



Bordnachrichten

MARINEKAMERADSCHAFT BABENBERG-TRAISENTAL

3. Quartal 2021



Endlich, nach langer Zeit schwimmt die Gorch Fock wieder auf eigenem Kiel

Geburtstage im 3.Quartal

<i>Speiser</i>	<i>Walter</i>	<i>4.07. 1942</i>
<i>Baumgartner</i>	<i>Johann</i>	<i>24.07.1961</i>
<i>Redl</i>	<i>Franz</i>	<i>27.07.1944</i>
<i>Drescher</i>	<i>Leopold</i>	<i>28.07.1950</i>
<i>Schmidt</i>	<i>Eva</i>	<i>10.09.1953</i>
<i>Günsthofer</i>	<i>Karl</i>	<i>24.09.1951</i>
<i>Sonnhof</i>	<i>Eberhard</i>	<i>24.09.1939</i>



Allen kranken Kameraden wünschen wir

baldige Genesung !!!

*Wir begrüßen unser neues Mitglied:
Andreas Grünwald*



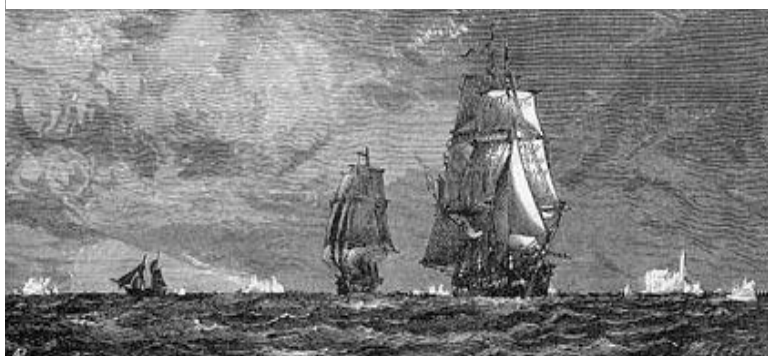
Obmann Herwig Haböck
Herzogenburg, 18.08.2021

Lieber Kameradinnen und Kameraden,

Erfreulicherweise haben wir nach dem Frühling unseren Betrieb wieder aufnehmen können. So konnten wir in den vergangenen Wochen schon unsere Frühschoppen mit durchschnittlichen Besucherzahlen begehen, so dass unseren weiteren Aktivitäten keine Grenzen gesetzt sind. Im Juli veranstalteten wir unseren ersten Bordabend, wo wir meinen 80. Geburtstag nachfeierten. Bei unserem August-Bordabend luden uns unsere Kameraden Leopold Drescher und Franz Redl zu ihren Geburtstagen ein, wofür wir herzlichen Dank sagen. Ich habe Euch vor einigen Tagen die Programmvorschläge unseres ÖMV-Präsidenten für die Feier unseres 50-jährigen ÖMV-Jubiläums geschickt und bitte Euch, wie besprochen, Euch über unsere beabsichtigte Teilnahme (JGV und diverse Veranstaltungen) zu äußern. Am 22. August, 09.30 Uhr werden wir die JHV des ÖKB Herzogenburg im Gasthof Maurer besuchen. Außerdem haben wir beschlossen, unsere eigene JGV am 04. November 2021 abzuhalten, welche rechtzeitig von unserem Schriftwart ausgeschrieben wird. Unsere Weihnachtsfeier haben wir für den 10. Dezember in Absprache mit dem GH Buchsbaum festgesetzt und ich hoffe, dass uns diverse Corona-Vorschriften nicht an unseren beabsichtigten Tätigkeiten hindern werden. Ich wünsche Euch noch schöne Urlaubstage und gute Gesundheit im hoffentlich schönen Sommer und setze meinen Bericht über den Klimawandel im Anschluss fort:

