von Wladiwostok bis nach Pewek in Ostsibirien von einem Eisbrecher begleitet. Insgesamt nutzten 2010 zehn Schiffe die Möglichkeit zur Passage.

2011 / 2012: **Matt Rutherford** (31 Jahre alt) umrundete Nord- und Südamerika mit seinem Segelschiff „**Albin Vega Saint Brendan**“ „einhand“ und „non stop“; - und somit ist dieser Segler (LüA = 8,25 m, B = 2,46 m, T = 1,70 m) das kleinste Schiff, das je die Nord-West-Passage durchfuhr.

Aufgrund der positiven Folgen des Klimawandels und der Modernisierung und Erweiterung der Eisbrecherflotte erhöhte sich **2013** die Zahl der kommerziellen Durchfahrten auf 21.

2014 August bis September: Durchfahrt des ersten nicht russischen Passagierschiffes (Expeditionskreuzfahrtschiff) „**Hanseatic**“ (Hapag-Lloyd), Nicht-Eisbrecher, die Passage von Ost nach West.

2015: Durchfahrt des ersten nicht russischen Passagierschiffes „**Bremen**“ (Hapag-Lloyd) von West nach Ost.

2017 August: Durchfahrt des Flüssigkeitstankers „**Christopher de Margerie**“ ohne Eisbrecher.

2018 September: Durchfahrt des ersten Containerschiffes dieser Größe „**Venta Maersk**“ und als drittes Frachtschiff überhaupt der Nord-Ost-Passage ohne Eisbrecher.

2019: Nach der Statistik der „**Northern Sea Route Administration**“ wurden **31,5 Mio. Tonnen** befördert, davon **20,5 Mio Tonnen** LNG (Flüssiggas), hauptsächlich vom Terminal Sabetta.



Segler „Albin Vega Saint Brendan“



Durch die so große Verkürzung der Route über die nördlichen Passagen werden natürlich durch die Verkürzung der Frachtzeit die Kosten vermindert und die Wirtschaftlichkeit des Seetransportes erhöht, sowie die CO2 und Feinstaubbelastung gesenkt.

Fortsetzung folgt.

Schiffstransport

Wie Schiffe Hindernisse überwinden

Dass Schiffe große Lasten, bei vergleichsweise geringem Krafteinsatz transportieren können, war schon im Altertum bekannt. Die Phönizier, Ägypter, Griechen und Römer betrieben Schifffahrt zur See und auch auf Flüssen. Doch hauptsächlich auf Flüssen war es lange Zeit nicht möglich, bei starker Strömung, mit den damaligen Antrieben (Ruderer oder Segel) stromaufwärts zu fahren. Die Hindernisse zur See betrafen vor Allem größere Halbinseln und sogar ganze Erdteile welche umfahren werden mussten.

In Europa gab es bis zum 15. Jahrhundert Schifffahrt nur an Flüssen mit geringem Gefälle. Bei Felsen, Stromschnellen und Abschnitten mit starker Strömung wurden die Waren auf Karren geladen. Die Schifffahrt auf den schnellfließenden Flüssen begann vorerst nur stromabwärts, am Ziel wurden die Flöße und Schiffe, nach dem Verkauf der Waren, zerlegt und das Holz verkauft. Ab dem 8. Jahrhundert begann man die Schiffe stromaufwärts zu ziehen. Vorerst wurde dieses von Menschen durchgeführt, ab dem 15. Jahrhundert von Zugtieren (Ochsen, Pferde oder Maultiere). Dazu wurden entlang der Flüsse Wege angelegt, sogenannte Treidelpfade, an der Donau bekannt als Treppelweg. Diese gezogenen Schleppverbände umfassten meist 3 Schiffe und wurden von bis zu 40 Pferden oder Ochsen gezogen.



Burlak Frauen beim Treideln an der Wolga (Burak = Treidler)

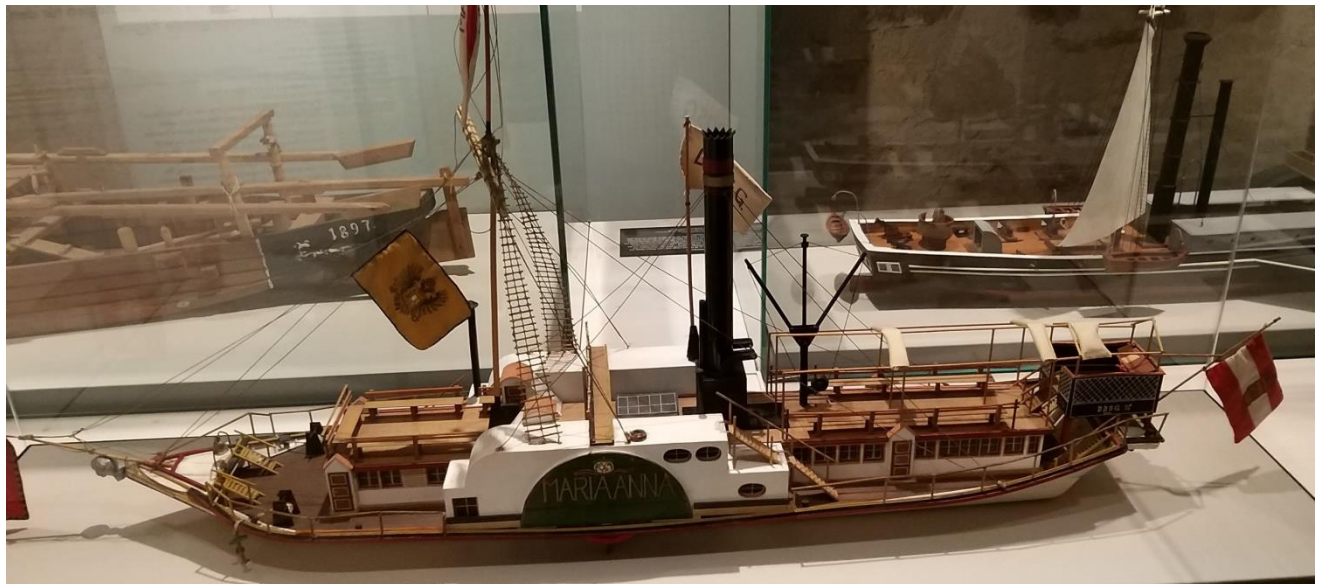
Durch die Erfindung der Dampfmaschine und deren Verwendung auf Schiffen ab Mitte des 19. Jahrhunderts wurden Dampfer als Zugschiffe verwendet. Diese waren jedoch zu schwach um Abschnitte mit starken Strömungen zu überwinden. Daher half man sich mit Seil – oder Kettenzugschiffen. Hier wurden starke Seile oder Ketten am Grund verlegt. Diese wurden dann vom Zugschiff aufgenommen über Winden oder Kettenräder zogen sich die Schiffe stromaufwärts. So gab es an der Donau ab 1881 zwischen Spitz und Linz 10 Kettenschiffe. An der Seine und der Elbe wurden bereits ab 1840 Kettenschiffe verwendet und waren noch bis 1950 im Einsatz. Solche Kettenschlepper konnten bis zu 10 Lastkähne ziehen.



