

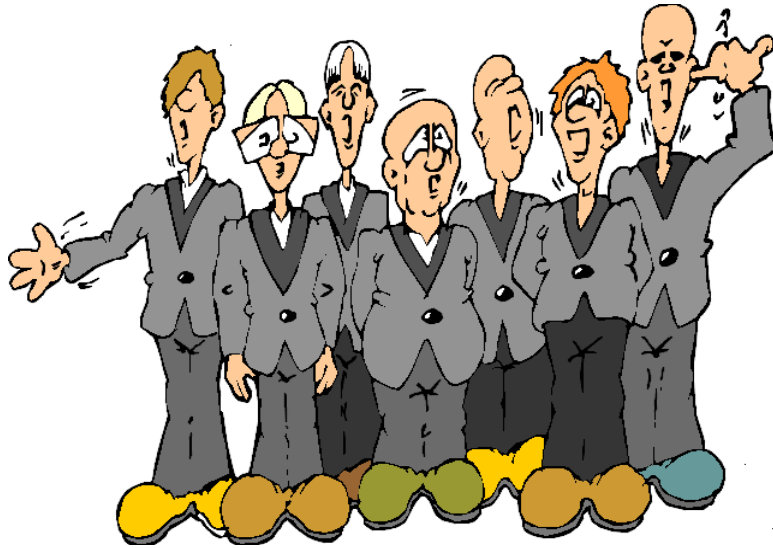


BORDNACHRICHTEN

Marinekameradschaft Babenberg- Traisental

3.Quartal 2016





**Allen Freunden und Marineuren
singen wir heute zu Ehren
de im 3. Quartal ihren Geburtstag feiern
und uns weiter die Treue beteuern.**

Unsere Geburtstagskinder :

4. Juli	Speiser, Walter
10. Juli	Haidanek, Elfriede
18. Juli	Eder, Annemarie
24. Juli	Ing. Baumgartner, Hans
27. Juli	Redl, FranzJuli
28. Juli	Drescher, Leopold
10.Sept	Schmidt, Eva
10. Sept.	Sonhoff, Eberhard
24. Sept.	Günsthofer, Karl

**All denen, die sich zur Zeit im Krankenstand befinden,
wünschen wir baldige Genesung.**

Der Vorstand



„Fare well“, lieber Freund Gerfried!



Am Donnerstag, den 14. April wurde unser lieber Freund und Marinekamerad, Ing. Gerfried Stefanson im Alter von 76 Jahren nach schwerer Krankheit aus seinem Leben gerissen und auf die letzte Reise in den letzten unbekannten Hafen geschickt. Wir verlieren einen lieben und guten Marinekameraden, der uns sehr fehlen wird. Die Trauerfeier fand am 27. 4. mit martimen Ehren auf dem Zentralfriedhof zu Wien statt. Die Beisetzung der Urne findet am 12. Mai vom Schiff „Carnuntum“ bei Hainburg Donaulände statt. Wir werden ihm ein bleibendes und ehrendes Andenken bewahren! Gerfried ist nicht tot ! Er ist uns nur auf unserem Weg voraus gegangen !
Egon Haug und DI Herwig Haböck

Nachruf des Österreichischen Marineverbandes durch den Vizepräsidenten, Obstlt. Dipl. Ing. Dr.Herwig Brun

Liebe Familie Stefanson, sehr geehrte Trauergemeinde!

Als langjähriger Freund unseres lieben Verstorbenen, Ing. Gerfried Stefanson, ist es mir ein Bedürfnis hier und heute einige Fakten mit Schwerpunkt im beruflichen und maritimen Bereich in Erinnerung zu rufen, die für unseren Gerfried charakteristisch waren.

Da sich Gerfried schon in jungen Jahren für Schiffe und ihre Technik interessierte, besuchte er von 1951 bis 1959 die damalige Realschule an der Stubenbastei im 1. Bezirk. Bereits da begann er zu zeichnen – und zwar vor allem Schiffe!

Ich habe Gerfried im Jahre 1960 kennengelernt, als wir beide an der TH Wien für die etwas exotische, aber in einer relativen Blüte stehende Studienrichtung Schiffstechnik eingeschrieben waren. Obwohl die eigentlichen Schiffstechnik-Fächer erst im zweiten Studienabschnitt vorgesehen waren, standen wir bereits in regem Kontakt mit dem Institut und seinem Professor Helmut Völker. Gerfried war ein richtiger „Shiplover“ und von Marinen und ihrer Geschichte begeistert. Entsprechend war er auch ein ambitionierter Schiffsmodellbauer. In den Semesterferien machten wir Ferialpraxis auf Werften und bei Schifffahrts-linien, so Gerfried 1961 bis 1964 vier Mal auf der Stülcken-Werft in Hamburg und 1965 bei der Hansa Linie aus Bremen wo er als Ingenieur-Assistent auf MS Neidenfels nach Indien und Ceylon fuhr. Noch kurz vor seinem Tod betonte er mir gegenüber, wie wichtig diese Reise für ihn und sein Fachverständnis war.

