



Das Bullauge

Rundschrift der Marinekameradschaft SALZBURG

ZVR 774 059 521

Eigentümer, Herausgeber, Verleger und Druck:

MARINEKAMERADSCHAFT SALZBURG seit 1924

Folge : 561

APRIL/MAI 2009

Im April findet wegen der Jahreshauptversammlung kein Bordabend statt. Wir sehen uns wieder am 08.05.2009 zum Maibordabend um 18.00 Uhr im Sekretariat in der Franz-Neumeisterstraße 4.

VORSCHAU

Jahreshauptversammlung (Beginn 17.30 Uhr) der Marinekameradschaft Salzburg, ohne Neuwahl des Vorstandes, im „Weißbräu“ in der Bräuhausstr. 5 in Freilassing am Freitag, dem 03.04.2009. Tagesordnung siehe Seite: - 2 -.



Das „Weißbräu“ ist zu erreichen mit dem Bus Linie 24 von Salzburg (Hanuschplatz). Aus- bzw. Einsteigemöglichkeiten bei den Haltestellen Salzburger Platz oder bei Rupertuskirche in Freilassing. Ab beiden Haltestellen ca. 3 Minuten Gehweg zum Weißbräu in der Bräuhausstraße 5. Parkplätze für Autofahrer vorhanden beim Weißbräu oder in der Bräuhausstraße sowie auf dem Parkplatz vor der ev. Kirche in der Bräuhausstraße. Parken in Freilassing ist kostenlos, vor 18.00 Uhr ist aber werktags eine Parkscheibe erforderlich.

Für Kameraden aus Salzburg, denen eine Fahrt mit öffentlichen Bussen nach Freilassing zu beschwerlich oder nicht zumutbar ist, kann in Absprache eine Mitfahrgelegenheit organisiert werden. Bitte telefonisch (Tel.06232-27627) beim Vorsitzenden Herbert Reitter melden.

Das „Weißbräu“ empfiehlt sich auch für Kameraden die die MK Salzburg besuchen möchten.

Hotelpreise „Weißbräu“: EZ mit Ü/F + TV € 35.--/Person, DZ mit Ü/F + TV € 54.-- für 2 Personen zusammen. Das „Weißbräu“ braut eigene dunkle und helle Weißbiere und ist auch für seine gutbürgerliche Küche und mit annehmbaren Preisen bekannt.



A 5020 Salzburg, Franz-Neumeister-Straße 4
Bankverbindung: Raiffeisenverband Salzburg, Filiale Alpenstraße, 5020 Salzburg
BLZ 35240, Kto. Nr. 93012714, IBAN AT91 3524 000 9301 2714, BIC RVSAAT2S (Swift)



Am Freitag, dem 03.04.2009, Beginn 17.30 Uhr, findet im
Hotel „Weißbräu“, Bräuhausstr. 5 in Freilassing
die
J A H R E S H A U P T V E R S A M M L U N G
(ohne Neuwahl des Vorstandes)

der MARINEKAMERADSCHAFT SALZBURG statt.

T A G E S O R D N U N G

- 1) Eröffnung der Jahreshauptversammlung, Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit
- 2) Totengedenken
- 3) Bericht des Vorsitzenden und des Kassiers
- 4) Bericht des Präsidenten des ÖMV oder eines Delegierten
- 5) Anträge zur Jahreshauptversammlung 2009 laut § 7.5.1 der Satzungen.
Hinweis:
Anträge zur Hauptversammlung sind laut § 7.3.1 der Satzungen längstens 10 Tage vorher, also bis 24.03.2009 schriftlich beim Vorstand der Marinekameradschaft Salzburg, Franz-Neumeisterstraße 4, A 5020 Salzburg einzubringen.
- 6) Berichte der Rechnungsprüfer und Antrag auf Entlastung des Vorstandes
- 7) Wahl des neuen Vorstandes (**entfällt, da keine Neuwahl**)
- 8) Ehrungen
- 9) Wahl der Rechnungsprüfer
- 10) Allfälliges
- 11) Zum Abschluss „Die Kneipe am Moor“ - Texte liegen auf
- 12) Schließung der Jahreshauptversammlung 2009

An der Jahreshauptversammlung nehmen nur Mitglieder der MARINEKAMERADSCHAFT SALZBURG teil.

Anzug: Blazer
Teilnahme ist Kameradschaftspflicht!

- Der Vorsitzende -



Wahrschau!
Überblick über
Termine und
Veranstaltungen
2009

Wahrschau,
 Vorsicht, im Sinne von »Wahr
 benachrichtigen, mitteilen.

