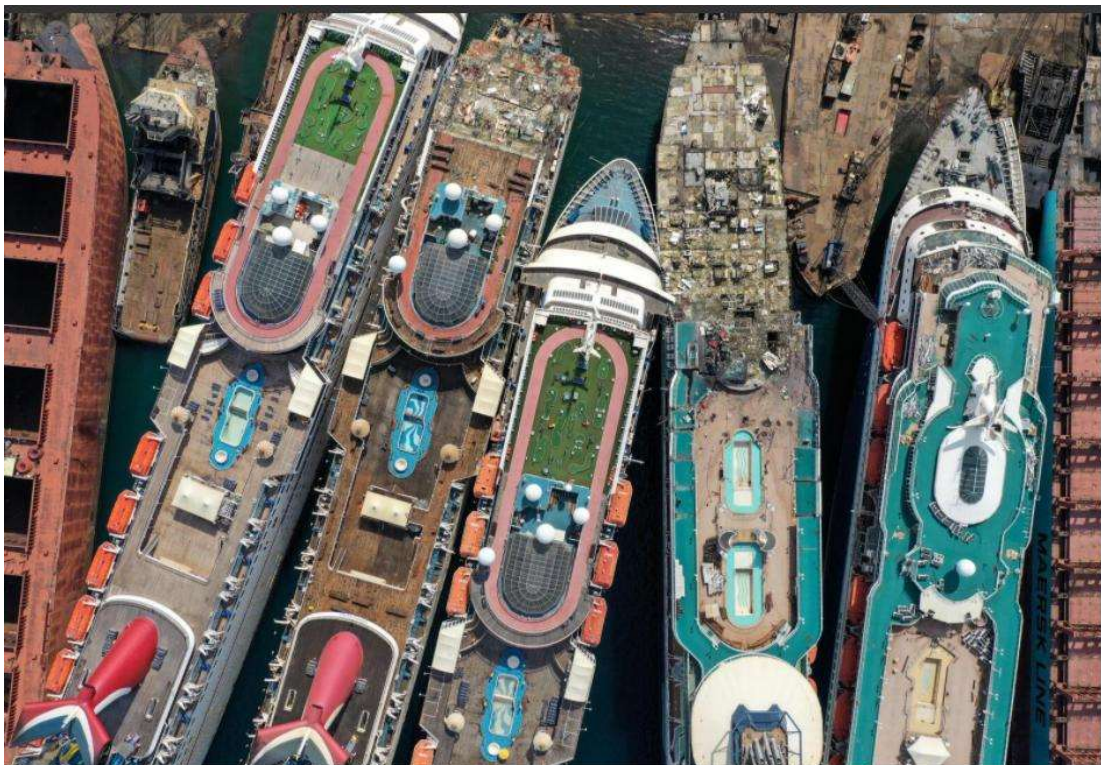




Bordnachrichten

MARINEKAMERADSCHAFT BABENBERG-TRAISENTAL

2. Quartal 2021



Das Bild vom 2. Okt.2020 zeigt stillgelegte Kreuzfahrtschiffe welche auf der Aliaga-Werft in Izmir im Westen der Türkei verschrottet werden. Zum Teil auch auf Grund der Corona-Maßnahmen.

Geburtstage im 2.Quartal

<i>Haböck</i>	<i>Herwig</i>	<i>11.04.1941 (80)</i>
<i>Stefanson</i>	<i>Elfriede</i>	<i>18.04.1941 (80)</i>
<i>Hadwiger</i>	<i>Ursula</i>	<i>28.04.1948</i>
<i>Winter</i>	<i>Alfred</i>	<i>28.04.1950</i>
<i>Track</i>	<i>Margareta</i>	<i>06.05.1938</i>
<i>Härntl</i>	<i>Friedrich</i>	<i>08.05.1947</i>
<i>Scheuch</i>	<i>Waltraut</i>	<i>05.06.1948</i>
<i>Schatzl</i>	<i>Wolfgang</i>	<i>28.06.1950</i>