Die **Antarktis**, der Kontinent Terra australis, ist schon auf zahlreichen Weltkarten der frühen Neuzeit abgebildet, z.B.: auf den Karten von **Piri Reis** 1513, **Orontius Finaeus** 1531, **Gerhard Mercator** 1559, oder **Philippe Buache** 1754 und hat in allen diesen Ansichten große Ähnlichkeiten mit seinem tatsächlichen Aussehen. Es gibt aber auch widersprechende Darstellungen, so z.B.: von **Samuel Dunn**, 1794, wo der Kontinent als „Southern Ice Ocean“ dargestellt ist, der bis zum Südpol reicht (ähnlich der tatsächlichen Arktisdarstellung!). Andere Nachweise der menschlichen Anwesenheit auf diesem Kontinent gibt es nicht. Allerdings wurden schon Entdeckungsreisen im Südpolargebiet durchgeführt, als 1599 **Birck Gerittz Pomp** oder 1603 **Gabriel di Castilla** die Shetland Inseln entdeckten, oder **James Cook** in den Jahren 1772 bis 1775 nach der Überquerung des südlichen Polarkreises 1773 durch das Packeis gehindert wurde, die Antarktis selbst zu Gesicht zu bekommen. Die ersten Sichtungen der Antarktis erfolgten aber erst innerhalb weniger Tage des Jahres 1820 durch die Kapitäne **Fabian von Bellinghausen** von der russischen Marine (18. Jänner), **Edward Bransfield** von der britischen Marine und dem US-amerikanischen Robbenfänger **Nathaniel Palmer**. Die erste Landung gelang am 07. Februar 1821 dem US-amerikanischen Robbenfänger **John Davis**, als dieser seine Männer mit einem

HMS "Erebus" und HMS "Terror"



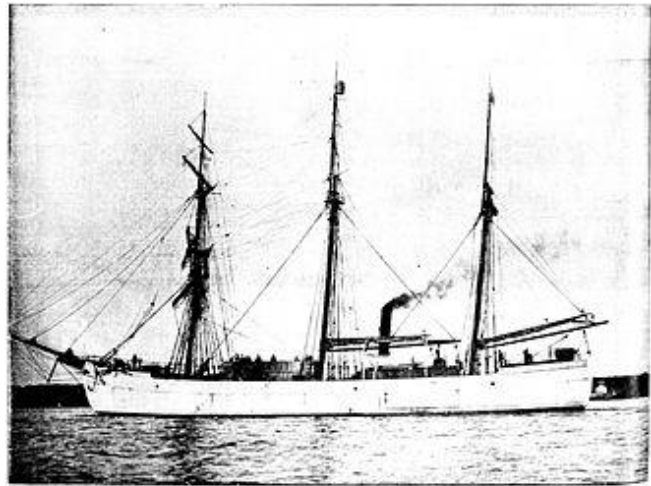
Boot an Land schickte. Der englische Seefahrer **James Weddel** konnte 1823 in das nach ihm später benannte Weddel-Meer bis auf 74° 15' Süd vorstoßen. Nachdem 1831 der magnetische Südpol lokalisiert wurde, brach **Clark Ross** mit seinen Schiffen **HMS Erebus** und **HMS Terror** 1839 zum antarktischen Magnetpol auf, konnte aber nur seine ungefähre Lage bestimmen, aber ihn nicht erreichen. Dabei kartierte er die nach ihm später benannte Seeregion, die **Ross-See**.

Die eigentliche Eroberung der Antarktis begann 1895 mit dem 6. Internationalen geographischen Kongress im Imperial Institute London, wo eine Resolution verabschiedet wurde, in der die Wissenschaftler der Welt aufgefordert wurden, Expeditionen zu planen und durchzuführen, um jenen noch unbekannten Flecken dieser Erde zu erforschen. Und damit begann ein wahrer Wettlauf zum Südpol.

Die **erste englische** Antarktisexpedition, die nach dem Expeditionsschiff benannte **Discovery-Expedition** wurde von **Robert Falcon Scott** durchgeführt (1901 bis 1904) und man konnte sich 850 km an den Südpol nähern.

Die **erste deutsche** Südpolarfahrt, die **Gauss-Expedition**, fand von 1901 bis 1903 unter der Leitung von **Erich von Drygalski** statt, bei der mit dem **Schiff Gauss** das Kaiser-Wilhelm-II-Land entdeckt wurde und mit einem Forschungsballon der Gaussberg gesichtet wurde.

Die **Nimrod-Expedition** (1907 bis 1909) von **Ernest Henry Shackleton**, ehemals Mitglied von Scotts Mannschaft, näherte sich dem Südpol bis auf 180 km, bevor sie wetterbedingt zur Umkehr gezwungen wurde.



die "Gauss"



Roald Amundsen (1920)

Roald Amundsen

Roald Amundsen erreichte als erster am 14. Dezember 1911 mit einer norwegischen Expedition den Südpol, 5 Wochen bevor Scott und seine Begleiter, die schon 2 Wochen früher das antarktische Festland erreicht hatten, am Südpol (17. Jänner 1912) anlangten. Durch Schlechtwetterbedingungen kamen **Scott** und seine Begleiter beim Rückmarsch ums Leben. Die anfängliche jahrelange Heroisierung Scotts durch die Engländer und der dadurch erfolgten Erfolgsminderung Amundsens wurde später jedoch relativiert.