ein Kettenschlepper mit Lastkähnen

Durch die Erfindung der Verbunddampfmaschine bekamen die die Dampfschiffe mehr Kraft und konnten daher nur mit Radantrieb auch gegen stärkere Strömungen mehrere Lastkähne ziehen. Viele Flussregulierungen sowie Sprengungen von Felshindernissen erleichterten zudem die Flussschifffahrt.

Das erste Dampfschiff auf der Donau „Franz I“ verkehrte ab 4. September 1830 zwischen Wien und Budapest. 1837 fuhr die „Maria Anna“ als erstes Dampfschiff von Wien nach Linz.



Modell der Maria Anna

Mit ihrer leistungsstarken Dampfmaschine und geringen Tiefgang benötigte sie für die Strecke 55 Stunden. Die Rückfahrt stromabwärts schaffte sie in nur 9 Stunden. Ab 1938 gab es regelmäßige Schifffahrten zwischen Wien und Linz.

Das größte Hindernis an der Donau, das Eisernen Tor, wurde 1896 durch den Bau eines ca.2 Kilometer langen Kanals schiffbar gemacht. Wegen der starken Strömung wurden am Anfang 2 Zugschiffe verwendet. Ab 1916 wurden die Schiffe mit Dampflokomotiven auf den dafür angelegten Treidelgeleisen gezogen. Durch den Rückstau des 1971 fertig gestellten Wasserkraftwerkes von Dierdap reduzierte sich die Strömung und erleichterte die Durchfahrt. Die Treideltrassen wurden vom Rückstau überflutet.

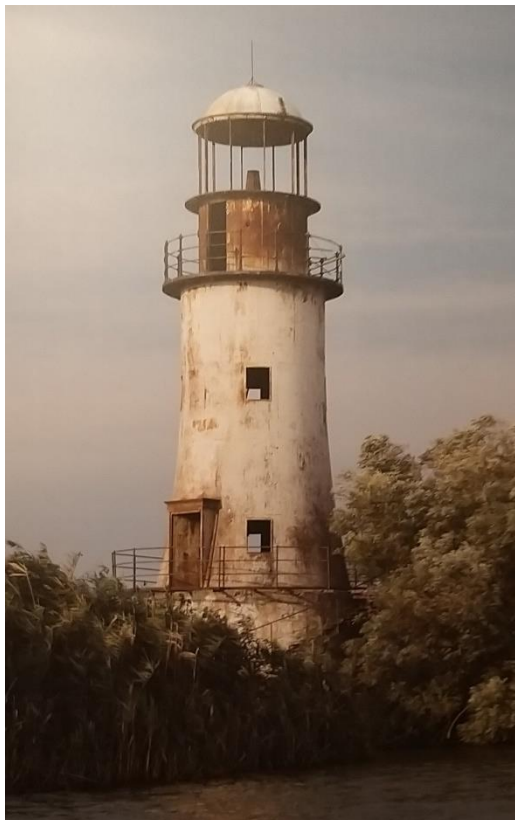


Das Eiserne Tor

Ab Mitte des 20. Jahrhunderts wurden an vielen Flüssen zahlreiche Kraftwerke gebaut. Durch die Staustufen wurden die Strömungen stark reduziert und erleichtern dadurch die Schifffahrt stromaufwärts. Die heutigen Schwierigkeiten bestehen meist aus zu niedrigen Wasserstand abseits der Staustufen sowie aus Sandbänken welche bei Hochwasser ihre Lage verändern.

Dort wo es keine schiffbaren Flüsse gab begann man schon in der Antike Kanäle zu bauen um den Transport per Schiff zu ermöglichen. Auch zur Verbindung zwischen einzelnen Flüssen oder dem Meer wurden viele Kanäle gebaut. Da jedoch dabei Höhenunterschiede zu bewältigen waren, musste man die Schiffe darüber transportieren. Dieses geschah anfangs mit Rampen und Rutschen, später mit Schleusen oder durch Hebewerke.