Allen kranken Kameraden wünschen wir

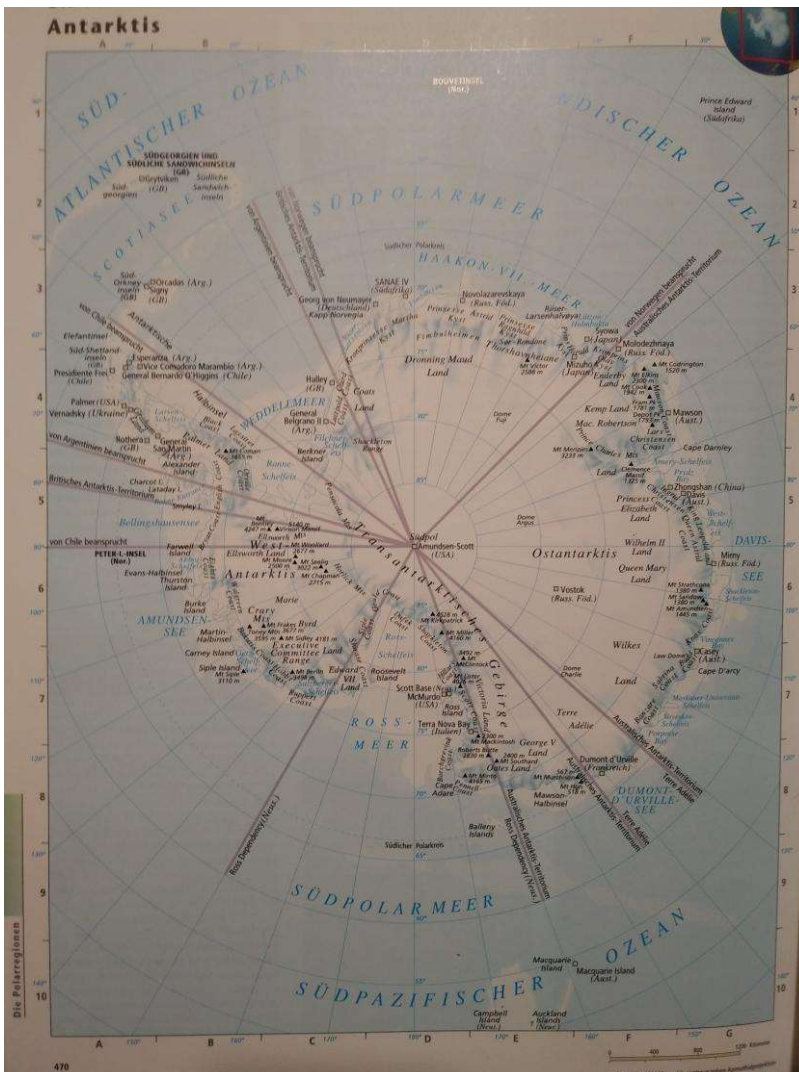
baldige Genesung !!!



Liebe Kameradinnen und Kameraden! Ein Rückblick auf das letzte halbe Jahr stimmt uns einigermaßen traurig, weil aufgrund der angeordneten Corona-Maßnahmen jegliches Vereinsleben zum Erliegen kam, - so auch in unserer MK. Keine Bordabende, keine Sonntags-frühschoppen, keine vorweihnachtlichen Feiern wie Adventmarkt und die Weihnachtsfeier selbst, Jahreswende, usw. Zur Zeit sind auch die Aussichten auf Lockerungen nicht rosig und wir wollen hoffen, dass sich unsere Regierung einer besseren Lösung dieses Pandemieproblems zuwendet. Ich habe zu einer Vorstandssitzung im Rahmen unseres kommenden Sonntags-frühschoppens eingeladen, wo wir Möglichkeiten besprechen wollen, um auch vielleicht in kleinerem Rahmen kameradschaftliche Treffen zu organisieren, um unsere persönlichen Kontakte zu pflegen. Ich kann euch die freudige Mitteilung machen, dass nach langem Warten unser Kasten im Vorraum aufgestellt wurde und wir ihn in Verwendung nehmen können. Ich wünsche Euch noch gute Gesundheit im werdenden Frühling und setze meinen Bericht über den Klimawandel im Anschluss fort

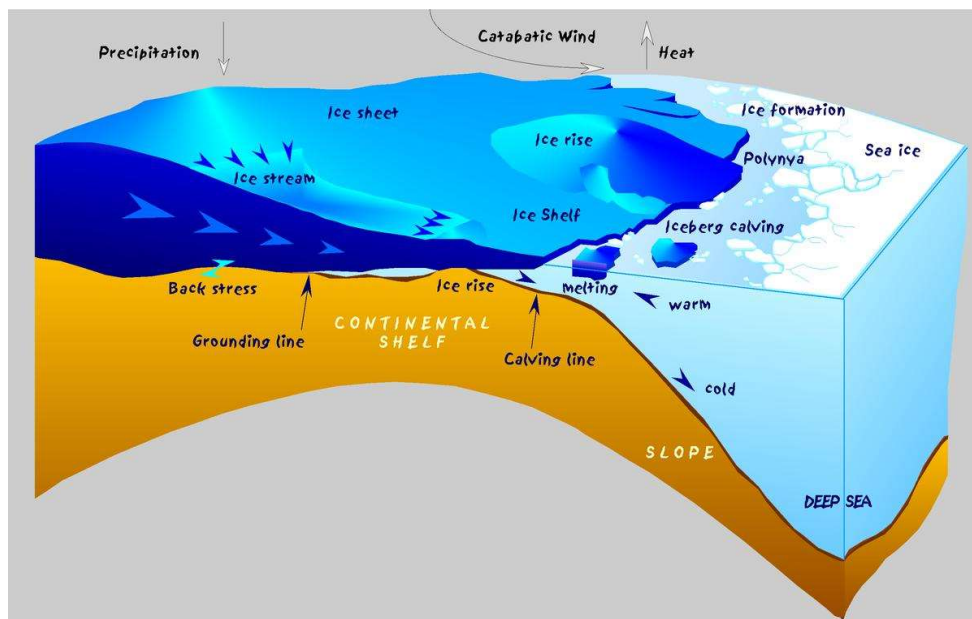
Klimawandel Fortsetzung: Die Antarktis.

