

Undersøgelsesrapport

Hjuldamperen Express I (Expreß I)

Sted:

Østersøen
Øst for Møn (Danmark)

Undersøgelsesdato:

17.08.2024

Forfatter:

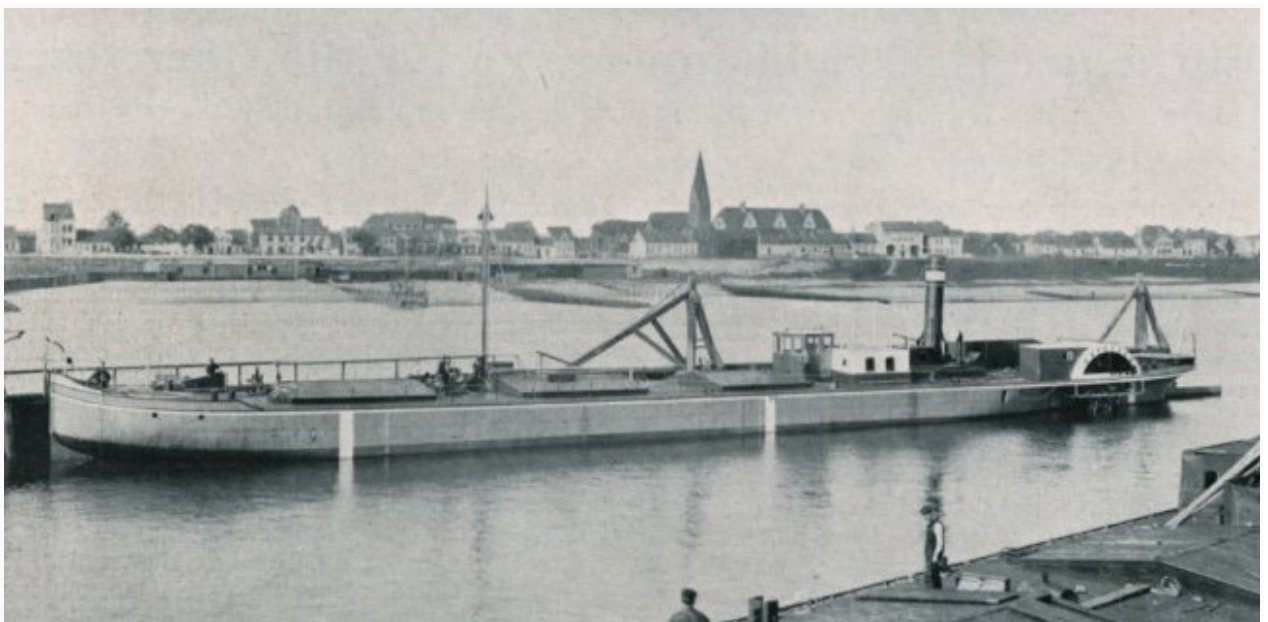
Holger Buss

Oversætter:

Henrik Absalon

Version:

29.10.2024



Indledning	3
Beskrivelse af vraget	3
Positionen på vraget:	3
Fotogrammetrisk optagelse af vraget - 3D fotografering af vraget	3
Undersøgelses området	4
For- og agterstævn	4
Hele 3D-modellen	5
Ortofotografering	5
Printet 3D-model	6
Tegning af vraget	7
Hjuldamper EXPRESS I-III	8
Specialmodel af en hjuldamper.	9
Sammenligning af vrag vs. tekniske tegninger.	11
Dimensioner	12
Detaljer på hækken.	13
Detaljer på stævnen.	14
Maskine og skovlhjul	15
Historiske fotos	16
Rapport fra rederiet Johannes Ick om tabet af deres skibe.	19
Identifikation	21
Entydig identifikation via brev fra rederiet.:	21
Forkert identifikation: hjuldamper HANS	22
Forholdene i maj 1945 - kort før krigens afslutning.	23
Syge transport	24
8.-9. Mai 1945	26
Vrag fund	26
Omkring Express III	27
Express III i Leer	28
Kaptajn Alfons Czuba	29
Forliset.	30
Kaptajnens udtalelse	30
Vejret	30
Skade på bagbords delen	31
Skade midtskib	31
Sammenfatning / Konklusion	32
Projektet: Marine Research Germany	33
Forfatter	34
Seneste version tysk, engelsk og dansk:	34
Tak til bidragsydere:	34
Kilde	35

Indledning

Denne efterforskningsrapport beskriver vraget af en hidtil uidentificeret 57 m lang hjuldamper nær Møn (Danmark). Den blev dykket, undersøgt og 3D-modelleret som en del af "Marine Research Germany"-projektet. Det var længe mistænkt af danske dykkere, at det var vraget af hjuldamperen LAUENBURG IV / HANS, med en længde på 38m var det alt for lille og meget smallere, derfor kunne den udelukkes. De danske dykkere fandt Wehrmacht-materiale i vraget for år tilbage. Vi antog derfor, at skibet blev brugt af Kriegsmarine. Efter lidt research i 'GRÖNER - De tyske krigsskibe' stødte vi på hjuldamper EXPRESS I under kategorien "Passagerdampere i østpreussiske farvande 1939-1945", hvis længde, bredde og formodning om at synke passede godt. Historiske fotos og skitser blev sammenlignet med vraget, og dokumenter blev undersøgt i Freiburg og Koblenz krigsarkiver.