Seemannssprache: Warnruf zur
 dich«; **wahrschauen,** warnen,

Datum	Veranstaltung	Ort	Bemerkungen / Teilnehmer
Fr. 03.04.	JHV MKS ohne Neuwahl	Weißbräu Freilassing	
Sa. 18.04.	JVV ÖMV mit Neuwahl	Wien	
Fr. 24.04.	Taufe MS Mondseeland Siehe Programm in dieser Ausgabe „ Das Bullauge “.	Mondsee	Fahne
	Rainer Gedenktag	Glaserbach	
Di. 21.07.	Lissa Feier	Wien	
So. 04.10.	Friedenswallfahrt/ SKB	Maria Plain	
	Kaiserschützen-Bund	Mitteregg	Fahne
	Traditionstag Milkdo Sbg.	Riedenburg	Fahne
September	85 Jahrfeier MKS	Mondsee	Fahne
Mo. 26.10.	Nationalfeiertag	Wien	
	Allerheiligen	St. Michael 18:30	Toten- Gedenken
	MK-Vorweihnachtsfeier	Bordlokal	

Erinnerung

Schiffstaufe am Mondsee am 24. April 2009

Schiffstaufe der MS Mondseeland, Eigner Kam. Kapitän Franz Meindl.

Treffpunkt ist um 09:00 Uhr an der Promenade in Mondsee.

Beginn des Programms ist 09:30 und endet nach der Rundfahrt der Ehrengäste um ca. 11:30 Uhr.

Die Programmpunkte sind:

Begrüßung der Gäste durch Ing. Herbert Reitter, Geschichte der Mondseeschifffahrt, Daten der MS Mondseeland, Grußworte der Vertreter des Landes OÖ, der Marktgemeinde Mondsee usw..

Taufe der MS Mondseeland durch Frau Mag. Nicolette Wächter, Segnung des Schiffes, der Mannschaft und der Passagiere.

Rundfahrt auf dem Mondsee mit den Ehrengästen. Rückkehr um ca. 11:30 Uhr.

Eine Bläsergruppe sorgt für die musikalische Umrahmung.

Ab ca. 13:00 Uhr ist freie Fahrt auf der MS Mondseeland.



Die Daten des MS Mondseeland:

Länge über Alles: 24,30 m

Breite: 5,60 m

Verdrängung: 44 to

Passagiere:

Oberdeck 80 bis 100 Personen.

Unterdeck 60 bis 100 Personen

(je nach Bestuhlung)

Höchstgeschwindigkeit:

12 Knoten = 22 Km/h

Der Innenraum ist folgendermaßen ausgestattet: Klimatisierung, Thermofensterscheiben, behindertengerechte WC Anlagen, Heizung, Schiffsbar, Kühlhaus und Bordküche. Ein Großbildschirm und eine moderne Lautsprecheranlage stehen für Firmenpräsentationen zur Verfügung.

Herbert Reitter

Nachfolgend angeführte Kameraden *haben* im APRIL 2009 Geburtstag:

STANDLER	Herbert	(85)	11.04.	1924
PIRCHNER	Georg	(70)	29.04.	1939
NEUMANN	Willi Ewald	(63)	02.04.	1946
NIEDERREITER	Manfred	(60)	29.04.	1949

Nachfolgend angeführte Kameraden *haben* im MAI 2009 Geburtstag:

THALHAMMER	Ludwig	(88)	05.05.	1921
BUCHLEITNER	Franz	(87)	07.05.	1922
KATZMAYER	Johann	(84)	09.05.	1925

SCHERTLER	Johann	(83)	03.05.	1926
KLEE	Emil	(78)	01.05.	1931
REIDOCK	Ansgar	(67)	30.05.	1942
PUZIA	Wolfgang	(66)	24.05.	1943
WALCH	Gerhard	(64)	02.05.	1945
POLANSKY	Friedrich	(42)	13.05.	1967

Allen Geburtstagskindern herzlichen Glückwunsch! Insbesondere unsere Monatssenioren im April Herbert STANDLER (85) und im Mai Ludwig THALHAMMER (88). Zum Runden den Kameraden Georg PIRCHNER (70) und Manfred NIEDERREITER (60).

W.N

Kartengrüße und Grüße sind eingegangen von/ aus:

Uwe	FALTIN von	Funkspruch aus Bremen Vegesack vom ehemalige Schulschiff Deutschland
Lars	KRUSE	aus SLAGELSE (DK)
Siggi	LÄSSIG	aus WEIMAR

W.N.

Spenden sind eingegangen von:

Kamerad Georg LEIKERMOSER

Vielen Dank den Spendern!

P.R.

Sachspenden:

Hermann	FRAUENLOB eine Kaffeemaschine, Wasserkocher und alles was so zum Kaffeekochen benötigt.
Georg	LEIKERMOSER , eine Spende in flüssiger Form (Wein)

Danke!

Reinschiff im APRIL haben:

Kamerad	WATTENBACH	Kurt
Kamerad	HANGL	Kurt

Reinschiff im MAI haben:

Kamerad	REINDL	Peter
Kamerad	KORNBICHLER	Peter



Diejenigen Kameraden die zum Reinschiff eingeteilt sind und keinen Schlüssel besitzen, bekommen diesen für die Zeit des „Reinschiffs“ vom Kameraden Peter Reindl ausgehändigt!

W.N.

Bericht von Uwe v. Faltin anlässlich eines Kameradenbesuchs Februar 2009 in Lemwerder.