Ein Kurzbericht über interessante Schifffahrtskanäle bzw. Schleusen und Hebewerke folgt in der nächsten Ausgabe.



Quellen:

Wikipedia

Horst F.Mayer, Dieter Winkler, Auf Donauwellen durch Österreich-Ungarn

Ausstellung „Die Donau“ auf der Schallaburg

Der **alte** Leuchtturm bei Sulina bei Kilometer 00
Steht jetzt 7 Kilometer landeinwärts

Deutsche Kriegsschiffe im Schwarzen Meer, 1942- 1944.

Vorgeschichte

Vor einiger Zeit hatten Marinetaucher vor der türkischen Küste bei Agva das Wrack eines deutschen U Bootes gefunden. Das Boot war ein Küsten U Boot, Typ II B, wegen seiner geringen Größe spöttisch „Einbaum“ genannt. Die kleinen 250 Tonnen Boote hatten sich im Kriegseinsatz im Ärmelkanal und um England trotz einiger Erfolge als zu klein erwiesen.

Das Wrack war das ehemalige U 23 unter dem Kommando von Oberleutnant Arendt. Arendt war später Konteradmiral in der deutschen Bundesmarine, lebt noch und ist inzwischen 97 Jahre alt.

Als im August 1944 die sowjetischen Truppen die von Deutschland besetzten rumänischen Schwarzmeerhäfen eroberten versenkte sich U 23 am 9. September nach Aufbrauchen der letzten Torpedos selbst.

Wie kam nun das U Boot ins Schwarze Meer? Nach dem deutschen Einmarsch in Russland standen die deutschen Truppen schon im August 1941 an den westlichen, nördlichen und nordöstlichen Ufern des Schwarzen Meeres. Der schnelle Vorstoß der deutschen 17. Armee führte zur Einschließung von Odessa und der Festung Sewastopol, die aber erst am 23. Juli nach schweren Kämpfen eingenommen werden konnte. Der starken sowjetischen Schwarzmeerflotte gelang es Odessa ungestört zu räumen, dabei wurden 80 000 Sowjetsoldaten und 15 000 Zivilisten evakuiert. Die russische Schwarzmeerflotte bestand aus einem Schlachtschiff, zwei modernen und zwei alten Kreuzern, sechs modernen und zwei alten Zerstörern , zwei Torpedobooten, zehn Minensuchern, sieben großen, elf mittleren und vierzehn kleinen U-Booten. Dieser Flotte stand nur die schwache rumänische Flotte, bestehend aus zwei Zerstörern, drei ehemaligen k.u.k. Torpedobooten, acht Schnellbooten und drei Minensuchbooten gegenüber. Die deutsche Kriegsmarine verfügte über keine seegehenden Kampfschiffe im Schwarzen Meer.

Der deutsche Blitzkrieg verlor sich in den Weiten Russlands und durch die außergewöhnlich schlechten Witterungsverhältnisse war eine Versorgung der 17.Armee im Herbst 1941 äußerst schwierig. So blieb nur die Zuführung des nötigen Nachschubs über See möglich.



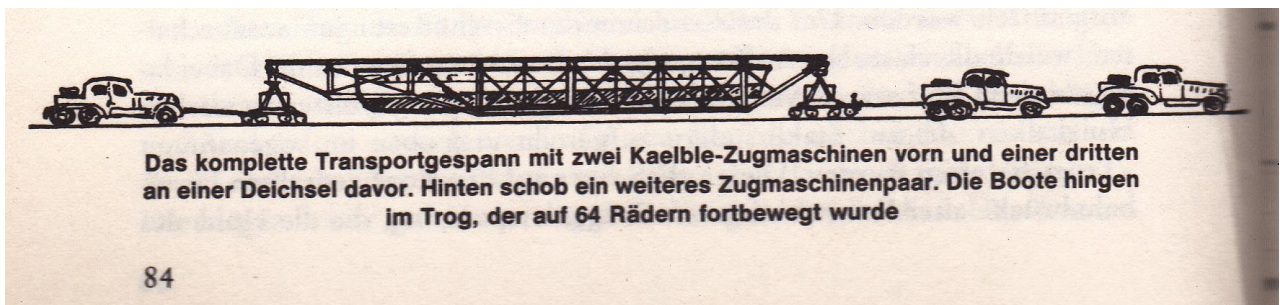
Die sich in ihre Stützpunkte an der Kaukasus Küste zurückgezogene sowjetische Schwarzmeerflotte bildete eine stete Bedrohung der deutschen Versorgungsschiffe im Schwarzen Meer, einem Seegebiet größer als die Ostsee. Eine Verlegung von Kampfschiffen war daher unbedingt erforderlich. Da die neutrale Türkei die Durchfahrt durch die Dardanellen für die kriegführenden Parteien gesperrt hatte, nur Handelsschiffe durften passieren, war nur der Weg über die Donau möglich.

Die Deutsch Amerikanische Petroleum Gesellschaft hatte zur Deckung des gestiegenen Erdölbedarfes Deutschlands schon im Oktober 1939 Tankkähne von der Elbe und vom Rhein zur Donau überführt und dabei die Strecke über die Reichsautobahn von Dresden an der Elbe nach Ingolstadt an der Donau genutzt. Auch durch die erfolgreiche Überführung von Schnellbooten in das Mittelmeer über Rhein und Rhone schien der Transport von Schiffen zum Schwarzen Meer möglich. Auf Grund dieser Erfahrungen wurde der Transport von kleineren Kriegsschiffen beschlossen und folgende Strecke festgelegt.

Der Transport über Land.