Der Kontinent Antarktis mit dem Südpol ist 14,1 Mio. km² groß (im Vergleich ist der Kontinent Australien nur halb so groß, 7,6 Mio km²). Er ist mit Abstand der geheimnisvollste, kälteste (Kältespitzen bis -90 Grad Celsius, Jahresdurchschnittstemperatur ca. -40 Grad Celsius), trockenste und mit einer Durchschnittshöhe von 1.830 m über dem Meeresspiegel höchster Erdteil. Selbst im antarktischen Sommer (Mitte November bis Mitte Februar) steigen örtlich die Temperaturen selten über 0 Grad Celsius. Über dem gesamten Kontinent liegt ein Eisschild von einer durchschnittlichen



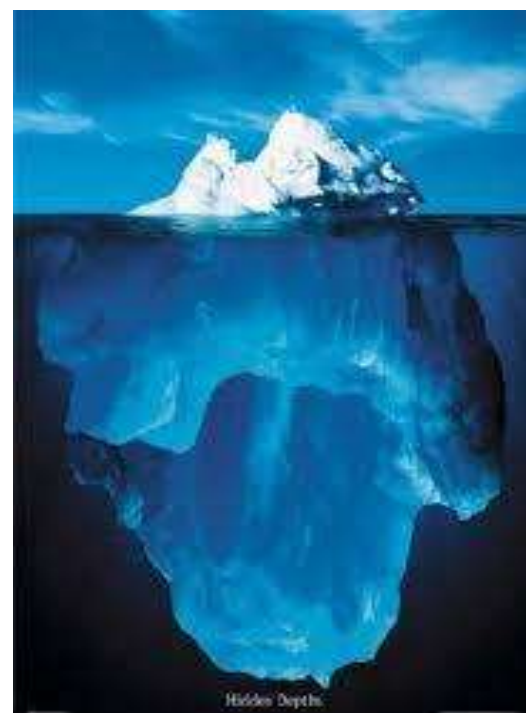
Dicke von 2.160 m. Die maximale größte Eisdicke beträgt 4.776 m. Die Gipfel des antarktischen Gebirges (in etwa Süd-Nord-Richtung, siehe Bild) ragen aus diesem Eisschild bis zu einer Höhe von 4.900 m heraus. Der höchste Berg ist der Mount Vinson mit 4.892 m. Der tiefste Punkt dieses Kontinentes liegt im subantarktischen Graben mit einer Tiefe von 2.555 m unter dem Meeresspiegel, wobei nicht gesichert ist, ob dort nicht auch Wasser in flüssiger Form vorhanden ist. Dieser Eisschild, entstanden durch Jahrmillionen alten Schneefall, ist am Kontinent festgefroren, jedoch fließen die Eisströme (Gletscher) von diesem hohen Kontinent nach allen Seite zu den Küsten ins offene Meer. Dieser Eisschild hat eine Größe von 13,92 Mio. km² und sein Eisvolumen beträgt ca. 90% des Gesamtfestlandeises unserer Erde. Das gesamte Eisvolumen unserer Erde beträgt ca. 30 Mio km³, wovon 91% auf der Antarktis sind. Diese Eismassen fließen von den Höhen des Kontinentes zu den Meeresküsten und ins Meer hinaus. Sie sind viele hunderte Meter dick und bilden damit die sogenannte Schelfeiszone. Sobald kein Kontakt mehr mit dem Meeresboden besteht,

schwimmt das Schelfeis auf und in dieser Zone gibt es dann die großen kilometerlangen und kilometerbreiten Abbrüche von Gletscherteilen (Kalben), die schließlich ins Meer abdriften und als Eisberge das antarktische Meer durchschwimmen. Zur oben angegebenen Größe des Kontinentes kommen noch 3 Mio. km² Schelfeiszone längs den Ufern dazu, wobei es sehr große Schelfeisbuchten gibt. Die Flächensumme der 10 größten Schelfeisbuchten ist ca. 3,38 Mio. km². Die Länge der gesamten Küste beträgt über 20.000 km (Äquatorlänge beträgt 40.000 km), die ebenso mit kleineren Buchten eine zusätzliche



Schelfeisfläche von noch über 500.000 km² bilden.