Vom 21.2. – 25.2.2009 war ich bei einem alten Freund und Kameraden, Fregattenkapitän d. R. Manfred Eichholz eingeladen. Er wohnt in Bremen-Lemwerder nahe der beiden Werften Abeking-Rasmussen und Lürssen. Durch ein günstiges Bahnticket war die Fahrt nicht zu teuer und ich konnte mein seit Jahren vorgesehenes maritimes Besuchsprogramm durchziehen. Der erste Abend war dem Klönschnack vorgesehen. Es gab viel zu besprechen, viel aus der Vergangenheit aber auch viel Interessantes über die gegenwärtige Deutsche Marine. Am nächsten Tag besuchte ich vormittags das ehemalige Schulschiff „Deutschland“ in Bremen-Vegesack. Siehe dazu den folgenden Bericht:

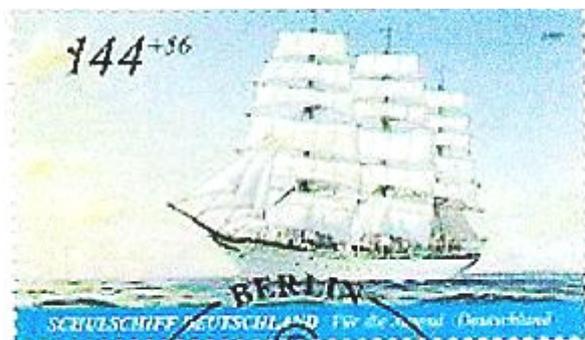
Die *Schulschiff Deutschland* wurde 1927 vom Deutschen Schulschiff-Verein als viertes Schulschiff in Auftrag gegeben. Am 14. Juni 1927 lief sie bei der Tecklenborg-Werft in Geestemünde (heute Bremerhaven) vom Stapel. Dort liefen berühmte Segelschiffe wie *Pisagua*, *Potosí*, *Preußen*, *Statsraad Lehmkuhl* und *Padua* vom Stapel.

Von 1927 bis 1939 unternahm sie Ausbildungsfahrten nach Übersee und in Nord- und Ostsee. Während des Zweiten Weltkriegs waren diese Reisen eingeschränkt und fanden nur noch in der Ostsee statt. Durch einen kurzen Einsatz als Lazarett-Schiff konnte nach Kriegsende verhindert werden, dass sie als Reparationsleistung abgegeben werden musste.

Zwischen 1949 und 1952 diente sie drei Jahre lang als Jugendherberge, bevor sie anschließend in Bremen wieder als stationäres Schulschiff für Seemannsschüler genutzt wurde. Im Jahr 1995 wurde sie als schwimmendes Denkmal anerkannt und 1995/1996 in Bremen-Vegesack renoviert. Bis zum Juli 2001 wohnten Schiffsmechaniker an Bord, die in einem Bremer Schulzentrum ausgebildet wurden. Mit der Einstellung dieser Ausbildung in Bremen wurde das Kapitel der Seemannsschule Bremen geschlossen.

Heute liegt die *Schulschiff Deutschland* in Bremen-Vegesack und kann dort als maritimes Denkmal besichtigt werden. Zudem kann sie für Veranstaltungen, wie Feiern, Seminare und Ausstellungen gebucht werden. Einmal monatlich finden auf ihr standesamtliche Trauungen statt und ganzjährig kann auf ihr in 30 Doppelkabinen und in der Kapitänssuite übernachtet werden.

Reisen



Schulschiff Deutschland (Deutsche Briefmarke, 2005)

Zum Trainieren der seemännischen Praxis unternahm die *Schulschiff Deutschland* bis zum Zweiten Weltkrieg regelmäßige Seereisen. Im Winter wurden Ziele in Übersee (meist Afrika und Südamerika) angesteuert, im Sommer Häfen in der Nord- und Ostsee. Von 1927 bis 1939 wurden 12 Überseereisen und von 1928 bis 1944 17 Nord- und Ostseereisen unternommen.

Zwischen den Reisen war Elsfleth der Liegehafen, da wegen des Tiefgangs der eigentliche Heimathafen Oldenburg nicht angelaufen werden konnte.

Für die Sail Bremerhaven 2005 war die "Schulschiff Deutschland" wieder auf der Schiffsliste eingetragen.

Kapitäne

Reinhold Walker (1927–1933) (genannt Jonny Walker)Walter von Zatorski (1933–1936)Ernst Sieck (1936–1938)Otto Bauer (1938–1945)O. Hattendorf (1945–1953)K. Köppl (1953–1961)O. Hattendorf (1961)

Nachmittags war ich dann auf der Korvette „Magdeburg“ zur Besichtigung eingeladen. Sie fährt im Natostandard allerdings als Fregatte. Siehe dazu folgenden Bericht:

Korvette K130

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Korvette Braunschweig-Klasse

Schiffsklasse: Korvette Klasse 130

Typschiff: Braunschweig

Einheiten: 5

Bauwerften:

ARGE K130:

Blohm + Voss GmbH Hamburg

Fr. Lürssen Werft GmbH & Co. KG Bremen

Nordseewerke GmbH Emden



Kiellegung:	1. Dezember 2004 (130/01) 19. Mai 2005 (130/02) 22. September 2005 (130/03) 19. Januar 2006 (130/04) 14. April 2006 (130/05)
-------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Stapellauf:	19. April 2006 (130/01) 6. September 2006 (130/02) 29. März 2007 (130/03) 28. Juni 2007 (130/04) 26. September 2007 (130/05)
Indienststellung:	16. April 2008 (130/01) 22. September 2008 (130/02)
Heimathafen:	Rostock-Warnemünde

Daten

Verdrängung:	1840 t
Länge:	89,12 m
Breite:	13,28 m
Tiefgang:	3,40 m
Antrieb:	2 x MTU 1163 20V Diesel (je 7400 kW) 2 Wellen mit 2 Verstellpropellern
Geschwindigkeit:	26 kn
Seeausdauer: ohne <u>Tender</u> mit <u>Tender</u>	7 Tage 21 Tage
Fahrtstrecke:	> 4000 <u>Seemeilen</u> bei 15 <u>Knoten</u>
Besatzung: Spezialkräfte	58 Soldaten +9 Soldaten

Bewaffnung

Sensoren:	<u>TRS-3D Multifunktions-Radar</u> 2 Navigationsradare MSSR 2000 i Freund-Feinderkennung MIRADOR Elektrooptische Sensoren
Schiffsgeschütze	1 x OTO Melara 76/62 Compact 2 x MLG 27
CIWS	2 x 21 Rolling Airframe Missile
Seezielflugkörper	2 x 2 RBS15 Mk3
Minenlegekapazität	
Gegenmaßnahmen	2 TKWA/MASS Täuschkörper Wurfanlagen UL 5000 K Elektronische Gegenmaßnahmen

Die Korvetten der zweiten **Braunschweig-Klasse (Klasse 130 bzw. K130)** sind als Ergänzung für die Schnellboote der Deutschen Marine in der Beschaffung. Sie stellen eine neue Klasse zwischen „großen Schnellbooten“ und „kleinen Fregatten“ dar, verfügen über eine Reihe technischer Innovationen und sind somit ein für die Marine neues Waffensystem, was auch in der Klassifizierung als Korvette zum Ausdruck kommt.

Wichtigste Aufgaben werden die Seeraumüberwachung, Aufklärung und Bekämpfung von See- und Landzielen sein. U-Jagd ist nicht vorgesehen, weshalb die Korvette K130 nicht mit einem Sonar zur Jagd von U-Booten ausgestattet ist. Erstmals wird auf einem Schiff der Deutschen Marine eine nicht abgedunkelte Operationszentrale benutzt.

Im Unterschied zu den größeren Fregatten haben die Korvetten keinen Ersten Offizier und würden in der Marine deshalb eigentlich als „Boote“ bezeichnet. Der Kommandeur des 1. Korvettengeschwaders, Fregattenkapitän Henning Faltin, bezeichnet die Korvetten aber als Schiffe.

Auch sein Stellvertreter, **Fregattenkapitän Christoph Otto Ciliax**, stellte klar, „dass die Korvetten in Größe, Bewaffnung, Seeausdauer und Einsatzgebiet den Kriterien eines Schiffes entsprechen“

Entwicklung und Aufbau

Ursprünglich waren 15 Schiffe geplant, wovon aber zunächst aufgrund beschränkter Finanzmittel nur fünf beschafft werden. Diese ersten fünf Einheiten haben folgende Namen:



Braunschweig, Magdeburg, Erfurt, Oldenburg und Ludwigshafen am Rhein.

Die Korvetten verfügen über Eigenschaften eines Stealth-Schiffs in Bezug auf Radar- und Infrarotsignatur^[2] und bieten Platz für zwei Drohnen, die jedoch aus Kostengründen noch nicht beschafft werden. Für Unterbringung sowie Start und Landung der Drohnen sind ein kleiner Hangar und ein Landedeck, das auch von bemannten Hubschraubern genutzt werden kann, vorhanden. Technische Anlagen der Fregatte F124 (Sachsen-Klasse)

wurden teils übernommen und weiterentwickelt.

Korvette Magdeburg (F 261)

Zur Bekämpfung von See- und Landzielen war ursprünglich das neue Waffensystem „Polyphem“, eine Boden-Boden-Rakete hoher Genauigkeit, geplant. Nachdem die Partnerländer Italien und Frankreich aus finanziellen Gründen aus dem Projekt ausstiegen, wurde es für Deutschland zu teuer, das System selbst fertig zu stellen. Deshalb wird auf den neuen Korvetten nun der vorhandene, schwere Seezielflugkörper RBS15 Mk3 installiert, der ebenfalls die Fähigkeit zur Landzielbekämpfung hat. Eine zur Landzielbekämpfung optimierte Version RBS15 Mk4 befindet sich zurzeit in der Entwicklung. Kiellegung des ersten Exemplars, der *Braunschweig*, war im Dezember 2004 auf der Werft Blohm + Voss in Hamburg. Weitere Mitglieder des Baukonsortiums sind die Friedrich Lürssen Werft in Bremen-Vegesack und die Nordseewerke GmbH in Emden.