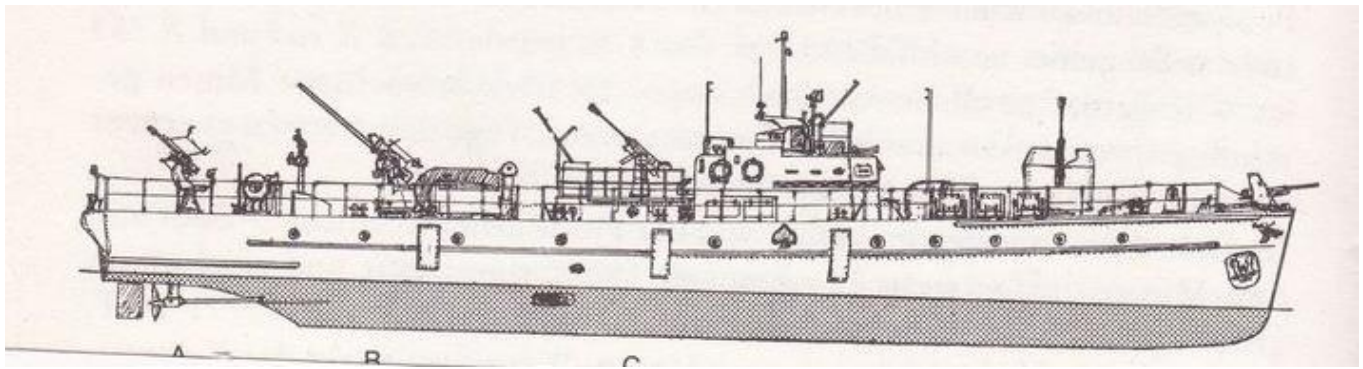
Von Hamburg Elbeaufwärts bis Dresden, in Dresden Übigau an der Böcklinstrasse befand sich eine Slipanlage mit der die Schiffe an Land gezogen werden konnten. Die Schiffe wurden auf sogenannte Kuhlemeyer Rollböcke verladen und auf der Autobahn von Dresden nach Ingolstadt gebracht. Am westlichen Donauufer in Ingolstadt wurden sie über eine von der Hitzler Werft Regensburg errichtete Slipanlage zu Wasser gelassen.

Die Kuhlemeyer Rollböcke waren Schwerlast Fahrgestelle zum Waggontransport mit jeweils acht lenkbaren Vollgummirädern auf vier Achsen mit bis 80 Tonnen Tragfähigkeit. Jeder Rollbock wurde von einem neben den Achsen sitzenden Fahrer gelenkt. Gezogen und geschoben wurde der Transport von den damals stärksten verfügbaren Zugmaschinen, Faun ZR 150, mit 150 PS und Kälble Z 6 mit 135 PS Leistung, wobei zwei bis drei Zugmaschinen zogen und ein bis zwei schoben. Beigestellt wurden die Faun Zugmaschinen von der Reichsbahn, die Kälble Zugmaschinen von der Luftwaffe.



Beginn der Transporte, Minenräumboote.

Im Frühjahr 1942 erfolgte der erste Transport. Acht Minenräumboote der 1. Minen Räumflottille, bisher im Ärmelkanal stationiert, liefen in Cuxhafen ein. Dort wurden die Aufbauten abgebaut, die Maschinen bis auf die Hilfsdiesel ausgebaut und auf Eisenbahnwaggons verladen. Die R Boote waren 35 Meter lang, 5,8 Meter breit und 110 Tonnen schwer. Durch die Demontage wurde das Gewicht auf 65 Tonnen reduziert. Da die R Boote und auch die später zu verladenden Schnellboote Holzrümpfe hatten wurde zum Erschütterungsfreien Landtransport eine eigene Tragevorrichtung konstruiert. In einem oben offenen sogenannten Trog, der einer auf den Kopf gestellten Eisenbahnbrücke glich, lagen die Schiffsrümpfe elastisch auf fünf 2 Meter breiten Gurten welche oben am Trog befestigt wurden. Der 40 Meter lange Trog lag vorne und hinten in Drehgestellen beweglich auf je vier Rollböcken. Von Binnenschleppern wurden die Rümpfe nach Dresden geschleppt. Nach dem Aufslipen wurde der unten offene Trog über die Rümpfe geschoben und die Trägergurte festgezogen. Der Landtransport, 450 Kilometer über die Reichsautobahn bis Ingolstadt dauerte in schnellem Fußgängertempo fünf Tage. Später wurde auch bei Nacht gefahren und die Fahrzeit auf 36 bis 48 Stunden reduziert.



R 35 Boot mit Bewaffnung (Stand 1943)

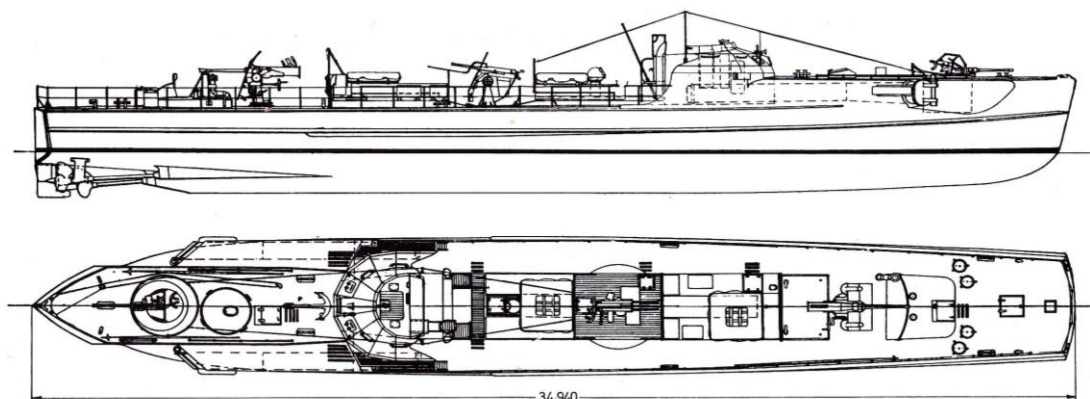
In Ingolstadt erfolgte der Vorgang in umgekehrter Reihenfolge. Die Schiffsrümpfe wurden auf Pontons verladen. Ein kleiner niedriger Motorschlepper brachte den Schleppzug Donauabwärts wobei einige Brücken in der Höhe nur knapp passiert wurden.