Amundsen ist der erfolgreichste Arktis- und Antarktisforscher. Er durchfuhr als erster die Nord-West-Passage und als zweiter die Nord-Ost-Passage. Er nahm auch monatelang am Leben der Eskimos teil und aus diesen Erfahrungen rüstete er später seine nach Nansens Expeditionsschiff „**Fram**“ benannte Expedition aus:

Proviand für 2 Jahre, Bauteile für eine Hütte als Lagerstätte für Nahrung und Überwinterungsmöglichkeit, 96 Hunde für die Schlitten als wichtigstes Transport- und später auch Nahrungsmittel, ski- und hundeschlittenerfahrene Expeditionsteilnehmer, sowie Wissenschaftler (ca. 18 Personen) und der Planung aus der jahrelangen Erfahrung heraus, führten zum Erfolg.

Scott setzte neben Hunden auch auf Ponys und Motorschlitten. Sowohl die Eignung der Ponys, sowie jene

der Motorschlitten bei diesen tiefen Temperaturen (- 30°C) führten Scott und seine gesamte Mannschaft der „**Terra nova Expedition**“ in den Tod, was durch Scotts genauen Aufzeichnungen in seinen Tagebüchern bis zum letzten Tag dokumentiert wurde.

Abgesehen von den Antarktisexpeditionen im 18. und 19. Jahrhundert haben in den Jahren 1901 bis 2016 weitere 107 Expeditionen stattgefunden, davon alleine 36 von der UdSSR im Zeitraum 1955 bis 1992. Dazu kommen noch die Expeditionen der letzten 5 Jahre und die schon für die nächsten Jahre geplanten. Siehe: Liste von Antarktisexpeditionen – Wikipedia (<https://de.wikipedia.org>)

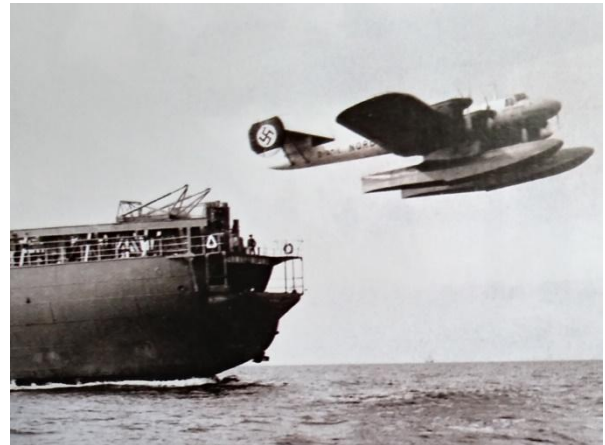
Dennoch möchte ich noch auf 2 Expeditionen vor und nach dem Weltkrieg II eingehen:

1938/39 startete eine ziemlich geheim gehaltene deutsche Expedition unter der Leitung von Kapitän **Alfred Ritscher** mit dem dazu umgebauten Schiff „**Schwabenland**“ (früher „**Schwarzenfeld**“) der deutschen Lufthansa (DLH) als Flugzeugstützpunkt für 3 Flugboote vom Typ des Dornier-Wal, die von einer heckseitig angebrachten Flugzeugkatapultanlage abgeschossen werden konnten. Die Besatzung bestand aus 82 Mann und es wurden zwischen 20. Jänner und 04. Februar 1939 ca. 11.600 Luftbilder von der ca. 600.000 km² großen Erkundungsfläche (entspricht in etwa der Fläche von Deutschland 1937) gemacht, welche auch durch die von den Flugbooten abgeworfenen Stahlpfeile mit eingepprägtem Hackenkreuz abgesteckt wurde und „**Neuschwabenland**“ benannt wurde. (Buch: Heinz Schön, Mythos Neuschwabenland, herausgegeben 2004 durch den Bonus-Verlag)

Am 05. August 1952 pochte die BRD auf die Ansprüche Deutschlands auf 54 deutsche Namen für Gebiete, Berge, Höhenzüge und Gebirge in Neuschwabenland, welche aber letztendlich Norwegen zuerkannt wurden.



Das Seeflugzeug „Nordmeer“ am Kran der „Schwabenland“



Beim Katapultieren der Flugboote wird der Kran umgeklappt.

1946/47 (Dezember bis 03. März 1947) führten die USA die bisher größte militärische Operation in der Antarktis unter der Leitung des sehr erfahrenen **Admirals Byrd** durch. Seine Flotte bestand aus etwa 4.700 Soldaten und Wissenschaftlern auf folgenden Schiffen:

1 Flugzeugträger, 2 Wasserflugzeugträger, 2 Zerstörer, 2 Tanker, 2 Eisbrecher, 2 Unterstützungsschiffe, 1 Kommunikationsschiff, 1 U-Boot, ca. 26 Flugzeuge und ca. 30 Hubschrauber.