Die vom Schelfeis abgebrochenen Eisberge haben eine Höhe von 200 bis 1.000 Metern, wobei die Höhe über dem Wasserspiegel nur rund 1/9 beträgt (spezifisches Gewicht: 0,92 kg/dcm³). Nachdem in diesen Eismassen auch Luft-einschlüsse sind, gibt man ein Verhältnis Höhe zu Tiefgang von 1 zu 7 an. Einer der größten Eisberge mit einer Länge von 300 km und einer Breite von bis zu 37 km treibt seit dem Jahr 2000 vor dem Ross-Schelfeis. Im Laufe vieler Jahre (bis zu 30) schmelzen diese Eisberge im antarktischen Meer ab bzw. können auf mehrere Teile zerbrechen.



Was auf Satellitenaufnahmen nicht erkennbar ist, sind die unter der kilometerdicken Eisschicht befindlichen Vulkane. Mit dem Mount Erebus befindet sich in der Antarktis der südlichst gelegene aktive Vulkan der Erde. Der Bereich zwischen dem Antarktischen Ross-Schelfeis und der Antarktischen Halbinsel soll eine der höchsten Vulkandichten der Erde aufweisen. Bis 2017 waren 138 antarktische Vulkane bekannt,- es werden jedoch deutlich mehr vermutet. Aufgrund der im Mittel 2 km dicken Eisdecke sind vulkanische Eruptionen von außerhalb kaum erkennbar.



Außerdem befinden sich unter diesem antarktischen Eisschild viele subglaziale Seen, welche mit Radar und mit Satellitenaufnahmetechniken erkannt wurden. Bisher sind ca. 400 Seen bekannt, von denen etliche miteinander verbunden sind. Der größte von ihnen ist der Wostok-See in der Nähe der russischen Forschungsstation Wostok. Der See liegt hier unter einer Eisdecke von 3.700 bis 4.100 m. Seine Länge beträgt ca. 250 km Richtung Norden und hat eine Breite von 50 km und eine Wassertiefe

von bis zu 1.200 m,- im Mittel 344 m. Die Tiefe seines Wasserbeckens liegt zwischen 400 und 1000 m. Die Wassertemperatur beträgt minus 3 Grad Celsius. Im Jahr 2012 bohrte ein russisch-französisches-US-Forschungsteam bis auf eine Tiefe von 3.623 m (Bohrung mittels Schmelzen des Eises), wobei das Ziel 3.768 m sein sollte. Um aber mit den Bohrgeräten keine organischen oder anorganischen Verunreinigungen in das Seewasser zu bringen, stoppte man die Bohrung ca. 60 m über dem Bohrziel, wobei man sich schon im gefrorenen Seewasser befand. Dieses wurde durch längere Abkühlung zu Eis und bildete Bohrkerne, in denen man Erbgut von tausenden Arten und Organismen fand (höhere Vielzeller aber keine Tiere, jedoch Bakterien 94%, Eucarioten 6% - meist Pilze).

Der Sonnenhöchststand am 21.12. über dem Horizont ist ein Winkel von 23,5 Grad. Vom 31.03. bis 21.09. kommt die Sonne auch tagsüber nicht über den Horizont. Die nordwestliche Spitze der Antarktis liegt auf der antarktischen Halbinsel (ca. 50. Längengrad) und ist vom südamerikanischen Kontinent (Feuerland) nur ca.1.480 km entfernt. Die niedrigsten gemessenen Temperaturen (1983) lagen bei minus 89,2 Grad Celsius.



Zurzeit leben am antarktischen Kontinent (außer den Pinguinen) 1.000 bis 4.000 Personen, die ausschließlich der Wissenschaft in 80 Forschungsstationen dienen. Einige dieser Stationen: Palmer-Station, 1968 erbaut, erhalten durch die USA), Neumayer III (Eröffnung 20.02.2009, unterhalten durch Deutschland), Wostok (Russland) und viele andere.

Die Reismöglichkeiten der Gegenwart bieten allen Abenteuerern und Bergsteigern (R. Messner, Alleingang zum Südpol) die Möglichkeit, die Antarktis zu bereisen und auch den höchsten Berg Mt. Vinson zu besteigen, wie dies Gerhard Osterbauer und Gerald Fiala (aus NÖ) zu zweit im Jahre 2005 in 8 Tagen bewältigt haben.