Der Ö.M.V. hat ihm dafür die Ressel Medaille verliehen. Noch während der Studienzeit begann Gerfried ab 1966 Im Konstruktionsbüro der Schiffswerft Korneuburg zu arbeiten. Da auch ich im gleichen Jahr auf dieser Werft zu arbeiten begann, waren wir wieder zusammen – er in der Schiffbauabteilung, ich im Maschinenbau. In den darauffolgenden Jahren lernte Gerfried dort von der Pike auf das Einmal-Eins des Schiffbaus. Von 1970 bis 1971 war er über die Firma Intermarine in der selbständigen Entwicklung einer Kunststoff-Segelyacht, dem Shark 24 eingesetzt. Dieser Entwurf war ein Erfolg und wurde über 1000 Mal gebaut. Schließlich entschied sich Gerfried weiterhin direkt in der Industrie zu bleiben und machte auf Basis der bereits an der TH abgelegten Einzelprüfungen die Prüfung zum Ingenieur.

Da wir nun schon zehn Jahre in engem Kontakt standen, bat ich Gerfried im September 1970 mein Trauzeuge in der evangelischen Kirche von Korneuburg zu sein. 1973 war dann Gerfried an der Reihe, er heiratete die Gymnasialprofessorin Elfriede im Rahmen einer ökumenischen Hochzeit, 1974 kam Tochter Astrid zur Welt. Sie ist heute Architektin. Als ich 1979 nach längerer Tätigkeit in Deutschland nach Wien zurück kam, hat meine neue Firma, die Wiener Brückenbau AG, im Rahmen des Voest-Alpine Konzerns mit der Werft Korneuburg kooperiert. Die Werft baute den Schiffskörper und meine Firma die dazugehörigen Kräne, sodass wir wieder zusammen waren! Wir lieferten für Libyen und die Sowjetunion.

In dieser Zeit begann Gerfried sich auf eine neue Aufgabe zu konzentrieren, nämlich die preisliche Vor- und Nachkalkulation von Schiffsneu- und -umbauten. Auf diesem Gebiet entwickelte er eine große Erfahrung, sodass er in alle größeren Projekte und dieentsprechenden Verhandlungen mit Kunden eingebunden war.-

Mit der Werftschließung 1993 verlor Gerfried nach 25 Jahren Zugehörigkeit seinen Arbeitsplatz - das war keine leichte Situation! Inzwischen war er aber auch mit Kunden der Werft gut bekannt geworden und so bot ihm die ukrainische Donauschifffahrt an, in ihre technische Abteilung in Wien einzutreten. Damit war er wieder in direktestem Kontakt mit Schiffen und konnte seine Erfahrungen nutzen. Soweit ich weiß, nutzte diese Schifffahrtslinie das Wiener Büro auch für verschiedenste Zukäufe im Westen, wozu Gerfried mit seiner jahrzehntelangen Werfterfahrung bis zu seiner Pensionierung wesentlich beitragen konnte.

In der Pension engagierte sich Gerfried auch in der Betreuung seines Wohnhauses im Wiener 3. Bezirk. Er kontrollierte und dokumentierte die notwendigen Umbauten und machte sogar die Aufzugswärterprüfung, um bei Problemen schnell helfen zu können. Dafür wurde er dann auch zum Hausvertrauensmann gewählt.

Natürlich blieb das Interesse an Schiffen und Marinegeschichte auch in dieser Zeit ungebrochen, sodass wir beide 2005 in den Marineverband Wien eintraten. Nach gewissen Unstimmigkeiten trennten wir uns von dort und wurden Mitglieder bei Marinekameradschaften des Österreichischen Marineverbands - Gerfried in die Marinekameradschaft Babenberg-Traisental mit Sitz in Herzogenburg, wo er sich sehr wohlfühlte und bis zu seinem Tod Mitglied war. Als ich 2007 Schriftführer des Ö.M.V. wurde, folgte mir Gerfried kurz danach in das Präsidium, zunächst als Kassier Stellvertreter, dann als Verantwortlicher Kassier! Diese Tätigkeit führte Gerfried seither zur vollsten Zufriedenheit aus, wenn es auch durch die schwere Krankheit in den letzten Monaten nicht immer leicht für ihn war! Mitte April wollte er mit mir zur Jahresverbandsversammlung nach Villach fahren, um die Ergebnisse zu präsentieren und mit den Kameraden zusammen sein - aber es war ihm nicht mehr vergönnt, 48 Stunden vorher starb er!

Meine Damen und Herren, ich könnte noch viele Einzelheiten aus dem Leben unseres verstorbenen Gerfried für Sie in Erinnerung rufen, aber das würde den zeitlichen Rahmen dieser Feier sprengen.

Abschließend möchte ich den Präsidenten des Ö.M.V., Herrn Prof. SKRIVANEK um seinen Beitrag bitten.

Dr. H. F. BRUN





„Wenn Einer eine Reise tut, dann kann er was erzählen“

Am 23. Juli werden die „Leinen losgeworfen“ !