Durch diese Expedition sollte die Tauglichkeit des US-Militärmaterials bei derart schlechten



U-Boot "USS Sennet" bei der Operation Highjump

Wetterbedingungen erkundet werden, zumal der kalte Krieg mit den Sowjets bereits begonnen hatte. Ein Flugunfall, bei dem 3 von 9 Soldaten starben, einsetzende Materialschäden an der Flotte und weitere Unzulänglichkeiten durch die schlechte Witterung zwangen die Amerikaner zum vorzeitigen Abbruch der Aktion „**Highjump**“. Ein wichtiges Ergebnis der Operation war die Erstellung von ca. **70.000 Luftbildern** der Küste und des Landesinneren zur Herstellung von Landkarten. Das anfängliche Fehlen von Bodenkontrollpunkten machten die Aufnahmen zunächst nutzlos – wurde aber durch die Operation „**Windmill**“ im folgenden Frühsommer behoben.

Der Antarktisvertrag:

Dieser wurde auf der Antarktiskonferenz 1959 von 12 Signatarstaaten in Washington beschlossen und trat am 23. Juni 1961 in Kraft. Er war der erste internationale Vertrag nach dem Weltkrieg II, der die Prinzipien einer friedlichen Koexistenz zwischen unterschiedlichen Gesellschaftsordnungen fixierte.

Während die bis 1946 bestehenden Gebietsansprüche der Staaten Neuseeland, Australien, Frankreich, Norwegen, Vereinigtes Königreich, Chile und Argentinien unberührt blieben, durften innerhalb der Geltungsdauer keine neuen Ansprüche erhoben werden. Ziele des Vertrags sind es, das **ökologische Gleichgewicht** zu wahren, die Antarktis nur für **friedliche Zwecke** zu nutzen, die internationale **Kooperation** zu fördern und die **wissenschaftliche**



Flohkrebs (*Eursirus perdentatus*) - einer der benthischen Bewohner des Südpolarmeeres

Erforschung zu unterstützen. **Militärische Übungen** und Operationen (Waffentests) sind deshalb ebenso untersagt, wie der **Abbau von Bodenschätzen**. **Nukleare Explosionen** und die **Entsorgung radioaktiver Abfälle** sind verboten. Weitere Vorschriften regeln die Zusammenarbeit zwischen den Einzelpersonen, Instituten und Ländern.



Dieses Bild zeigt rotes, eisenhaltiges Schmelzwasser höherer Gletscherregionen auf den darunter liegenden Gletscher.

In meinen letzten Berichten habe ich bereits die extremen Situationen in Folge des Klimawandels an unseren Polarzonen erwähnt. Ich habe auch darauf hingewiesen, dass die momentanen Folgen der Klimaerwärmung für die nächsten Jahre nicht unbedingt linear hochgerechnet werden können, wodurch eine Klimakatastrophe der ganzen Erde entstehen würde, sondern es auch schon Zeitabschnitte gegeben hat, wo viel wärmere Temperaturen in gerade diesen extremen Zonen geherrscht haben.

Ich hoffe, Euch mit den letzten Berichten unter dem Motto „Klimawandel“ umfangreiche Einblicke in die Problematik der Pol-Zonen mit ihren extremen klimatischen Verhältnissen gegeben zu haben und weise bei allen Themen auf die Wikipedia-Berichte hin.

Mit kameradschaftlichen Grüßen
Herwig Haböck

Fortsetzung: Wie Schiffe Hindernisse überwinden

Einige interessante Schiffshebwerke

Im Prinzip sind die zahlreichen schiefen Ebenen mit Trocken-oder Nassförderung schon Hebewerke. Ein solches, noch in Funktion befindliches wurde im vorigen Artikel vorgestellt. (siehe Oberländer Kanal).

Das vermutlich erste Vertikal-Schiffshebwerk der Welt wurde 1788/89 nördlich von Freiburg im Verlauf des Churprinzer Bergwerkskanal gebaut. Im Kahnhebehaus konnten 3 Tonnen schwere Kähne mittels Flaschenzügen um 7 Meter gehoben werden. Ein weiteres Kahnhebehaus folgte 1791 im Verlauf des Christbescherunger Bergwerkskanal nahe Großvoigtsberg (die restaurierten Mauerwerke beider Kahnhäuser können besichtigt werden).