Reinhold Messner und Arved Fuchs durchquerten die Antarktis im Jahr 1989, indem sie auch jeweils ihren Schlitten mit der Versorgung zogen, und legten dabei auch im Laufschrift (unter teilweiser zu Hilfenahme ihrer Gleitschirme) 2.700 km zurück. Sie starteten am 13.11.1989 und erreichten den Südpol am 30.12.1989, - antarktischer Hochsommer! (Bericht des WDR und Spiegel). Sie erreichten in diesem Jahr sowohl den Nord- als auch den Südpol (Rekord). Neben vielen Einzel-unternehmungen hat der Tourismus seine Wurzeln geschlagen: Es werden Kreuzfahrten, Land-ausflüge auf



Inseln, Eisbergen und Schelfeisgebieten, weiters Rundflüge mit Kleinflugzeugen zum Südpol oder zur US-amerikanischen Amundsen-Scott-Südpolstation mit Bergbesteigungen, wie vorher erwähnt, angeboten. In den Jahren 1990/91 wurden 1055 Touristen verzeichnet, im Jahr 2010/11 steigerte sich die Zahl auf 34.000 und im Jahre 2008/09 sogar auf 40.000. Nach den USA stellt Deutschland die zweit-höchste Besuchergruppe. Das Interesse für solche Unternehmungen, deren Kosten sich in

Bereichen zwischen 25 bis 50.000 €uro belaufen, wird auch besonders durch den in allen Medien verteilten drohenden Klimawandel erweckt, der sich zweifelsohne in den letzten 10 Jahren durch Abschmelzungen in der Schelfeiszone bemerkbar macht. Um die Angst vor dem Verschwinden des antarktischen Eispanzers, der 90 %-igen Süßwasserreserve unserer Erde, mit dem errechneten und dem damit verbundenen Anstieg des Meeresspiegels um mehr als 60m zu nehmen, erinnere ich daran, dass die Jahresdurchschnittstemperatur noch immer bei ca.-40°C liegt!

Da ich vor einigen Jahren große Teile von Südamerika bis Usuaia auf Feuerland bereist habe und mich sehr viel mit der Antarktis beschäftigt habe, wäre es auch mein sehnlichster Wunsch, an einer dieser abenteuerlichen umfangreicheren Expeditionen teilzunehmen, - nur ? – die Kosten liegen halt doch in einer mir von meinem Gewissen nicht zumutbaren Dimension.

Der beliebteste Startpunkt für antarktische Abenteuer ist die argentinische Stadt Usuaia auf Feuerland. Durch die Drake-Passage ist die antarktische Halbinsel im Norden in nur 2 Tagen per Schiff zu erreichen. Schiff ahoi !

Fortsetzung folgt.

Literaturangabe:

Heinz Schön, Mythos Neuschwabenland

Geo Wissen, Verlag Gruner + Jahr AG & Co, 1990

Wikipedia

Fortsetzung: Wie Schiffe Hindernisse überwinden

Einige interessante Schifffahrtskanäle

Der **Kaiserkanal** in China ist die längste von Menschenhand geschaffene Wasserstraße der Erde. Seine Länge beträgt mehr als 1800 Kilometer, die Breite bis zu 40 Meter und die Tiefe 3 bis 9 Meter. Der zu überwindende Höhenunterschied beträgt 42 Meter. Dieser wurde ursprünglich durch Rutschen überwunden. Einzelne Teile des Kanals entstanden schon vor mehr als 2400 Jahren.

Nach der Erfindung der Schleuse im Jahre 984 wurden die Kanäle sukzessive damit ausgerüstet. Mehrmals wurden Teile der Kanalroute neu trassiert oder verlängert. Der Kanal diente für mehr als 600 Jahre als wichtigste Versorgungsader für Peking. Erst ab Mitte des 19. Jahrhunderts verlor der Kanal an Bedeutung und war nicht mehr durchgehend schiffbar. Nach der Gründung der Volksrepublik China setzte man den Kanal teilweise wieder instand er wird heute als regionaler Schiffahrtsweg und als Bewässerungskanal genutzt.

Ein weiterer für die Schiffahrt bedeutender Kanal ist der **Suez-Kanal**. Bereits im Altertum wurde ein Vorgänger der **Bubastis-Kanal** zwischen Nil und dem roten Meer errichtet und 498 v. Chr. fertiggestellt. Dieser Kanal verfiel im 1. Jahrhundert v. Chr. wurde aber unter dem römischen Kaiser Trajan im 2. Jh. n. Chr. wieder hergestellt. Er war bis ins späte 8. Jh. mit Einschränkungen in Betrieb.

Der 1859 eröffnete Suez-Kanal verläuft nur auf einem kurzen Teil im Bereich der alten Kanäle. Die Länge beträgt 193 Kilometer. Da es keine Höhenunterschiede gibt benötigt er keine Schleusen. Er ist für Schiffe bis 240.000 DWT zugelassen. Der Seeweg von Fernost nach Europa verkürzt sich durch den Kanal um rund 3300 Seemeilen (ca. 6000 Kilometer).

Die Griechen bauten im Altertum einige kleinere Kanäle. Einer davon ist der **Kanal von Potidea**. Dieser trennt die Halbinsel Chalkidike vom Festland und wurde ca. 315 v. Chr. erbaut.

Ein vergleichbarer Kanal aus dem 5. Jh. v. Chr. war der **Xerxes-Kanal** auf der Halbinsel Athos.