Ein Teil unserer Marinekameradschaft hat sich entschlossen, mit dem Reise-Unternehmen Schröfelbauer in den Norden der Bundesrepublik Deutschland und nach Dänemark zu fahren. Die Kameraden Ernst Oppel und Ernest Hadwiger haben in akribischer Arbeit mit Herrn Schröfelbauer eine Reise zusammengestellt, die sicher viele Erwartungen übertreffen werden. Deshalb heute noch ein Aufruf an alle Zweifler und Unentschlossenen : Anmelden und den Bruder, Schwager oder Freund noch überzeugen ! Wer die Fahrt im Jahre 2014 in die Normandie und in die Bretagne mit dem Busunternehmen Schröfelbauer miterleben durfte, weiß, daß er mit Vertrauen und Freude auch diese Fahrt zu den Schönsten seiner Erinnerungen zählen darf. Bereits am 2. Tag unserer Reise werden wir die Hansestadt Lübeck erreichen und dort mit den Freunden der Marinekameradschaft Lübeck, mit den wir seit einigen Jahren eine sehr gute Freundschaft pflegen, ein gemeinsames Abendessen einnehmen. Das Programm über die Reise erhaltet ihr in unserem Bordlokal und bei den Kameraden Hadwiger und Oppel. Eine Fahrt durch die Holsteinische Schweiz über Plön zur Ostsee und weiter nach Dänemark. Zum Skagerag und nach Kopenhagen. Kopenhagen ist immer eine Reise wert ! Daher : **Anmelden und Mitfahren !**

Fortsetzung **Flugzeugträger „Graf Zeppelin“**



Am 8. Dezember 1938 erfolgte der Stapellauf des Trägers „A“. er wurde von der Tochter des Luftschifferbauers Graf Zeppelin auf den Namen „Graf Zeppelin“ getauft. Die Träger waren 262,5 m lang und 27 m breit. Die Wasserverdrängung betrug 23 000 ts. Eine Besatzung von 2000 Mann war vorgesehen. Der Antrieb erfolgte über 4 Schrauben durch vier Sätze BBC Getriebeturbinen mit insgesamt 200 000 PS, welche eine Spitzengeschwindigkeit von 33,8 Knoten bringen sollten. Die Kesselanlage, bestehend aus 16 ölbeheizten Dampfkessel mit Zwangsumlaufsystem, System La Mont, lieferte den Heißdampf. Die Antriebsanlage war eine wie in den meisten deutschen Großkampfschiffen verwendete Hochdruck-Heißdampf-

anlage. Der Dampfdruck betrug 80 atü, die Dampftemperatur 450 Grad. Diese Anlagen waren aufgrund der extrem hohen Drücke sehr leistungsfähig aber äußerst störanfällig. Zum Vergleich, herkömmliche Turbinen arbeiten mit Drücken um 20 atü. Entgegen der ursprünglichen Berechnungen hat sich der Treibstoff - Verbrauch bei diesen Anlagen im Betrieb als sehr hoch erwiesen was den Aktionsradius der deutschen Kriegsschiffe einschränkte.

Der Flugzeugträger hatte ein 40-60mm starkes Panzerdeck und einem Seitenpanzer bis 100 mm Stärke. Um das Navigieren in engem Fahrwasser, sowie das An- und Ablegen zu erleichtern, verfügte die „Graf Zeppelin“ über zwei ein- und ausfahrbare Voith Schneider Propelleranlagen. Das Flugfeld der „Graf Zeppelin“ war 240 m lang und im Bugbereich befanden sich zwei leistungsstarke Pressluftkatapulte, Flugzeugschleuder genannt. Diese waren vom Flugzeughersteller Ernst Heinkel für den Start von Postflugzeugen auf den großen Passagierschiffen entworfen und von den Deutschen Werken in Kiel weiter entwickelt worden. Das Flugzeug fuhr mit eigener Kraft auf einen Startwagen, der das startende Flugzeug bis zum Abheben mit der Schleuder verband. Nachteilig war, daß für jeden Flugzeugtyp eigene Startwagen erforderlich waren. Briten und Amerikaner starteten die Räderflugzeuge mit Hilfe von Stahldrat- Stropfs, welche nach dem Start über Bord flogen. Ursprünglich, 1935 war geplant, die Träger mit von Heinkel für China und Japan entworfenen Heinkel Sturzkampfbombern HE 50 und Jagdfliegern des Typs Arado 197 auszurüsten. Für ein für die Marine gefordertes Mehrzweckflugzeug als Torpedo- und Aufklärungsflieger sollte die Fieseler FI 167 in Auftrag gegeben werden. Diese Flugzeuge waren Sonderentwicklungen für die Kriegsmarine gewesen und 1938 als Doppeldecker schon veraltet. Auf Druck der Luftwaffe wurde eine weitere Entwicklung von Sonderflugzeugen eingestellt und beschlossen für den Einsatz als Trägerflugzeuge aus dem Luftwaffenstandardprogramm mit klappbaren Tragflächen und Fanghaken umzubauen. Als Jagdflugzeug wurde die Messerschmitt Me 109, Reihe „E“, als Sturzkampfbomber - die Junkers „Ju 87 G“ ausgewählt. Als Mehrzweckflugzeug sollte die Ju 87 umgebaut werden. Da die Me 109 ein schwer zu fliegendes, hochsensibles Flugzeug war, sollten zur Ausbildung Doppeldecker Arado 197 weiter verwendet werden.

Versuche ergaben, daß beim Start der schweren Ju 87 - Bomber mit einer 500 kg-Bombe beladen bei einem Startgewicht von 4300 kg und einer Beschleunigung von 140 km/h auf die Piloten ein Beschleunigungswert von 4,3 G einwirkt, der viel zu hoch war. Um den G-Wert zu verringern, müßte das Schiff mit voller Fahrt gegen den Wind fahren um den Startvorgang zu unterstützen.