Auch in England wurden bereits 1830 bis 1836 sieben Vertikal-Hebewerke im Grand Western-Kanal gebaut. Das waren die ersten Vertikal-Hebewerke der Welt mit Nassförderung. Wegen zunehmender Konkurrenz durch die Eisenbahn wurde der Kanal 1867 wieder geschlossen. Zwischen 1872 und 1875 wurde in Anderton ein hydraulisches Schiffshebwerk gebaut. Dieses war für Narrowboats geeignet, daher wuchs das Gewicht der beiden Tröge auf über 250 Tonnen. Wegen Platzmangel wurden die Tröge mit unterirdischen Zylindern gehoben und gesenkt.



Schiffshebewerk Anderton

Das zweite in England noch im Betrieb befindliche Hebewerk ist das 2002 in Betrieb gegangene Fakirk Weel und stellt die Verbindung zwischen dem Forth and Clyde Canal und dem Union Canal wieder her. Die ursprüngliche Schleusentreppe wurde in den 1930er Jahren zugeschüttet. Es ist das bisher einzige gebaute Rotations-Schiffshebewerk und dient ausschließlich der Freizeitschifffahrt.



Rotations-Schiffshebewerk Falkirk Weel

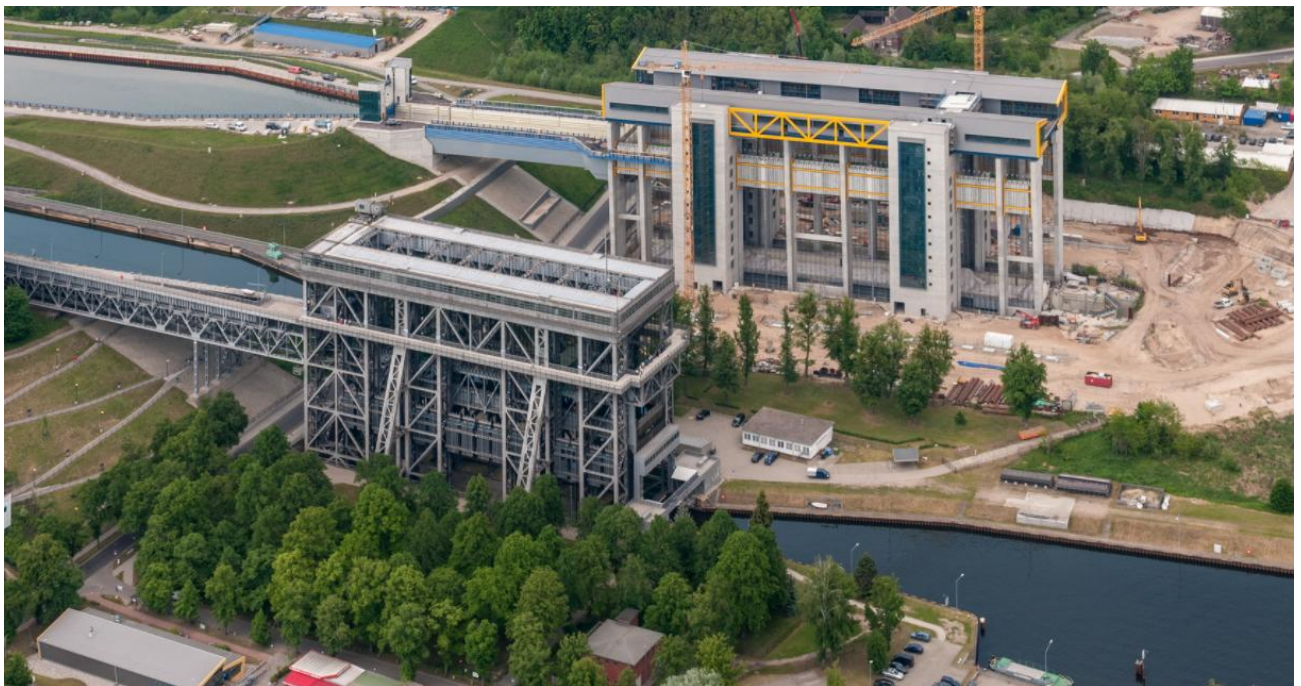
In Deutschland sind 2 Schiffshebewerke von Bedeutung. Eines davon ist das Hebewerk Lüneburg-Scharnebeck im Elbe-Seitenkanal. Die Hubhöhe beträgt 38 Meter. Die beiden Tröge arbeiten unabhängig voneinander und werden von einem zentralen Steuerstand vollautomatisch im Einmannbetrieb gefahren. Die nutzbare Länge der Tröge beträgt 100 Meter, ihre Breite 12 Meter und die Wassertiefe 3,40 Meter. Ihr Gewicht beträgt mit oder ohne Schiff immer 5.800 Tonnen, da die Schiffe beim Ein- und Ausfahren so viel Wasser verdrängen wie sie selber wiegen. Für den Antrieb eines Troges reichen 4 Drehstrommotoren mit je 160 Kilowatt Leistung