Das eigentliche Nadelöhr für den Transport war die Steinerne Brücke in Regensburg, mit ihrer starken Strömung und einem Schwall von 70 Zentimetern. Mit der Strömung wurden die Pontons mit den Schiffskörpern durch das 10,6 Meter breite zweite Brückenjoch abgelassen. An der Lände in Regensburg übernahm ein Zugschiff der DDSG den Weitertransport zur Schiffswerft Linz. Dort wurden die Schiffe in einer Woche zusammengebaut und fuhren mit eigener Kraft bis Wien.

Da das Fahren mit eigener Kraft auf der noch 2000 Km. langen Donaustrecke die Betriebsstunden der Schiffsmaschinen über Gebühr erhöht hätte übernahm ein Zugschiff mit angehängten Schleppkahn den Transport. Die Boote wurden Backbord und Steuerbord an den Schlepp verheftet und bis Orsova an der rumänischen Donauseite gebracht. Da die Kataraktstrecke im eisernen Tor 1942 nur durch einen 1.Kilometer langen Kanal am jugoslawischen Donauufer passierbar war wurde Schleppzug auseinander genommen und die Räum und Schnellboote fuhren mit eigener Kraft bis Turnu Severin. Wieder im Schleppzug ging es bis Braila. Der Rest der Fahrt zur rumänischen Marinewerft in Galatz erfolgte wieder mit eigener Kraft. Die Fahrt von Linz bis Galatz dauerte 11 Tage.

Die 3. und 30. R-Bootflottille wurde auf gleiche Weise ins Schwarze Meer gebracht. Insgesamt wurden 23 Räumboote verlegt.

Schnellboote.



Schnellboot Typ „S38“

Dieser Schnellbootstyp umfaßt ab 1940/44 die Schnellboote „S38“ bis „S53“, „S62“ bis „S99“, „S101“ bis „S133“, „S134“ bis „S135“, „S137“ und „S138“ bis „S146“.

Nachdem die Überführung von Schnellbooten ins Mittelmeer über Rhein und Rhone gelungen war beschloss die Marineführung im Frühjahr 1942 die 1.S-Boot Flottille ebenfalls ins Schwarze Meer zu verlegen. Nach Einsätzen in Finnland verlegte die Flottille nach Kiel zur Werftüberholung.

Im Sommer 1942 begann der Transport der etwa 100 Tonnen schweren und 32 Meter langen Schnellboote. Der Transport in den neuen Einsatzraum erfolgte ähnlich wie der der R-Boote. Die Aufbauten wurden abgebaut, die schweren Dieselmotoren ausgebaut und im Bahntransport nach Linz gebracht.

Die Rümpfe der Boote wurden nach Dresden geschleppt. Auf den Kuhlemeyer Rollböcken erfolgte der Landtransport in Transporttrögen ähnlich denen der R. Boot nach Ingolstadt. Die 450 Km lange Strecke wurde in 36 Stunden bewältigt. Die Donaufahrt von Ingolstadt nach Linz war besonders schwierig da wegen des Tiefganges der Boote oft nur wenige Zentimeter Wasser über Grund war. In Linz erfolgte der Zusammenbau der Boote. Die weitere Strecke ins Schwarze Meer erfolgte wieder an Schleppern vertäut bis Konstanz. Bis 1944 wurden insgesamt 16 S-Boote transportiert.