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

Im September 1939 nach Kriegsausbruch wurde der Weiterbau des zu 90 % fertigen Trägers „Graf Zeppelin“ gestoppt. Die Seekriegsleitung rechnete mit einer weiteren erforderlichen Bau- und Erprobungszeit von einem bis eineinhalb Jahren bis zur Inbetriebnahme. Durch den nun auftretenden Mangel an Arbeitskräften, Material und Werftkapazitäten wurde der Fertigbau zu Gunsten der U-Bootrüstung zurückgestellt. Der Träger „B“ wurde abgebrochen, die schon vorhandenen fliegertechnischen Anlagen an Italien verkauft. Statt dessen sollte der bis zu 75 % fertige Schwere Kreuzer „Seydlitz“ später zum Flugzeugträger umgebaut werden. 1940 wurden die 15 cm-Kanonen der „Graf Zeppelin“ ausgebaut und in Norwegen im Atlantikwall verwendet. Am 12. Juli 1940 wurde „Graf Zeppelin“ um der Luftgefährdung in Kiel zu entgehen, nach Gotenhafen geschleppt.

Ab 1940/41 forderte der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Admiral Raeder, aufgrund der veränderten Kriegslage den Weiterbau des Trägers. Hitler stimmte zu, es sollte jedoch das Ende des Ostfeldzuges abgewartet werden. Unter dem Eindruck der Erfolge, die britische Träger im Krieg erzielten, befahl Hitler im Juli 1941 die Schaffung einer Trägerflotte.

Dazu sollte „Graf Zeppelin“ fertiggestellt und der Kreuzer „Seydlitz“ umgebaut werden. Handelsschiffe und der französische Kreuzer „De Grasse“ welcher zum Teil fertig gebaut erbeutet wurde, sollte zu Hilfsträgern umgerüstet werden. Aufgrund der mangelnden Erfahrung im Bau von Trägern ergab sich während des Baues, daß viele Konstruktionsteile zu schwach dimensioniert waren und verstärkt werden mußten. Das hatte zur Folge, daß der Träger durch die Gewichtszunahme instabil wurde und obwohl schwere Teile der Antriebssanlage asymmetrisch eingebaut waren, Steuerbordschlagseite bekam. Zur Behebung dieser Mängel, plante das Marinetechnische Amt seitlich am Unterwasserschiff Wulste anzubringen, welche auch als Seitenschutz und zur Erhöhung der Bunkerkapazität dienten. Dadurch erhöhte sich die Breite des Rumpfes auf 32 Meter.

Am 3. Dezember 1942 wurde „Graf Zeppelin“ wieder nach Kiel geschleppt und in seiner Bauwerft mit den Seitenwülsten versehen. Zwei der vier Turbiensätze wurden zum Probebetrieb fertiggemacht. Von den ursprünglich für den Träger umgebauten Me 109 und Ju 87 Flugzeugen waren allerdings nur mehr wenige verfügbar. In den drei Jahren des Krieges waren die Flugzeuge ständig verbessert, umgeändert und gepanzert worden und daher viel schwerer geworden als die Vormodelle. Das hatte zur Folge, daß die flugtechnischen Anlagen, Schleuder und Bremswinden, bis zur Grenze ihrer Leistungsfähigkeit belastet waren. Da es laut Luftwaffe nicht möglich wäre, die Vorkriegsmodelle in die Luftrüstung wieder aufzunehmen, trat die fatale Situation ein, daß es keine Flugzeuge für den Träger gab.

Um die aktuellen Flugzeugtypen verwenden zu können, mußten die flugtechnischen Anlagen neu konstruiert werden. Ein Problem, das sich durch einen Zornausbruch Hitlers von selbst löste. Nach einem Ende 1942 erfolglosen Vorstoß der Schiffe „Lützow“, „Admiral Hipper“ und einiger Zerstörer in die Barentsee warf Hitler der Marine Feigheit vor und kündigte die Verschrottung der schweren Überwassereinheiten an. Daraufhin trat Raeder am 30. 1. 43 von seinem Posten als Oberbefehlshaber der Marine zurück. Am 2. Februar befahl Hitler die Außerdienststellung aller Großkampfschiffe und die Einstellung aller Arbeiten an solchen. Damit trat der endgültige Baustop auch für die „Graf Zeppelin“ in Kraft.

Vom 21. -23. April 1943 wurde das Schiff von Kiel nach Stettin geschleppt und in seichtem Wasser östlich des Hafens verankert. - 8 -

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

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

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

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

Da die Sowjetunion den Versenkungsort geheim gehalten hatte, galt das Schiff als verschollen. Im Sommer 2006 entdeckte der polnische Ölkonzern Petrobaltic in der Ostsee auf der Suche nach Ölvorkommen 60 km nördlich von Danzig ein Wrack, welches von Experten der polnischen Marine als „Graf Zeppelin“ indentifiziert wurde.

Das Wrack liegt in 80 Meter Tiefe. Eine Bergung wird als zu aufwendig und teuer gehalten.