Der bekannteste Kanal Griechenlands ist der **Kanal von Korinth**. Bereits im 6. Jh. v. Chr. überlegte man an der engsten Stelle zwischen Festland und Peloponnes einen Kanal zu bauen. Damals gab es einen 6 km langen Schiffs-Karrenweg. Unter dem röm. Kaiser Nero wurde 67 n. Chr. mit einem Bau begonnen. Nach 3 Monaten starb Kaiser Nero und seine Nachfolger stellten die Arbeiten ein. Erst 1881 begann der Bau des derzeitigen Kanals. Zwei ungarische Ingenieure waren verantwortlich und 1893 wurde der Kanal vollendet. Seine Länge beträgt 6,35 Kilometer und die Felswände sind bis zu 79 m hoch. An seiner engsten Stelle ist er 24 m breit daher nur für kleinere Schiffe befahrbar. 1923 stürzten 41.000 Kubikmeter Material in den Kanal, was 2 Jahre Räumungsarbeit erforderte. Die letzte Sperre nach einem Felssturz erfolgte im November 2020.



Kanal von Korinth

Der meistbefahrene Kanal ist der *Nord-Ostsee-Kanal* (früher Kaiser Wilhelm-Kanal) in Schleswig-Holstein. Dieser ist knapp 100 km lang und erspart den Schiffen rund 480 Seemeilen (rund um Dänemark). Der Kanal wurde 1895 eröffnet. An beiden Enden, in Brunsbüttel und Holtenau befinden sich Doppelschleusen. Diese dienen zum Ausgleich unterschiedlicher Gezeitengänge, beziehungsweise bei Windstau. Die alten, kleineren Schleusen messen 125 x 22 Meter, die neuen Schleusen messen 310 x 42 Meter. Derzeit sind noch größere Schleusen im Bau, diese sollen die kleinen ersetzen. Als Fertigstellungstermin ist 2024 geplant. Der Kanal wird von 9 Hochbrücken überspannt. Die Durchfahrtshöhe beträgt 40 Meter. In den letzten Jahren passierten rund 30.000 Schiffe den Kanal, 2007 waren es rund 40.000.



Hochbrücke in Rendsburg mit Seilfähre

Der Panamakanal wurde 1914 eröffnet. Er verkürzt den Seeweg von New York nach San Francisco um 8100 Seemeilen. Seine Länge beträgt 82 Kilometer und der Scheitelpunkt (Gatunsee) liegt auf 26 Meter Seehöhe. Die Größe der Schiffe war bis 2016 auf 294 Meter Länge und 32,3 Meter Breite begrenzt (Panamax-Maße). Seit 26. Juni 2016 sind neue, größere Schleusen im Betrieb, diese fassen Schiffe mit 366 Meter Länge, 49 Meter Breite und 15,2 Meter Tiefgang (Postpanamax-Maße). Bei den alten Schleusen, welche noch immer in Betrieb sind, werden Treidelloks zum Schleppen und Stabilisieren verwendet. Dabei kommen starke Lokomotiven mit speziellem Zahnradantrieb zum Einsatz welche Steigungen bis 45 Grad bewältigen und die Schiffe über die Schleusenstufen ziehen.



Im Bild eine Treidellok im Einsatz.

Je nach Größe des Schiffes werden beidseitig eine oder mehrere dieser Loks verwendet. Bei den größeren neuen Neopanamax-Schleusen sind diese nicht mehr erforderlich.

Die für die Durchfahrt durch den Panamakanal benötigte Zeit wird vom Andrang und auch nicht so selten vom Nebel beeinflusst. Für gebuchte Passagen betrug sie 2011 im Durchschnitt 15,2 Stunden für die gesamte Strecke und knapp 11 Stunden von der Einfahrt in die erste Schleuse bis zur Ausfahrt aus der letzten Schleuse. Am 4. September 2010 fuhr der chinesische Schüttgut-Frachter mit dem Namen „Fortune Plum“ (Glückspflaume) als einmillionstes Schiff seit der Eröffnung durch den Panamakanal.



Massengutschiff mit 114.248 t DWT in Neopanamax-Schleuse (DWT = Tragfähigkeit in Tonnen)

Der Amsterdam-Rhein-Kanal wurde 1952 eröffnet. Er dient als Verbindung zwischen der Waal (größter Rheinarm im Mündungsdelta) und dem Hafen Amsterdam. Der Kanal hat eine Länge von 72 Kilometer und verfügt über drei Schleusen. Auf Grund der geringen Durchfahrthöhe von 9,05 Metern, hat er für die Seeschifffahrt nur eine marginale Bedeutung. Unter dem Aspekt der Binnenschifffahrt zählt er zu den meistbefahrenen Kanälen der Welt. Im Jahr 2012 betrug die Anzahl der Schiffspassagen 87.000.