R35 bei der Werftprobefahrt auf der Donau in der Wachau

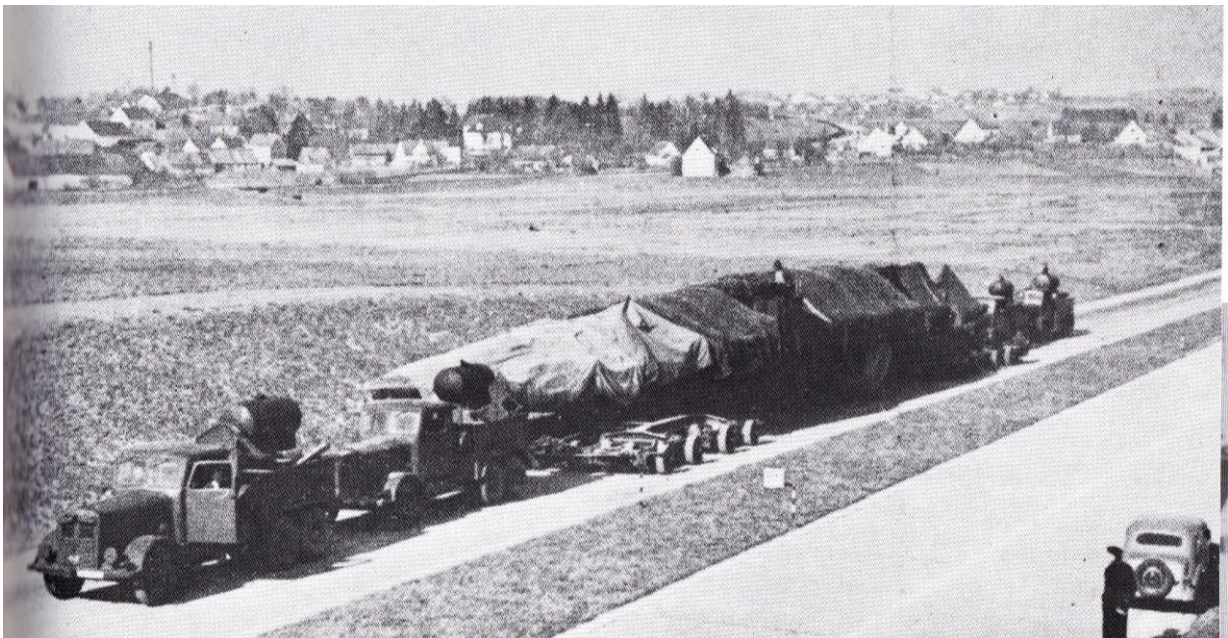


U Boot Transporte

Der Transport von sechs U-Booten des Typs IIB begann ebenfalls im Sommer 1942. Die 42,7 Meter langen und 250 Tonnen schweren Boote, nur mehr als Schulboote in der Ostsee verwendet liefen nach Kiel wo in der Marinewerft die Betriebsanlagen, die Batterien und die druckfesten Türme entfernt wurden.

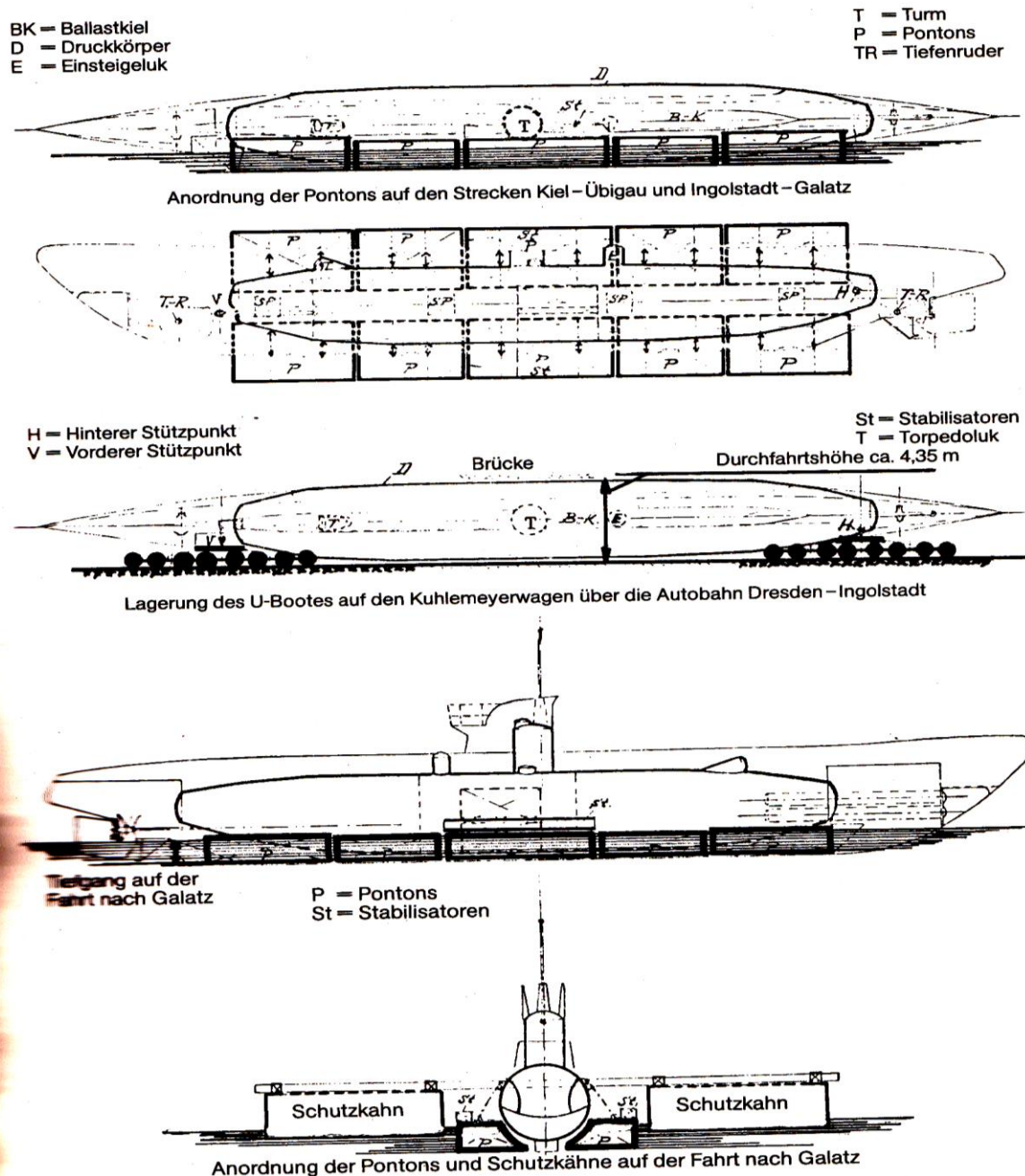
Der Landtransport eines U-Bootes.