Am 16. April 2008 wurde mit der *Braunschweig* das erste Schiff in Dienst gestellt.

Aus Gründen der vorgeschriebenen Sicherheitsstufen zeige ich keine persönlichen Fotos, sondern freigegebene Aufnahmen und Berichte aus dem Internet.

Dienstag wollte ich dann die „Gläserne Werft“ in Vegesack besichtigen. Da sie aber erst im Juli fertig ist, war das nicht möglich. Sie steht auf dem Gelände der ehemaligen Vulkanwerft. Nachmittags besichtigte ich den größten U-Bootbunker der Welt, den Bunker „Valentin“ in Bremen-Farge.

Zurzeit ist dieser Bunker noch im Bundeswehrbesitz als Depot. Der Vortrag über den Bau und den beabsichtigten Zweck, die Serienfertigstellung der modernen VII C Boote, ab 1944, war nüchtern und sachlich. Wahrscheinlich wird aus diesem Bunker, wenn er dann in den Besitz des Landes Bremen übergeht, auch ein Horrorstück des 3. Reiches. Siehe Beschreibung aus dem Internet:

Bis 1945:

Die U-Boot-Bunkerwerft "Valentin"

Um der ständig zunehmenden Bedrohung der Werftstandorte durch alliierte Bomberverbände zu entgehen, wurde beschlossen, verbunkerte Fabriken für die Serienfertigung von Unterseebooten zu errichten. Für die Werft "Bremer Vulkan" hatte man zunächst beabsichtigt, direkt auf deren Werksgelände in Bremen-Vegesack die U-Boot-Bunkerwerft "Weser II" zu errichten. Die Werft wehrte sich aber gegen diesen Standort, unter anderem wollte man für mögliche Expansionen in Nachkriegszeiten nicht das Werksgelände

durch den Bunker versperrt sehen.
So wurde ein geeignetes Gelände für das Folgeprojekt "Valentin" gesucht und rund 8 km westerabwärts im Bremen-Farge gefunden. Wichtig war dabei, dass das Areal einen genügend tragfähigen Untergrund bietet, der Bunker wiegt im heutigen Zustand schließlich rund 1.200.000 t. Der Baubeginn des Bunkers erfolgte im Sommer 1943. Noch während die Erdarbeiten weiterliefen, begannen im Oktober 1943 die Betonarbeiten. Es wurde für die damalige Zeit, insbesondere unter Berücksichtigung der ungünstigen Rohstofflage, ein enormes Tempo bei den Baufortschritten erreicht. In nur 18 Monaten sind die heute sichtbaren Ausmaße entstanden. Der "Valentin" erhielt absolute Priorität vor anderen Bauvorhaben, so dass 1943 unter anderem das Projekt "Wenzel" bei Hamburg gebremst und an der U-Boot-Bunkerwerft "Hornisse" in Bremen-Gröpelingen nur noch mit halber Kraft gearbeitet wurde. Es gibt einige Spuren der Bauphase - siehe Seite Baustelle. Zum Errichten dieses Kolosses waren zahlreiche Fremd- und Zwangsarbeiter sowie KZ-Häftlinge eingesetzt, die in verschiedenen Lagern in der Nähe der Baustelle untergebracht wurden. Die Ausmaße des "Valentin" sind gewaltig: Länge 426 m, Breite Ostwand 67 m, Westwand 97 m, Höhe bis 33 m, Tiefe im Bereich des Tauchbeckens 16 m. Die Wand- und Deckenstärke beträgt regulär 4,5 m, eine Verstärkung auf 7 m ist teilweise noch durchgeführt worden. Das Ganze bedeckt 35.375 m² Grundfläche. Nach dem weltweit größten U-Boot-Bunker in Brest/Frankreich mit 508.540 m³ Betonverbrauch liegt der "Valentin" mit 450.000 m³ verbautem Beton an zweiter Stelle. Bei der Planung des "Valentin" konnten diverse Erkenntnisse aus den bereits bestehenden U-Boot-Bunkern einfließen. Eine Schwachstelle aller Bunker sind die Öffnungen. Beim "Valentin" ist deshalb für die Verbindung zum Wasser nur ein einzelnes Tor vorgesehen worden. Dazu kam eine Sektionsöffnung in der Südwand, über die Boots-Segmente zur Zwischenlagerung in Freie oder in eine für spätere Zeiten geplante Sektionshalle an der Südseite geschafft werden konnten. In Nord- und Südwand befinden sich auch je ein Tor für die Haupt-Eisenbahndurchfahrt und ein weiteres Eisenbahntor an der Seite der Südhalle. Der Bunker war als reine Fabrik für die Endmontage von U-Booten des Typs XXI ausgelegt, die in Taktbauweise hergestellt wurden. Dazu hätten zwei andere Produktionsstandorte vorgefertigte Segmente angeliefert. Sie wären je zur Hälfte von der Deschimag - A.G. Weser in Bremen-Gröpelingen in der U-Boot-Bunkerwerft "Hornisse" und von Blohm&Voss in Wedel bei Hamburg in der U-Boot-Bunkerwerft "Wenzel" gefertigt, und über den Wasserweg zum "Valentin" gebracht worden. Die Endmontage im Bunker hatte man dem Werftkonzern Bremer Vulkan zugeordnet. Erläuterungen zu den geplanten Produktionsabläufen und Innenaufnahmen zeigt eine separate Seite. Es sind einige weitere Objekte an und beim "Valentin" geplant worden. An der Südwand des Bunkers sah man eine Sektionslagerhalle mit verbunkertem Hafen vor, um dem Mangel an geschützter Stellfläche für weitere Bootssegmente abzuwehren. An der Nordwand war schließlich sogar eine eigene Sektionswerft gedacht, damit hätte man das Ausfallrisiko bei den Zulieferungen umgehen wollen. Nördlich abgesetzt ist das Projekt "Valentin II" sogar noch begonnen worden, hier sollte ein großer Bunker mit Liegeplätzen für 14 Boote, also einer Monatsproduktion des "Valentin I", entstehen. Der "Valentin II" war für Restarbeiten der überstellten Boote und die Übergabe an Besatzungen vorgesehen. Außer einigen Erdarbeiten konnten aber keine Baumaßnahmen mehr durchgeführt werden. Durch die für Deutschland immer prekärer werdender Kriegslage entschied das Oberkommando etwa im Februar 1945 die Einrichtung des "Valentin" mit den vorgesehenen Produktionseinrichtungen zu stoppen. Ein neues U-Boot-Notprogramm sah für den "Valentin" keine Verwendung mehr vor. Ab Mitte März 1945 hat man den Bunker als Werk zum Bekleben von U-Booten mit der Alberich-Gummibeschichtung ausersehen, welche die ASDIC- bzw. Sonarortung für den Gegner erschweren sollte. Außerdem sollte er als Boots-Reparaturplatz für Deschimag - A.G. Weser verwendet werden. Aber am 27. März 1945 erfolgte ein Angriff von 18 Bombern der Royal Airforce, die unter anderem 13 Grand-Slam-Bomben mit je 10t Gewicht abwarfen. Zwei davon durchschlugen über Taktplatz 5 die dort noch nicht auf 7 m verstärkte Decke. Jede riss einen Krater von 8 m Ø in das Dach, weitere Bomben richteten starke Zerstörungen auf dem Baustellengelände an. Daraufhin wurden die Arbeiten am "Valentin"