Schiffshebewerk Lüneburg

Das zweite große Schiffshebewerk in Deutschland befindet sich in Niederfinow im Zuge des Oder-Havelkanals. Die Hubhöhe beträgt 37 Meter. Das derzeit in Betrieb befindliche Hebewerk wurde 1934 errichtet und soll von einem neuen ersetzt werden. Die Fertigstellung wurde mehrmals verschoben der letzte gemeldete Termin ist 2021.

Die beiden Tröge haben eine Nutzlänge von 115 Metern und eine nutzbare Breite von 12,50 Metern. Die Wassertiefe beträgt 4 Meter und das Gesamtgewicht jeden Troges ca. 9.800 Tonnen. Nach der Inbetriebnahme soll das alte Schiffshebewerk 2025 stillgelegt werden.



*Schiffshebewerk Niederfinow, vor der Fertigstellung
im Vordergrund das alte Hebewerk*

Ein weiteres, sehr interessantes Schiffshebewerk befindet sich in Belgien in Ronquieres. Der 1832 eröffnete Kanal Charleroi-Brüssel war seit 1914 für 300-Tonnen-Schiffe befahrbar. Das größte Hindernis war der Abschnitt Ronquieres-Godarville, auf dem mittels zahlreicher Kurven, 14 Schleusen und einem Tunnel ein Höhenunterschied von knapp 70 Metern überwunden werden musste. Nach dem Zweiten Weltkrieg entschied die belgische Regierung den Kanal in voller Länge für 1350-Tonnen-Schiffe (Europa-Schiffe) auszubauen. Daher musste der Abschnitt völlig neu trassiert werden. Außerdem sollten die Schleusen durch ein Schiffshebewerk ersetzt werden.

Beim Schiffshebewerk Ronquieres handelt es sich um ein doppeltes Schrägaufzug-Hebewerk mit Längs- und Nassförderung. Die schiefe Ebene hat eine Länge von 1,432 Kilometer und überwindet einen Höhenunterschied von 67,73 Metern. Die beiden Tröge haben ihr eigenes Gegengewicht von 5.200 Tonnen. Die beiden Tröge stehen in Längsrichtung. Es ist das größte Schiffshebewerk in Europa.



Schiffshebewerk
Ronquieres am
Canal du Centre

Das Schiffshebewerk Saint-Luis/Arzviller befindet sich im Rhein-Marne Kanal in Frankreich. Es ist seit 1969 in Betrieb und ersetzt 17 ehemalige Schleusen. Der Höhenunterschied beträgt 44,5 Meter. Die Anlage ist ein Schiffshebewerk mit Nassförderung. Kern ist ein auf Rollen gelagerter Trog, welcher durch Seile gehalten wird und sich mit 2 Gegengewichten im Gleichgewicht befindet. Der Trog ist 41,5 Meter lang und 5,5 Meter breit. Die Wassertiefe beträgt 3,20 Meter; der mit Wasser gefüllte Trog wiegt ca. 900 Tonnen. Er wird durch elektrisch angetriebene Winden auf einer schiefen Ebene mit 41 Grad Neigung bewegt. Im Gegenteil zum Hebewerk in Ronquieres steht der Trog quer zur Fahrtrichtung. Für den Antrieb reichen 2 Elektromotoren mit je 88 KW.



50 Jahre - Schiffshebewerk Saint-Louis Arzviller - ...

Das weltgrößte Schiffshebwerk befindet sich am Jangtse in China am gigantischen Drei-Schluchten-Damm. Im neuen Schiffshebwerk bewältigen Passagierschiffe einen Höhenunterschied von 113 Meter im größten Hebelift der Welt. An der Entwicklung waren deutsche Ingenieur-Unternehmen maßgeblich beteiligt. Das chinesische Mammutprojekt mit der 2,3 km langen Stauanlage und dem 22,5 Gigawatt Wasserkraftwerk hat auch eine Schleusentreppe mit 2 Einheiten aus jeweils 5 Schleusen, welche schon seit 2003 in Betrieb sind. Es ist dies die größte Schleusenanlage der Welt. Die maximale Größe der Schiffe in den Schleusen beträgt 10.000 BRT und die Durchfahrtszeit 3 bis 4 Stunden. Hier verkehren hauptsächlich Frachtschiffe.