Das Boot liegt um 90 Grad gedreht auf einem Spezial-Transportwagen und wird mit schweren Zugmaschinen über die Autobahn von Dresden nach Ingolstadt befördert



Die Rümpfe wurden nach dem Anbringen von genau angepassten Schwimmkörpern um 90 Grad gedreht und auf der Seite liegend durch den Kaiser Wilhelmkanal (Nord- Ostseekanal) nach Hamburg und von dort Elbeaufwärts bis Dresden geschleppt.

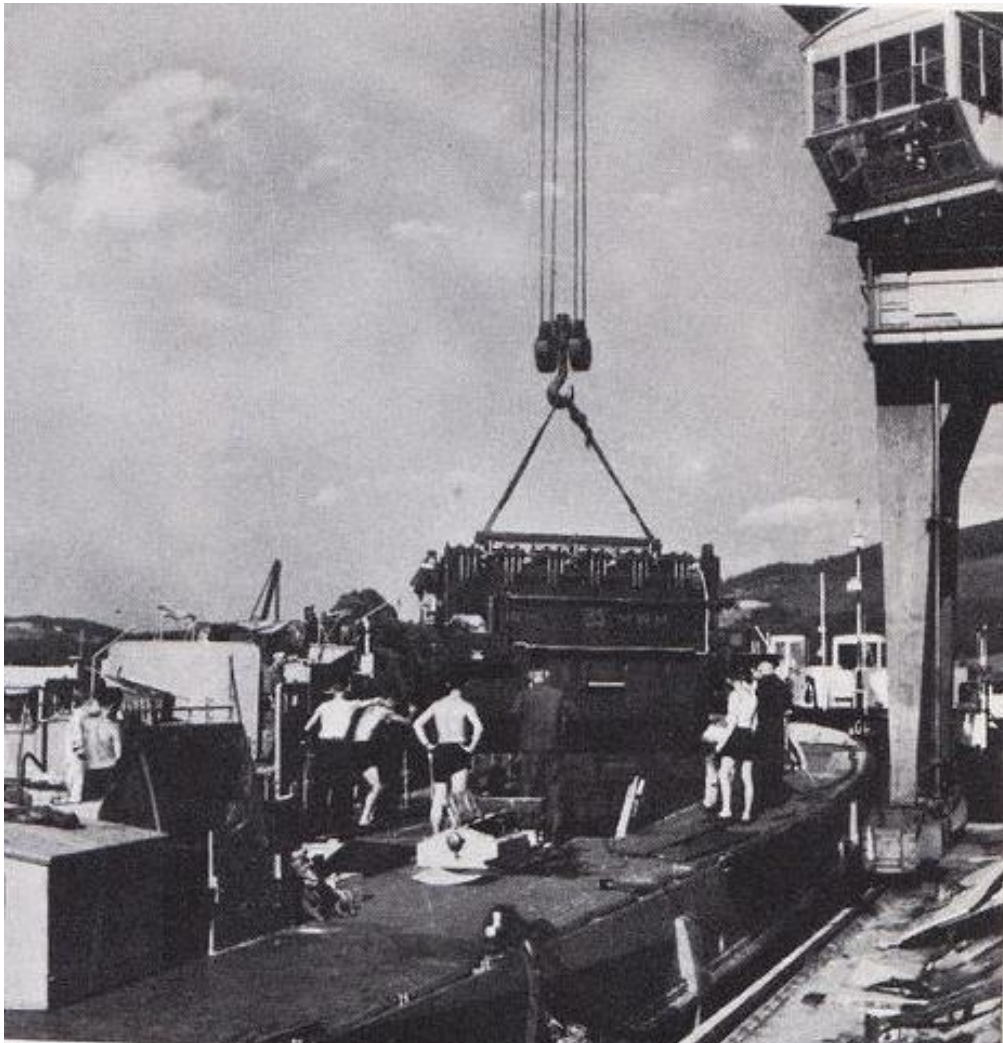
Für den Landtransport wurden nach dem Entfernen der Schwimmpontons vorne und hinten hintereinander gekoppelte Kuhlmeier Rollwagen darunter geschoben. Der Transport hatte eine Höhe von 4,35 Meter und passte knapp unter die Autobahnbrücken.



49

In Ingolstadt wurden die Schwimmkörper wieder angebracht und die Boote wieder auf der Seite liegend bis Regensburg geschleppt. Für die Passage durch die Steinerne Brücke wurden die Pontons mit den Rümpfen an Schleppleinen von Zugschiffen aus durch das Brückenjoch abgelassen.

Die ersten drei Boote wurden in Linz wieder zusammengebaut und aufrecht auf Pontons aufgesetzt. Seitlich wurden Schuttkähne verheftet. Die später folgenden drei Boote wurden liegend bis Galatz geschleppt und erst dort in der Werft zusammengebaut.



Einbau eines
Motors in Linz

Insgesamt wurden mehr als 500 Kriegs und Frachtschiffe, darunter 23 R- Boote, 6 U-Boote, 16 S-Boote, 50 Marinefährrähe, 26 U-Jäger, 10 große Motorboote, 113 Küstenmotorschiffe und Kutter, 40 Tankleichter, 30 Schlepper, 2 Raddampfer und 4 Baggerschiffe von der Nord und Ostsee ins Schwarze Meer gebracht. Rund 600 Spezialisten, Schiffbauer, Fahrer, Funker Verkehrspolizisten und Soldaten waren zum Transport eingesetzt. Der Fuhrpark umfasste schwere Zugmaschinen, große LKW, Anhänger, Service und Tankwagen, Werkstattwagen und Fliegerabwehrkanonen.