Rhein-Main-Donau-Kanal, Kaiser Karl der Große wollte 793 eine Verbindung vom Rhein zur Donau schaffen. Der Bau scheiterte, weil die Hänge beim Einschnitt einbrachen. Der Bayernkönig Ludwig I. nahm 1836 das Projekt wieder auf,- der Ludwigkanal wurde 1846 eröffnet. Er reichte aber nur von Bamberg bis Kehlheim. 1960 begann man mit dem Weiterbau und 1992 wurde der Kanal fertiggestellt. Mit 16 Schleusen überwindet der Kanal eine Höhendifferenz von 243 Metern. Seine Scheitelhöhe von 406 Meter ist der höchste Punkt des europäischen Wasser-Straßennetzes. Seine Länge beträgt rund 171 Kilometer und er verbindet die Nordsee mit dem Schwarzen Meer. Als Gütertransportweg verliert der Main-Donau-Kanal stetig an Bedeutung,- dagegen ist er zunehmend Anziehungspunkt für Flusskreuzfahrten und Touristen.

Ein sehr interessanter Kanal ist der **Elbig-Oberländer-Kanal**. Dieser wurde 1860 eröffnet und diente vor Allem dem Holztransport vom ostpreußischen Oberland zur Ostsee. Seine Länge beträgt 130 Kilometer und der Höhenunterschied 99 Meter. Interessant ist der Kanal in erster Linie durch die Art der Höhenüberwindung. Auf einer Teilstrecke von 9,5 Kilometern wurden 5 Rollberge gebaut. Jeder davon ist mit einer Standseilbahn ausgerüstet, welche die Schiffe mit Hilfe von Schienenwagen zum nächsten Kanalabschnitt befördert. Die Standseilbahnen sind mit jeweils einem Maschinenhaus ausgerüstet, in dem die Fördermaschine steht. Mit einem Stahlseil werden die Wagen mit dem darauf befestigten Schiff auf einer schiefen Ebene auf den Rollberg gezogen. Am Scheitelpunkt des Rollberges wird der Wagen soweit abgesenkt, bis das Schiff aufschwimmt und selbstständig weiter fahren kann. Der Antrieb der Seiltrommeln erfolgt über Wasserräder. Die größte Steigung der schiefen Ebenen hat der Rollberg bei Schönfeld (Olesnica). Hier überwinden die Schiffe auf einer Länge von 2,2 Kilometern einen Höhenunterschied von 24,5 Metern. Die Größe der Schiffe wird durch die Breite der Schienenwagen begrenzt und beträgt ca. 4,5 Meter. Der Kanal hat seine Bedeutung für den Warenverkehr längst verloren und dieser wurde vom immer stärker werdenden Tourismus abgelöst.



Jetzt geht's über die Wiese bergauf



*Touristenschiff
am Oberländer-
Kanal*

Der **Göta-Kanal** in Schweden, ein weiterer interessanter Kanal, hat eine Länge von 190 Kilometern. Er führt, unter Einbeziehung von 5 Seen zusammen mit dem Trollhättan-Kanal auf 390 Kilometern quer durch Schweden. Der Scheitelpunkt liegt auf 91,5 Meter Höhe, welche mit 58 Schleusen überwunden werden. Ein Höhepunkt ist die Schleusentreppe bei Bergen mit 7 Schleusen. Auf dem Kanal verkehren heute hauptsächlich nur mehr Freizeitboot und Touristenschiffe.



Die Schleusentreppe bei Bergen



Zu den bekanntesten Kanalschiffen am Göta-Kanal zählt die **Juno**. Diese wurde 1874 in Dienst gestellt und ist damit eines der ältesten im Dienst stehenden Passagierschiffe der Welt. Ein besonderes Merkmal der Kanalschiffe am Göta-Kanal sind die als Fender dienenden Rundhölzer.

In Frankreich ist der **Kanal du Midi** (Kanal des Südens) wohl der bekannteste. Er verbindet mit 240 km Länge den Atlantik (bei Toulouse) mit dem Mittelmeer (bei Sete). Der Seeweg rund um die iberische Halbinsel beträgt mehr als 3000 Kilometer und erforderte hochseetaugliche Schiffe. Dazu musste, die von Spanien kontrollierte Straße von Gibraltar passiert werden. Der Kanal wurde 1681 nach nur 14 Jahren Bauzeit fertiggestellt. Die Kanalschiffe wurden vor der Einführung der Dampfmaschinen und Schiffsmotoren getreidelt. Nur auf sehr breiten Stellen konnte gesegelt werden. Mit derzeit 63 Schleusenanlagen mit 98 Schleusenbecken überwindet der Kanal 189 Höhenmeter.