Das Schiffshebwerk wird für die Passagierschiffahrt benutzt, die Schiffsgröße ist mit 3.000 Tonnen begrenzt. Die Schiffskammer des Hebwerkes hat ein 120 Meter langes, 18 Meter breites und 3,5 Meter tiefes Wasserbecken. Die Kammer, ihre Mechanik und das Wasser wiegen insgesamt 15.500 Tonnen, die Hubhöhe beträgt 113 Meter. Mit dem Probebetrieb des Hebwerkes wurde die Anlage 2016 vollendet.



Die doppelte
Schleusentreppe



Das
Hebwerk hat
eine
Gesamthöhe
Von 217
Metern

Quellen: Wikipedia

Ingenieur.de

Schiffshebwerk Saint-Luis/Arzviller

DW / Terra Incognita

Eckhard Schinkel: Schiffslift. Die Schiffshebwerke der Welt

Ende wie Schiffe Hindernisse überwinden

Pünktlich um 08.45 Uhr starteten die Teilnehmer unserer MK in Ossarn. Obmann Haböck hatte den Sportbus der Gemeinde besorgt und übernahm den Transport. Teilnehmer waren: H. Haböck, K. Hell, L. Drescher – unser „Fahnenträger“, F. Redl – unser „Signalmaat“ und E. Oppel, F. Härtl mit Gattin kam als „Selbstfahrer“ in Hörsching dazu. Am Parkplatz vor der Kaserne trafen Präs. Brun mit Markus Bunzenberger und Kd. Müller, MK Ried, ein. Vom Bundesheer erwartete uns der Leiter der Öffentlichkeitsarbeit des Mil. Kdo. OÖ, Obst. Oberreiter und sein Team, welches uns auf die Einhaltung der ominösen 3-G-Regelung überprüfte. Obst. Oberreiter führte uns im Konvoi durch das weitläufige, gepflegte Kasernengelände zur Michaelskapelle. Dort fanden sich auch die Kameraden Hochstöger vom ÖMV-Präsidium und Kd. von Faltin, von der MK Salzburg, ein.



Die Teilnehmer bei der Feier mit Obst. Oberreiter (Mitte) in der Kaserne

Zur Geschichte der Kaserne:

Kaserne und Flugplatz Hörsching wurden 1938/39 von der deutschen Luftwaffe als Ausbildungsflugplatz für Kampfflieger erbaut. Später war sie auch Jagdfliegerhorst für die Heimatluftverteidigung. Der Personenstand betrug damals an die 3.000 Mann. 1945 übernahmen die Amerikaner den Stützpunkt. In der nun Camp McCaully genannten Kaserne waren die 65. US Infanterie-Division und kleinere Teile der US Air Force beheimatet. 1957 übernahm das junge öst. BH. das Gelände. Jak 11, ehem. russ. Jagdflieger und Bell Hubschrauber waren hier stationiert. 1962, nach Verlängerung der Landebahn, kamen Saab J29 „fliegende Tonnen“ nach Hörsching.

Seit 2003 nutzen Hercules C130 Transportflieger den Platz. In der Kaserne sind jetzt das Mil. Kdo. OÖ, das Kdo. Luftunterstützung (ehemaliges Flieger-Reg. 3), Kdo. 4. Panzer-Gren.Brigade und das Panzer-Stabsbattalion 9 untergebracht.

1966 erfolgte die Namensgebung in Fliegerhorst Vogler. Oberleutnant Walter Vogler, Kommandant der 1. Bomberstaffel im 1. Öst. BH flog als Pilot eines 3-motorigen Caproni-Bombers-Ca.-133 am 15.06.1936 im Luftraum von Wels, als seine Maschine Feuer fing. Er ermöglichte seiner 2-Mann-Besatzung den Fallschirmabsprung und nahm den Tod in Kauf, um sein abstürzendes Flugzeug aus dem Stadtgebiet von Wels zu steuern, ehe es auf einem Acker abstürzte. Am Ende eines Kasernenblockes befindet sich die dem hl. Michael geweihte Kapelle. Mitte der 1960-er Jahre errichtete das BH anstelle einer Bowlingbahn die Kapelle. 1999 wurde diese renoviert. Unter dem Motto „eine Kapelle für Soldaten von Soldaten“ wurde sie von Künstlern aus den Reihen des BH in der heutigen Form ausgestaltet.