eingestellt. Am 30. März folgte noch ein weiterer Angriff von 31 Bombern der USAAF, der aber an der Bunkerwerft keine Durchschläge verursachte. Damit endete die Kriegszeit des Bunkers, er war bis dahin zu 90% fertig gestellt, rund die Hälfte der Technik war eingebaut.

Ab 1945:

Kurz nach Kriegsende demontierten die verschiedenen Firmen ihre Ausrüstungen im Bunker wieder und transportierten auch vom Baustellengelände alles Brauchbare ab. Der "Valentin" wurde von 1946-48 von RAF und USAAF als Bombenabwurfziel benutzt, meist zur Erprobung neuentwickelter Bomben mit hoher Durchschlagskraft. In dieser Zeit erhielt der Bunker zahlreiche Bombentreffer, davon einige Durchschläge. Da diese Abwürfe die benachbarte Siedlung stark gefährdeten, wurden die Angriffe wieder eingestellt. Im Bunker selbst war die Sprengung der Kaimauer des Schleusenbeckens die einzige Maßnahme zur Unbrauchbarmachung.

Die folgenden Jahre stand der Bunker leer. Im Jahre 1962 übernahm die Bundeswehr die Anlage um im Herbst 1964 mit den Aufräumarbeiten zu beginnen. Im östlichen Teil des Bunkers wurden rund 40% der



Gesamtfläche zu einem Materialdepot ausgebaut, eine Außenstelle des Marinematerialdepots 2 ist hier seit Sommer 1965 der Hausherr. Die westlichen 60% wurden aus Kostengründen nicht für das Depot vereinnahmt. Hier waren, in der nicht auf 7 m verstärkten Decke, neun Bombendurchschläge vorhanden, deren Beseitigung zu aufwendig gewesen wäre. Eine Trennwand teilt diesen Bereich vom Depot ab.

Die anderen U-Boot-Bunker auf deutschen Boden sind nach dem II. Weltkrieg gesprengt worden, somit ist der "Valentin" einziger seiner Art im Land.