Die Durchführung der Transporte war eine logistische Meisterleistung und für die Besatzungen der Schiffe eine abenteuerliche Reise. Im Herbst 1944 wurde das Schwarze Meer von sowjetischen Truppen zurückerobert. Viele der eingesetzten deutschen Schiffe gingen verloren, der Rest der deutschen Donauflotte zog sich kämpfend donauaufwärts zurück.

Weitere Überlandtransporte deutscher Kampfschiffe erfolgten durch Frankreich von Le Havre in das Mittelmeer und nach dem Verlust Süditaliens 1943, durch Italien von Genua über die oberitalienischen Binnengewässer und über den Appenin, bei Piacenza in den Po und weiter in die Adria nach Venedig.

Ernst Joh. Oppel

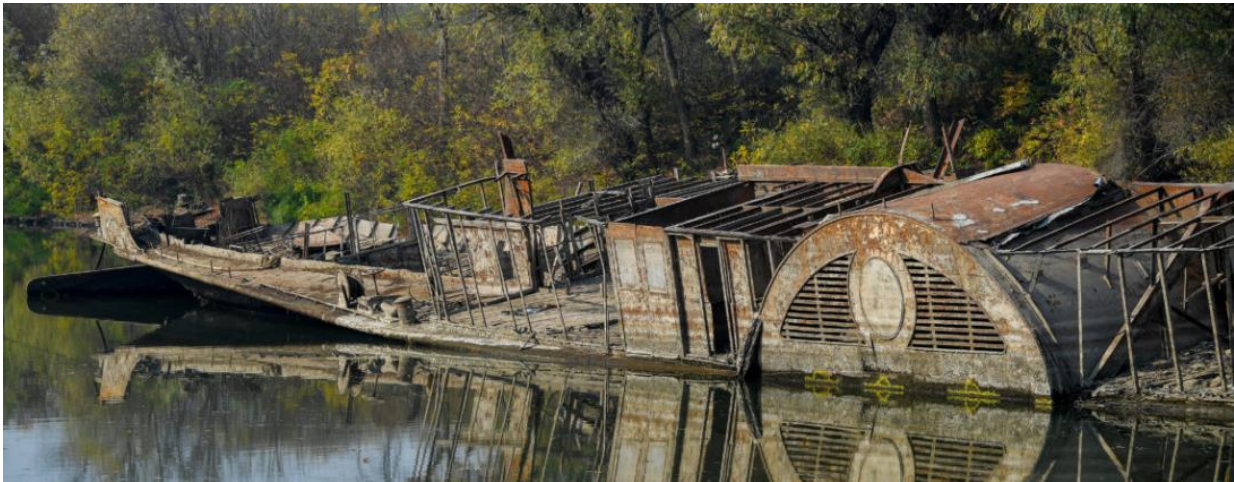
Quellen

Gerd Enders: Deutsche U Boote zum Schwarzen Meer.
Auch kleine Igel haben Stacheln.
Gerd Schneider: Vom Kanal zum Kaukasus.
Volkmar Kühn: Schnellboote im Einsatz.

Bergung des ehemals größten Raddampfer Ungarns.

Das Schiff wurde 1916 /1917 erbaut und nach dem letzten ungarischen König „Szent Imre“ benannt. Bis 1959 lief es als „Felszabulas“.1976 wurde es außer Dienst gestellt und in Szeged als Discoschiff verwendet. 2000 wurde es verkauft, um als Museum und Restaurant in Tape Harbor zu dienen. Es wurde aber sich selbst überlassen und versank 2012. Fünf Jahre später kaufte es eine Stiftung um es zu bergen. 2019 wurde es an die Oberfläche geholt und ein Wasser - Zirkulationssystem installiert. An Land wurden Rampen gebaut und 2 Kilometer Stahltrossen in Stellung gebracht. Der niedrige Wasserspiegel im Jänner 2020 ermöglichte die weitere Bergung.15 Hebekissen wurden unter den 300 Tonnen schweren Rumpf gerollt und das Schiff ans Trockene gezogen. Dabei gab es immer wieder Verzögerungen. Einer der 80 Tonnen hebenden Ballons versagte bei der Bergung. Am 25.Jänner 2020 sollte die Bergung beendet sein.

Quelle: Tim Schawbedissen



Achtung !

Auf Grund der neuen Corona-Vorschriften sind bis auf weiteres Treffen nur mit Familienmitgliedern erlaubt daher müssen in nächster Zeit unsere Bordabende entfallen. Das Gleiche gilt auch für unsere Frühschoppen an den Sonntagen. Die Kommunikation kann daher nur mehr per Telefon stattfinden.

Wir hoffen, dass der Lockdown bald vorbei ist und wir unsere Treffen wie gewohnt abhalten können.

Bis dahin wünschen wir Allen, dass sie vom Covid 19 verschont bleiben und wir uns bald wiedersehen.



Passend zum Lokdown in dieser tristen Zeit: ein Weihnachtsgedicht

Ich wollt` Dich heute spontan in Deinem Heim besuchen
Doch hörte ich schon an der Tür, Deine Frau laut fluchen.
Es ging um Deine Anverwandten, Neffen Nichten, Tanten,
die letztes Jahr zum Weihnachtsfest das Haus fast niederbrannten.
Der Baum war hin, der Braten auch, übrig blieb der leere Bauch.
Dieses Jahr kann`s anders sein, feiere Weihnachten allein.

Die Marinekameradschaft „Babenberg – Traisental“

wünscht allen Mitgliedern und Freunden

„Frohe Weihnachten“

Und „Prosit Neujahr“



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