In der Kapelle erwartete uns der Seelsorger des Mil. Kdo. OÖ, Mil. Kaplan MMag. Jakob Stoiber vom Benediktinerstift Lambach. Pünktlich um 10.00 Uhr begrüßte uns Obst. Oberreiter im Namen der 4. Pz-Gren.-Brigade, der letzten „schweren Brigade“ des BH und hielt einen kurzen Vortrag über die Geschichte des Standortes und der Kapelle. Mil. Kapl. Stoiber gedachte in seiner Ansprache der gefallenen Seeleute und der Seeschlacht bei Lissa. Gemeinsam feierten wir dann eine Gedenkmesse. In weiser Voraussicht hatte unser Betreuungsoffizier Obst. Oberreiter Gesangsbücher verteilt, so dass das Mitsingen der Lieder einigermaßen gut klappte. Zum Abschluss segnete Kpl. Stoiber den mitgebrachten Kranz des ÖMV.



Die Teilnehmer bei der Gedenkmesse

Damit endete der erste Teil der Feier. Unser Oberst brachte uns zum Haupttor und winkte uns zum Abschied freundlich nach. Also dürften wir bei der hl. Messe eine ganz gute Figur gemacht haben.

Die Fahrt führte zum 2. Teil der Veranstaltung durch Linz über die Donaubrücke nach Urfahr am linken Donauufer stromaufwärts bis in den Ort Puchenu.

Vom Landungssteg des dortigen Rudervereins „Wiking“ aus war die Kranzübergabe durch ein Polizeiboot geplant gewesen. Leider hat die Strompolizei die Beteiligung abgesagt, so dass die Kranzübergabe in die Donau vom Landungsplatz erfolgen musste.

Vorher stärkten wir uns noch im zum Ruderverein gehörenden Gastgarten des Gasthauses „zum Boot“. Mil. Kapl. Stoiber war auch eingetroffen und nahm am folgenden Akt teil. Die anderen Gäste des Wirthauses musterten uns doch etwas erstaunt, aber nicht unfreundlich.

Nach kurzem Marsch gelangten wir an das Donauufer. Da die zum Wasser führenden Stufen vom vorherigen Hochwasser stark verschlammt waren, musste der Kranz vom Landungssteg ins Wasser geworfen werden. Nachdem wir Aufstellung genommen hatten übergaben die Kd. Haböck und Kd. Bunzenberger den Kranz der Donau. Franz Redl piff „Seite“ und die Anwesenden erwiesen die Ehrenbezeugung.



nach der Kranzübergabe

Leider drehte sich der Kranz während des Wurfes, landete verkehrt im Wasser und trieb „Kiel oben“ ab, was aber der Feierlichkeit des Aktes keinen Abbruch tat.

Damit war der offizielle Teil der Feier beendet. Beim anschließenden gemütlichen Beisammensein im schattigen Gastgarten leistete uns Mil. Kapl. Stoiber Gesellschaft und wir führten angeregte Gespräche mit dem weltoffenen Ordensgeistlichen.

Am späteren Nachmittag traten wir dann die Heimfahrt an.

Alles in allem war es eine gelungene Feier. Schade, dass nur 12 Kameraden des ÖMV daran teilgenommen haben.

Ernst J. Oppel

Unsere nächsten Termine:

50 Jahre Österreichischer Marine-Verband

Die Neugründung des ÖMV liegt eigentlich schon 51 Jahre zurück. Wegen der Corona-Auflagen konnte die Jubiläumsfeier im vergangenen Jahr leider nicht stattfinden.

Als Ersatztermin wurden der 24. und 25. Oktober 2021 gewählt. Nähere Details werden noch bekanntgegeben.

Die Friedensmesse des ÖKB am Soldatenfriedhof in Oberwöbling ist für den 26. Oktober geplant, die Durchführung ist aber noch nicht gesichert.

Unsere Weihnachtsfeier soll am 10. Dezember, wie immer im Gasthaus Buchsbaum stattfinden.

Die im vergangenen Jahr wegen Corona entfallene *Jahreshauptversammlung* soll am 3.03.2022 nachgeholt werden.

Die nächsten *Bordabende* sind für 7. Oktober und 4. November sowie am 2. Dezember geplant.

Unsere *Frühschoppen* finden jeden Sonntag von 10 Uhr bis 12 Uhr statt.

Alle angegebenen Termine sind natürlich vom weiteren Verlauf der Corona-Pandemie und den daraus folgenden Vorschriften, bzw. Einschränkungen abhängig.



„Babenberg“, unser Namensgeber

Impressum: Marinekameradschaft Babenberg-Traisental
A 3130 Herzogenburg, Ossarner Hauptstraße 66
Für den Inhalt verantwortlich: Erich Track, K. Grundmannstraße 51,
A3130 Herzogenburg
e- mail: e.track@gmx.at
Interne Mitgliederzeitung der Marinekameradschaft