Zustand:

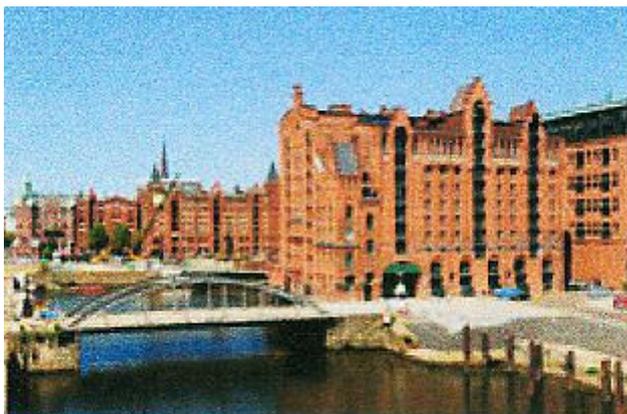
Der Teil des Marinematerialdepots ist in gutem Zustand erhalten. Hier wurden für den Depotbetrieb diverse Instandhaltungsmaßnahmen und Ausbauten durchgeführt. Der ungenutzte Teil des Bunkers dagegen ist über die Jahre verwittert. In diesem Bereich sind auch diverse Deckendurchschläge vorhanden, lediglich über den zwei größten Bombenlöchern hat man Dächer als Regenschutz errichtet. Die Schleuseneinfahrt ist mit Grundwasser vollgelaufen, eine Verbindung zur Weser hat nie existiert. Der "Valentin" hat in diesem Bereich einen sehr beeindruckenden aber auch bedrückenden Charakter. Hier wurde sogar diverse Male ein zum Ambiente passendes Theaterstück aufgeführt: "Die letzten Tage der Menschheit".

Zugang:

Der gesamte Bunker darf normalerweise nicht betreten werden. Der Verein "Dokumentations- und Gedenkstätte Geschichtslehrpfad Lagerstraße/U-Boot-Bunker Valentin e.V." ermöglicht aber Führungen, in denen auch die Spuren der Arbeitslager gezeigt werden. Ein Rundgang um das Objekt bietet sich natürlich jederzeit an.

Mittwoch war ich dann bei Blohm und Voss. Von dort aus besichtigte ich das Peter Tamm Museum, das es erst seit ca. 9 Monaten gibt. Es steht in der Speicherstadt und ist im wahrsten Sinne des Wortes phantastisch. Es gibt acht Stockwerke in dem Speicher und eigentlich bräuchte man mehrere Tage für die Besichtigung. Wohltuend an diesem Museum ist die sachliche Darstellung der Kaiserlichen Marine, der Reichsmarine, der Kriegsmarine, der NVM, der BM und der neuen Deutschen Marine.

Seit Juni 2008 hat die Stadt Hamburg ein neues Seezeichen – das Internationale Maritime Museum im historischen Kaispeicher B in der Hafencity.



Die neun Ausstellungs-Decks im Kaispeicher B erzählen von Entdeckern und Eroberern, von Kapitänen und einfachen Seeleuten – eine Expedition durch 3.000 Jahre Menschheitsgeschichte. Der Besucher wird auf seinem Rundgang selbst zum Entdecker. Er spürt die Verlockung ferner Ufer. Er erlebt, wie die Natur den Menschen herausfordert und ihm immer wieder seine Grenzen aufzeigt. Und er erkennt, wie Neugier und Machtstreben die Entwicklung der Seefahrt vorantreiben.

Die Ausstellung im Internationalen Maritimen Museum Hamburg schlägt verschiedene Kapitel der Geschichte auf und ordnet Ereignisse und Entwicklungen in den internationalen Kontext ein. Modellschiffe und Dioramen, kostbare Objekte und Schriftstücke, Tondokumente und Filmaufnahmen veranschaulichen die Vergangenheit und lassen Schlussfolgerungen auf die Zukunft zu.

Basis des Museums ist die Sammlung von Professor Peter Tamm. Die weltweit größte maritime Privatsammlung wurde in eine Stiftung überführt und im Kaispeicher B in der Hafencity der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Für die 1.000 großen und 36.000 Miniaturmodelle, 5.000 Gemälde, Grafiken und Aquarelle sowie viele weitere Exponate wurde ein modernes Museumskonzept entwickelt.

So können zwei Drittel seiner Stücke dauerhaft gezeigt werden. In der Bibliothek und im Archiv stehen unter anderem 120.000 Bücher und Atlanten, 50.000 Konstruktionspläne, 2.000 Filme, 500.000 Fotos und 15.000 Speisekarten für Forschungszwecke zur Verfügung. Die Ausstellung gliedert sich in neun Decks mit eigenen Themenschwerpunkten. Jedes Deck ist chronologisch aufgebaut. Ein Zeitstrahl mit den wichtigsten Daten zum jeweiligen Aspekt erleichtert die historische Einordnung, ein Leitsystem und ein Info-Blatt weisen den Weg durch jede Etage.