Quellen:

Israel : Flugzeugträger „Graf Zeppelin“

Kurowski : Bordflieger im Einsatz

Lakowski: Reichs- und Kriegsmarine geheim

Ernst Joh..Oppel



Der Österreichische Nationalfeiertag steht in Zusammenhang mit dem Tag der Unterzeichnung des Staatsvertrages am 15. Mai 1955. Durch diesen Staatsvertrag erlangte Österreich die Freiheit nach der Besatzungszeit wieder. Seit dem Zweiten Weltkrieg wurde Österreich von den alliierten Streitkräften besetzt, eingeteilt in vier Besatzungszonen. Die Unterzeichnung des Staatsvertrages war der erste Schritt in Richtung Unabhängigkeit. Doch erst nach der Ratifizierung des Staatsvertrages durch alle Besatzer und unter Einhaltung einer Frist von 90 Tagen waren sämtliche Besatzungsländer daran gebunden, Österreich zu verlassen. Diese Frist endete am 25. Oktober 1955. Somit galt Österreich ab 26. Oktober 1955 als freies Land, das auf seine Neutralität sehr viel Wert legte.

Drei grundlegende Dokumente stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Nationalfeiertag. Dazu zählt das Verfassungsgesetz, in welchem die immer währende Neutralität beurkundet ist, die Unabhängigkeitserklärung vom 27. April 1945 und der Staatsvertrag. Damit drückt Österreich seinen Willen zur Erhaltung der Unabhängigkeit und zur Bewahrung der Neutralität aus. Mit der Bestätigung der Neutralität verpflichtete sich Österreich, keine militärischen Bündnisse mit anderen Staaten einzugehen. Beziehungen hinsichtlich wirtschaftlicher oder kultureller Natur sind hingegen erlaubt. Bereits im Jahr 1955 wurden die österreichischen Flaggen gehisst, um auf die Neutralität, Unabhängigkeit und Souveränität von Österreich hinzuweisen.

Am Nationalfeiertag wurde zur Erinnerung an die Entwicklung seit dem Jahr 1955 ab 10:00 Uhr Dynamische Informations- und Leistungsschau des Bundesheers geboten. Zur Informationsschau gehörte auch eine Themeninsel mit Meilensteinen, die nicht nur an das Motto "60 Jahre Österreichisches Bundesheer", sondern auch an den 60. Geburtstag der Neutralität Österreichs anknüpfen sollte. Die Themeninsel präsentierte einen Rückblick in die Geschichte des Bundesheeres und zeigte Fahrzeuge und Waffensysteme die zwischen 1955 und 1995 im Einsatz waren. Zu sehen waren ein Puch MV50, ein Jeep, ein VW-Bus T1, ein LKW 680, ein Schützenpanzer "Saurer", ein Kampfpanzer M-60 A3, eine schwere Feldhaubitze MA1, eine "Alouette" II und ein Abfangjäger Saab Draken. Die Präsentation alter Uniformen sowie eine umfangreiche Bilderausstellung rundeten diesen Rückblick ab.

Fregattenschlacht in der Adria

Die meisten Historiker bringen mit der Seeschlacht von Lissa vermutlich zuerst das Gefecht von 1866 zwischen einer italienischen und einer österreichischen (!) Flotte in Verbindung - die letzte Schlacht zur See, bei denen einige Kriegsschiffe noch segelten.

Die Seeschlacht vor Lissa 1811 dagegen ist bestenfalls bei einigen Lesern marinehistorischer Romane berühmt ⁶, sonst aber ein historisch eher unbekanntes Datum der napoleonischen Ära. Seeschlachten wie [Trafalgar 1805](#) oder [Abukir 1798](#), in denen große Linien- schiffgeschwader aufeinanderprallten, stellen natürlich sichtbar bedeutendere Ereignisse dar. Doch obwohl wir am Morgen des 13. März 1811 vor der Insel Lissa insgesamt nur 9 Fre- gatten und einige kleinere Kriegsschiffe zählen, so ging es in dieser militärischen Ausei- nandersetzung doch um wesentlich mehr als nur um die Insel selbst oder die Seeherrschaft in der Adria - es ging um nichts weniger als die napoleonische Kontinentalsperre, das schwerste Geschütz im Wirtschaftskrieg des napoleonischen Frankreich gegen die Seemacht England. Die Niederlage der französischen Flotte erwies sich als einer der entscheidenden Schläge gegen den global angelegten Wirtschaftsboykott, der schließlich 1813 ausgehöhlt und unterwandert zusammenbrach.

Die Vorgeschichte zur Schlacht

Im Februar 1803 brach der Krieg zwischen England und dem napoleonischen Frankreich erneut aus. Von der gleichen Minute an nahm die englische Flotte ihre Seeblockade feind- licher Häfen wieder auf, die schon bis 1802 das seefahrende Frankreich gewürgt hatte.

Dann manifestierte England seine Seeherrschaft durch den Sieg des englischen Seehelden [Lord Nelson](#) bei [Trafalgar 1805](#) und die nachfolgenden kleineren Seeschlachten bei [Kap Ortegal 1805](#) und [Santo Domingo 1806](#), wonach das Netz dieser Blockade als unzerreißbar erschien.