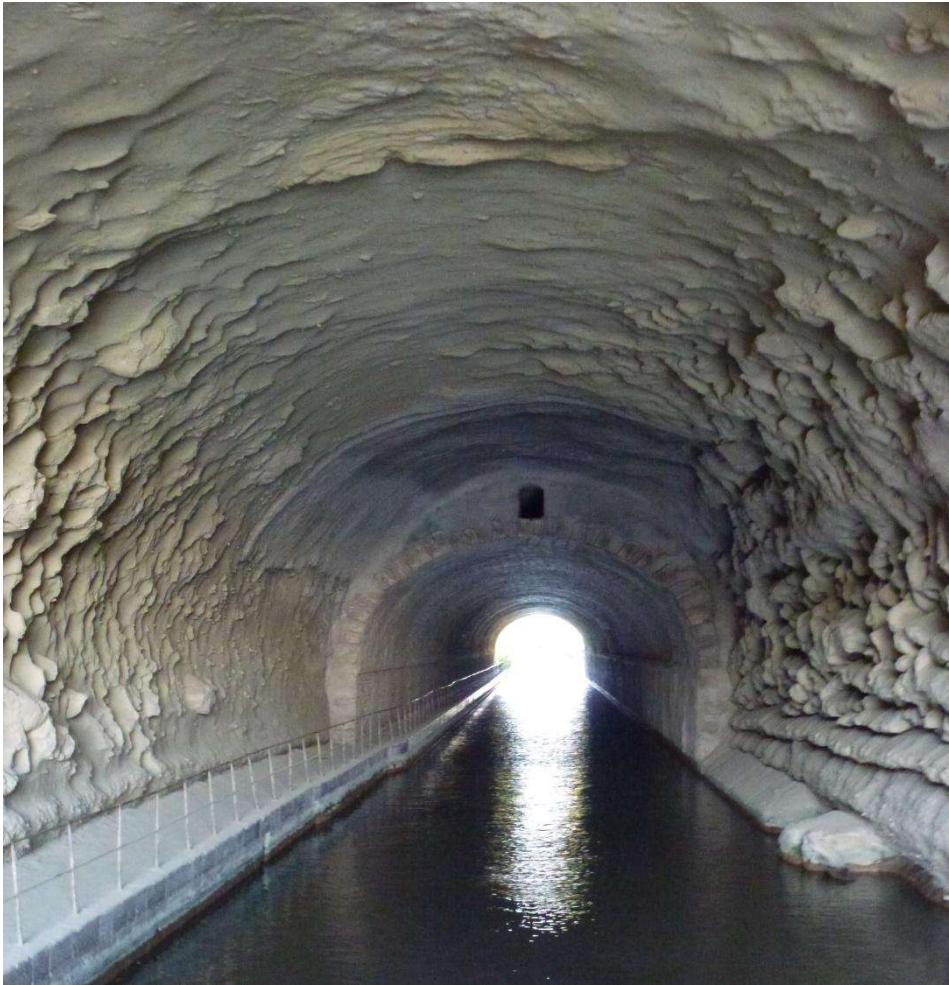
In den 1980er Jahren wurde der Massengut-Transport am Kanal du Midi eingestellt,- seither wird er nur mehr touristisch genutzt. Die überwiegende Mehrheit der Schiffe im Kanal sind Hausboote. Diese können entlang der gesamten Strecke gemietet werden. Ein Patent ist nicht erforderlich, eine kurze Einschulung durch den Vermieter gilt als ausreichend. Die Höchstgeschwindigkeit im Kanal beträgt 10 kmh. Eine besondere Sehenswürdigkeit ist die Schleusentreppe bei Fonserannes in der Nähe von Beziers. Die Durchfahrt dauert bergwärts rund 45 Minuten und talwärts 30 Minuten, wobei wechselseitig zeitlich begrenzt nur hinauf oder hinunter geschleust wird. Um diese Zeit zu verkürzen, wurde neben der Schleusentreppe ein Wasserkeil-Hebewerk errichtet. Die Eröffnung erfolgte 1984,- wegen ständiger Defekte und mangelnder Nachfrage wurde es 2001 stillgelegt.



*Schleusentreppe bei
Fonserannes*



Kanalbrücke über den Argent-Double bei Beziers



Der Tunnel Malpas war der weltweit erste Kanaltunnel

Erich Track
Quellen: Wikipedia
Planet Wissen

Fortsetzung folgt mit Schiffshebwerken

Diese Seite wird vor dem Versenden an die zeitlichen Vorschriften bez. Corona angepasst. Versand erfolgt vor Ende März da 2tes Quartal

Termine:

Leider dürfen auf Grund der derzeitigen Situation betreffend Lockdown keine Treffen stattfinden.

Daher ist auch noch unklar, wann die für Anfang März anstehende Generalversammlung stattfinden kann.

Wir können nur hoffen, dass wenigstens die sonntäglichen Frühschoppen bald wieder erlaubt werden.

Bis dahin wünschen wir Allen: bleibt gesund und guten Mutes, es müssen doch einmal die Lockdowns ein Ende nehmen.



Modell der „Traisen“ von unserem Kameraden Ernst J. Oppel

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
ZVR: 767 727 483*