Die Ausstellungsdecks im Überblick:

- Deck 1: Die Entdeckung der Welt: Navigation und Kommunikation, Kinderbereich "Das Schwimmende Klassenzimmer"
- Deck 2: Mit dem Wind um die Welt: Schiffe unter Segeln
- Deck 3: Schiffbau: Vom Handwerk zur Wissenschaft
- Deck 4: Dienst an Bord: Im Zeughaus der Geschichte
- Deck 5: Marinen der Welt seit 1815
- Deck 6: Moderne Seefahrt: Handels- und Passagierschiffe
- Deck 7: Expedition Meer: Das letzte Geheimnis der Erde, Kinderbereich "Forschungsstation"
- Deck 8: Kunstsammlung – Marinemalerei und Schatzkammer
- Deck 9: Die große Welt der kleinen Schiffe
- Deck 10: Kulturforum 10. Längengrad (Sonderausstellungen, Veranstaltungen)

Uwe von Faltn

Mitgliedsbeitrag

Nach Überprüfung der Kasse wurde festgestellt, dass es einige Kameraden (fast 50%) entgangen sein dürfte, ihren Mitgliedsbeitrag von € 30,00 für das Jahr 2008 zu entrichten! Bitte dieses Versäumnis dringend nachholen! Auch diejenigen, die unser Mitteilungsblatt per E-Mail erhalten, sollten daran denken den Mitgliedsbeitrag zu überweisen. *Außerdem ist der Mitgliedsbeitrag für 2009 auch schon seit geraumer Zeit fällig*

Wir müssen von den Beiträgen und Spenden unserer Kameraden existieren. Wir bekommen keine Subventionen!

Auch beim Versenden unseres Mitteilungsblattes „**Das Bullauge**“ fallen enorme Kosten für das Porto an.

Mitgliedsbeiträge sind Ehrenschulden!

Wir benötigen dieses Geld um bestehen und die Kameradschaft weiterführen zu können!!!!

Bankverbindung: Inlandsüberweisungen

Raiffeisenverband Salzburg, Filiale Alpenstraße, 5020 Salzburg
BLZ 35240, Kto. Nr. 93012714 (**Bitte nur dieses Konto verwenden**)

Auslandsüberweisungen aus den EU Ländern

Bitte zusätzlich zur BLZ und Kontonummer der Bankverbindung folgende Daten dem Geldinstitut bekannt geben:

IBAN: AT91 3524 0000 9301 2714

BIC: RVSAAT2S (Swift)

Wir haben geheiratet!!

Liebe Kameraden !



Wir geben bekannt, dass wir nach nun mehr als acht Jahren " Wilder Ehe " am Donnerstag, dem 05.März 2009 um 10:45 geheiratet haben.
Das Vagabundenleben ist vorbei!



Ich bin wieder Verheiratet - Euer
Udo

Kerstin & Udo Neumann
August - Herrmann - Francke Weg 16
D-35394 GIESSEN
TEL: 0049-6419443583

Die Kameraden und Damen der Marinekameradschaft Salzburg gratulieren der Kerstin und dem Udo auf das Herzlichste und wünschen ihnen für die Zukunft alles Gute!

W.N.

Zusammenkünfte der Marinekameradschaft Salzburg seit 1924

Jeden Freitag im Sekretariat, Franz-Neumeisterstraße 4, ab 18.00 Uhr. Jeden Sonn- und Feiertag im Sekretariat, Franz-Neumeisterstraße 4, ab 10.00 Uhr. Monatsversammlung (Bordabend) jeden 1. Freitag im Monat, jeweils um 18.00 Uhr im Sekretariat in der Franz-Neumeisterstraße. Sollte dieser Freitag ein Feiertag sein, am darauf folgenden Freitag. Änderungen werden rechtzeitig im Mitteilungsblatt der Marinekameradschaft Salzburg, „**Das Bullauge**“, bekannt gegeben.

W.N.

Für den Inhalt verantwortlich: Willi E. Neumann

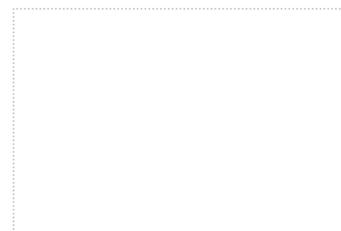
Redaktion und Mitarbeiter:

Willi E. NEUMANN, Kurt WATTENBACH, Kurt HANGL, Ing. Herbert REITTER, Eduard BAYER und Wolfgang ZACHERL

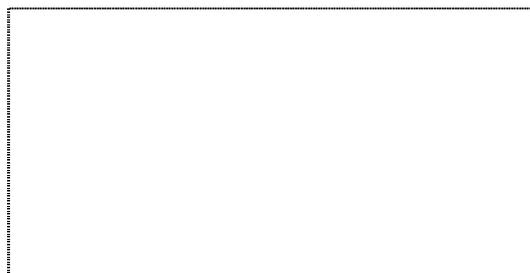
Layout: Willi E. NEUMANN

Alle: Franz- Neumeisterstraße 4, A-5020 SALZBURG

**Marinekameradschaft Salzburg seit 1924
Franz-Neumeister-Straße 4
5020 SALZBURG
Österreich**



Empfänger:



MARINEKAMERADSCHAFT SALZBURG
Franz-Neumeister-Straße 4, A-5020 Salzburg

Raiffeisenbank
Salzburg-Alpenstraße 