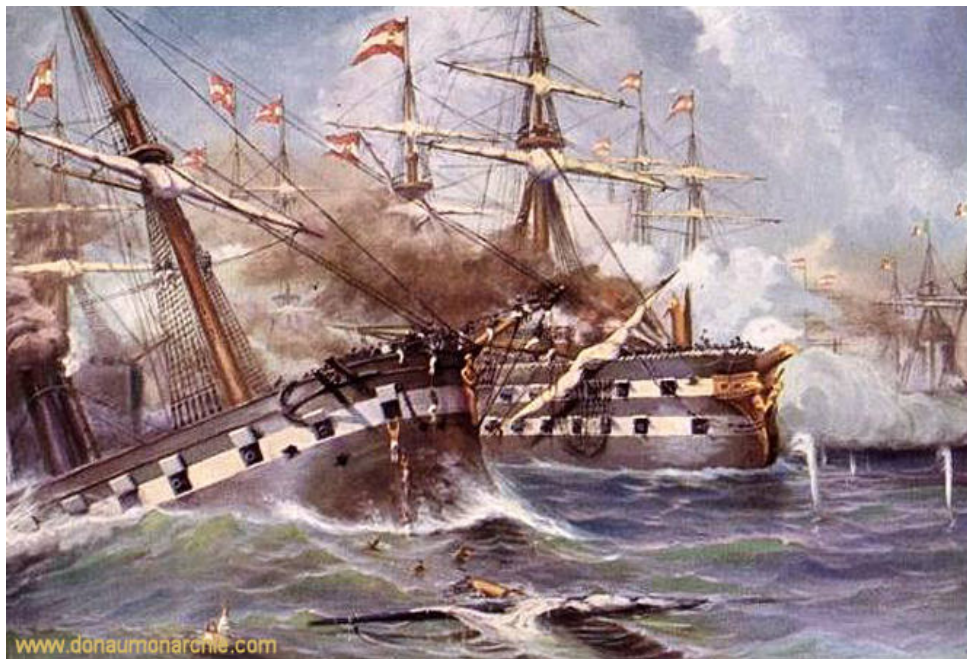
Doch [Napoleon Bonaparte](#) hoffte, es den Briten mit gleicher Münze heimzuzahlen. Neben der militärischen Auseinandersetzung zwischen den beiden Nationen, die bis dato vornehm- lich auf den Weltmeeren ausgetragen wurde, begann der Kaiser zunehmend auch einen Wirtschaftskrieg bzw. Boykott globalen Ausmaßes gegen den alten Feind einzuleiten. Am 21. November 1806 verkündete der französische Kaiser diesen Handelsboykott als Konti- nentalsperre für britische Erzeugnisse und koloniale Waren, die im Laufe der Jahre nach und nach verschärft wurde, bis sie in einem totalen Handelsverbot mit England selbst über neutrale Mächte gipfelte.

Am Beispiel Portugal 1807 demonstrierte der französische Kaiser dann schlagend, daß er die Einhaltung seiner Boykottmaßnahmen gegen England auch mit militärischen Mitteln durchzusetzen gewillt war. Und England begann diese Blockade zu spüren, gerade auch im militärischen Bereich und beim Bau von Schiffen begannen Engpässe absehbar zu werden. Auf der anderen Seite wuchsen die Probleme, die Kontinentalsperre aufrechtzuerhalten, mit jedem Meter Küstenlinie, die zum Imperium dazu kamen. Jede Bucht, jede Insel war unter diesen Umständen ein möglicher Schmugglertreff. Und die Briten förderten zur Unterwan- derung der Kontinentalsperre an den Ufern des napoleonisch beherrschten Kontinents systematisch den Schmuggel, so auch in der Adria, an den Küsten Italiens und Dalmatiens.

Auf den ersten Blick sind bezüglich des Konflikts mit England maritime Probleme in der Adria kaum zu vermuten: 1807 hatten die Russen das strategisch wichtige, weil an der Passage in die Adria gelegene Korfu an Frankreich zurückgegeben. Die Westküste der Adria wurde gesäumt von den Königreichen Neapel und Italien (1805), Vasallenstaaten von [Napoleons](#) Gnaden und verwaltet von Verwandten wie z.B. seinem Schwager [Joachim Murat](#) als König von Neapel. Nach dem Frieden von Schönbrunn 1809 hatte Österreich die Gebiete an der Adria - in etwa entsprechend dem heutigen Kroatien und Slowenien - als "Illyrische Provinzen" an Frankreich abtreten müssen. Lediglich die Küste des heutigen Albanien wurde noch vom Osmanischen Reich beherrscht, ansonsten schien die napoleonische Herrschaft in der Adria unumschränkt - dies galt jedoch nur an Land.

1806 hatten die Briten die von den Franzosen seit dem Jahre 1802 allerdings nur schwach besetzte dalmatische Insel Lissa (heute: Vis) im Handstreich erobert und danach als Basis für ihre Aktionen in der Adria genutzt. Die Navy richtete sich auf Lissa nicht nur provisorisch ein, sondern bot auch einen Schutzhafen für Schmuggler und Freibeuter, die von den Briten z.T. auch noch ausgestattet wurden.

Da der Handel mit England ansonsten unterbunden war, blühte über Lissa der Schmuggel und die Freibeuterei - die unkontrollierbare dalmatische Küste und die weitläufigen Gestade Italiens war dafür ideale Region. Die Bevölkerungszahl auf Lissa schnellte innerhalb von 4 Jahren von knapp über 4000 Bewohnern auf rund 14000 Menschen (1811). Die Briten machten aus dem Hafen Vis oder - wie sie ihn nannten - Port St. George ein richtiges Piratennest mit Freibeutern aus aller Herren Länder und rüsteten viele gekaperte Schiffe erneut als Kaperschiffe aus, machten sozusagen aus geschorenen Schafen Wölfe der Adria. Dazu kamen die zahllosen Überfälle der Briten an der italienischen Küste, die das ohnehin wirtschaftlich "angespannte" Imperium wie hundert Nadelstiche trafen.





Der frühere Generalsekretär der SED Erich Honecker überzeugt sich von der Schlagkraft der Volksmarine der DDR an Bord eines KSS-Bootes

Beginn der 80er Jahre ist gekennzeichnet durch Neuzuführungen, Umrüstungen und Modernisierungen von Technik und Bewaffnung. Mit der Indienststellung der ersten kleinen Raketenschiffe vom Typ „Albin Köbis“ begann Ende 1984 die Einführung einer neuen Generation von Überwasserstoßkräften, die sich durch effektiveren Waffeneinsatz und verbesserte Führungsmöglichkeiten auszeichnen.

Höhepunkte im Ringen um einen weiteren Zuwachs an Gefechtsbereitschaft waren die Übungen „Sojus 81“, „Val 81“, „Herbstwind 82“, „Polygon 83“ und weitere KSS-Boote. „Start 86“ und „Synchron 87“ sowie Übungen des vereinten Geschwaders der verbündeten Ostseefloten. Die gemeinsame Geschwaderfahrt wurde 1981 erstmalig in Verantwortung der Volksmarine vorbereitet und durchgeführt. Neue Wege der taktischen Ausbildung haben dazu beigetragen, reale, gefechtsnahe Lagebedingungen zu schaffen, das die Führung von Gefechtshandlungen am Tage und in der Nacht unter hoher Anspannung der Kräfte fordern. Die Ausbildungsmaßnahmen werden im Hafen umfassend vorbereitet und in See als Komplex mit höchstmöglichem Kräftebestand und umfangreicher Sicherstellung effektiv durchgeführt. Die rückwärtigen Dienste der Volksmarine stellen die ständig hohe Gefechtsbereitschaft der Flottenkräfte sowie die schnelle Wiederherstellung ihrer Kampffähigkeit nach jedem Einsatz sicher. Es ergibt sich immer mehr die Forderung, Kampfschiffe und -boote auf See, also unmittelbar in den Handlungsgebieten, rückwärtig sicherzustellen.

Damit wird einerseits die Ausbildungszeit voll genutzt, und andererseits ist es für die Volksmarine eine militärökonomisch sehr effektive Methode. Neue leistungsfähigere Gefechtsversorger und HochseeverSORger kommen dieser Forderung nach.

Die gemeinsame Aufgabenerfüllung bei Übungen, gemeinsame Ausbildungsmaßnahmen und enge persönliche Kontakte zu anderen zu unseren Waffenbrüüdern erwiesen sich dabei als wertvolle Bestandteile der täglichen Erziehung und Ausbildung der Angehörigen der Volksmarine. Eine große Bedeutung bei der Lösung der gemeinsamen Gefechtsaufgaben durch die verbündeten sozialistischen Ostseefloten hat das Training von Elementen des Zusammenwirkens der Kräfte .

Dieses Zusammenwirken wird im Verlauf von Maßnahmen der operativen und Gefechtsausbildung planmäßig und systematisch durchgearbeitet. Unter diesen Maßnahmen nehmen die in den letzten Jahren durchgeführten Übungen der vereinten Geschwader sowie des gemeinsamen Räumverbandes einen besonderen Platz ein. Entsprechend dem Plan der gemeinsamen Maßnahmen der vereinten Streitkräfte der Teilnehmerstaaten des Warschauer Vertrages wurde im Mai/Juni 1983 unter Leitung des Oberkommandierenden der Vereinten Streitkräfte, Marschall der Sowjetunion V.G. Kulikow , die Kommandostabsübung „Sojus 83“ durchgearbeitet.

Im Verlauf der Handlungen kamen Kampfschiffe und -boote, Hilfsschiffe sowie Fliegerkräfte der verbündeten Ostseefloten Einsatz. Das Zusammenwirken der Stoßkräfte demonstrierte ihren hohen Ausbildungsstand. Die UAW-Kräfte bewiesen erneut, das UAW-Schiffs- und Fliegerkräfte der verbündeten Ostseefloten sowohl national als auch international im Koalitionsbestand erfolgreich gemeinsame Handlungen zur Suche und Verfolgung gegnerische U-Boote im Ostseeraum führen können.

Die Kommandostabsübung „Okean 83“ im September unter Leitung des Oberbefehlshabers der Seekriegsflotte der UDSSR, Flottenadmiral der Sowjetunion S.G. Gorschkow, bildete einen weiteren Höhepunkt. Besondere Aufmerksamkeit galt dabei u.a. dem Schutz der Zivilschifffahrt. Die Übungen der vereinten Geschwader und des gemeinsamen Räumverbandes sowie die zentralen Waffenabschnitte bewähren sich als neue Formen der Gefechtsausbildung. Sie sind Ausdruck eines hohen Ausbildungsstandes aller teilnehmenden Kräfte . Diese Übungen gestatten es, eine große Anzahl von Aufgaben der Gefechtsausbildung im Koalitionsbestand zu trainieren.

So bewiesen die Besatzungen der drei KSS-2.Ranges ROSTOCK , BERLIN -HAUPTSTADT DER DDR und HALLE ständig hohes Können und errangen mehrmals den Pokal „ Bestes Kampfschiff“ des Geschwaders . Die Küstenrakentruppen erzielten seit 1982 beim Gefechtsschießen stets ausgezeichnete Ergebnisse.

Wie überall in der NVA war es bei der Vorbereitung des XI.Parteitages der SED auch in der Volksmarine gelungen, Masseninitiativen auf Schwerpunktaufgaben zu lenken, die Einheit von Wettbewerb und Gefechtsausbildung zu verwirklichen und die Bestenbewegung qualitativ und quantitativ zu entfalten . Quellennachweis:vom Küstenschutzboot...v.Israel



Klarmachen eines Minenräumgerätes während der Übung „Herbstwind“

Aktive Gefahr der Meere

Die Sommerzeit ist angebrochen und der Urlaub am Meer ist nach wie vor Magnet für meereshungrige Touristen. Jedoch sollte man sich vor Ort informieren nach der Wasserqualität und über Wasserpflanzen und Tiere, die sich im Meer tummeln. Schon **aktive Giftspritzer** können so manchem Badegast Alpträume und Probleme bereiten.

In allen tropischen Meeren gibt es Seeschlangen – und alle sind sehr giftig. Sie scheinen aber durchweg beißfaul zu sein; manche Inselbewohner spielen sogar mit ihnen herum. Andererseits sind sie neugierig und nähern sich schon mal einem Schwimmer oder Taucher, um die seltsame Kreatur zu inspizieren. Beißen können sie nicht denn sie haben nur ein kleines Maul und müßten ihre Zähnnchen allenfalls in eine Hautfalte schlagen. Man muß ihnen ja nicht gerade eine vor die Nase halten. Kein unbekanntes Meeresgetier anfassen !

Dieser Hinweis gilt besonders für den Blauringkraken, der in vielen tropischen Gewässern, vor allem aber im westlichen Pazifik und dort wiederum vornehmlich in Australien beheimatet ist. Der Krake ist normalerweise bräunlich-grau und schwer zu erkennen. Erst wenn er gereizt ist, läuft er knallgelb an und zeigt die typisch blauen Ringe und ist dann hoch gefährlich. Wer das nicht weiß, möchte das hübsche, bunt gemusterte Tierchen von gerade Handgröße vielleicht einmal aus der Nähe bewundern, indem er es aufhebt. Dann beißt es aus Notwehr zu und injiziert eine Giftdosis mit der 1.200-fachen Potenz von Zjancali, genug, um 26 erwachsene Menschen zu töten.

Es gibt aber ein Rettungsmittel : Der Gestochene muß sofort künstlich beatmet werden, weil der natürliche Reflex gelähmt wird. Die Giftwirkung und damit die Paralyse klingen ab, aber das kann Stunden dauern. Die Beatmung ist deshalb unentwegt fortzuführen, auch wenn sich der Patient nicht regt. Er kann selbst bei vollem Bewußtsein keine Bewegung vollführen oder nach Hilfe rufen. Bei Ablauf des Zyklus stellt sich jedoch völlige Normalität ein , und so gut wie keine Nebenwirkungen verbleiben. Versteht sich , daß alles dies keine Gültigkeit hat, wenn der Betroffene allein ist. Dann scheidet er in kurzer Frist aus dem Leben, denn selbst beatmen kann er sich nicht. Anscheinend kann diese Spanne abhängig von der Giftdosis aber bis zu zwei Stunden dauern, so daß unter Umständen aus eigener Initiative Hilfe erreicht werden kann .

Der Blauringkrake ist relativ rar. In Australien hatten seit 1954 zwei Menschen eine Begegnung , einer starb. Die Dunkelziffer in den umgebenden See- und Inselgebieten ist jedoch bestimmt hoch . Mancher in seinem Netz herumkrabbelnde indonesische oder philipinische Fischer mag dem Giftpilz zum Opfer gefallen sein. Alos nochmals: Nicht anfassen !

Quellenangabe auszugsweise :“ Leinen los“ Heft Nr. 4/2016

Wir begrüßen unseren neuen Freund und Marinekameraden

Friedrich Härtel

in unseren Reihen ! Möge er stets die Kameradschaft
und die Tradition der Österreichischen Marine wahren!

Herzlich willkommen !



Friedrich Härtel
geb. 8. Mai 1947
3140 Pottenbrunn
Mitglied seit 4. Februar 2016

Winksprüche von der Brücke

Unsere Bordabende im Bordlokal in der Ossarner Hauptstrasse 66 finden auch weiterhin an jedem ersten Donnerstag des Monats statt. Natürlich ist das Bordlokal auch jeden Sonntag ab 10.00 Uhr für einen gemeinsamen Frühschoppen geöffnet. Maritim interessierte Freunde sind uns immer willkommen !

20. Juli : Marine-Gedenktag in Wien

Teilnahme an der Busfahrt nach Kiel -Flensburg- Kopenhagen/Dänemark — Berlin und Dresden vom **23. Juli bis 02. August**

**Am 17. Mai durfte unser lieber Freund und Kamerad
Franz Ronacher seinen 93. Geburtstag feiern.**

Herzlichen Glückwunsch !



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
- 17-

Bilder der Heimat



Stiftskirche in Dürnstein/Wachau