Beskrivelse af vraget



Opretstående stålvrage i ca. 20m vanddybde på sandbund. Store dele af det skylles ud i sandet. Det øverste dæk med sine fire læsseluger kan stadig tydeligt ses. Der er to skovlhjul bagpå, som ikke stikker ud over sidevæggene. Der er ni tilbehør til skovle. Kun en af de bevægelige knive er tilbage. Den to-cylindrede dampmaskine hviler på et maskinfundament bestående af tre stærke ståldele. Ligeledes agter er dampkedlen med to brandrør 3,4 m lange og 2,8 m i diameter. Brandrørene vender mod maskinen. Længere fremme, direkte foran lastrum 3, er der betjeningskonsollen med rester af rattet. Styrhusets sekskantede form kan stadig ses på dækket. Timing-kæderne strækker sig 90 grader fra den. I den forreste tredjedel af vraget er der en foldemast, der er placeret agter. Et robust skot adskiller stævnsektionen fra lastrum 1. På dækket kan man finde gummi hjulene, som ifølge danske dykkere (der har dykket i vraget længe) oprindeligt tilhørte to motorcykler. Helt forrest er der et spil på hovedet. Fire lodrette dobbeltpullerter kan ses på hver side af skibet.

Den 12. december 2003 blev vraget inkluderet på søkortene:

HH333/700/03 12/12/03 WK 19.8MTRS I 5456.90N, 1238.28E [WGD]. LÆNGDE CA 56MTRS.
(Dansk NM 48/1143/03). - NM 444/04 (Kilde)

Positionen på vraget:

Øst for Møn (Danmark)

54°56,901'N 012°38,26'O

Fotogrammetrisk optagelse af vraget - 3D fotografering af vraget

Fotogrammetri billeder blev taget i et 45-minutters dyk den 17. august 2023. Videooptagelserne fra de seks specialindrettede kameraer blev opdelt i 9.485 individuelle billeder og behandlet af

pc-softwaren Agisoft Metashape. Et 3D-objekt af vraget blev skabt ved hjælp af 2,5 millioner trekanter.

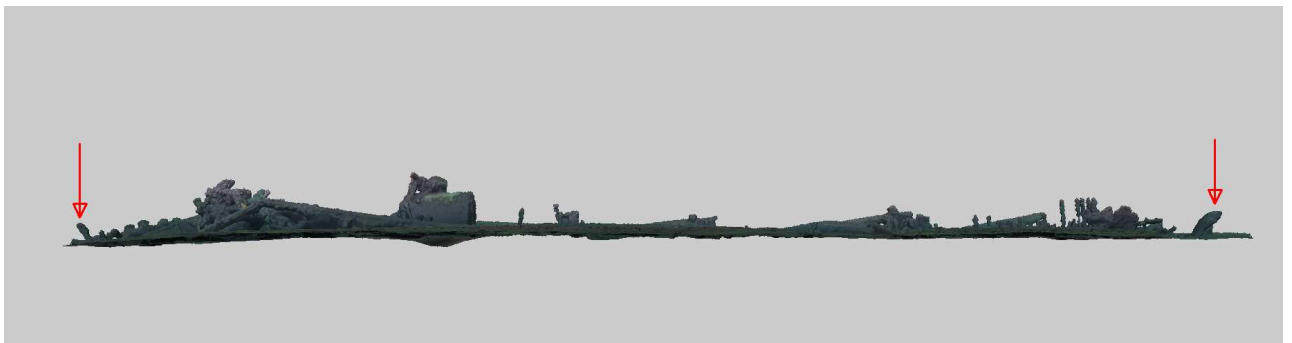
Undersøgelses området

Det undersøgte areal på 1900m² svarende til ca. 93x20m. Et større område på hver yderligere 20m blev undersøgt i stævn- og agterstævnsområderne for at sikre, at hele skibets længde var inkluderet i scanningen. På den måde kan det udelukkes, at skibet eksempelvis var længere agter, hvis området i agterstavnen var til sandet.



For- og agterstævn

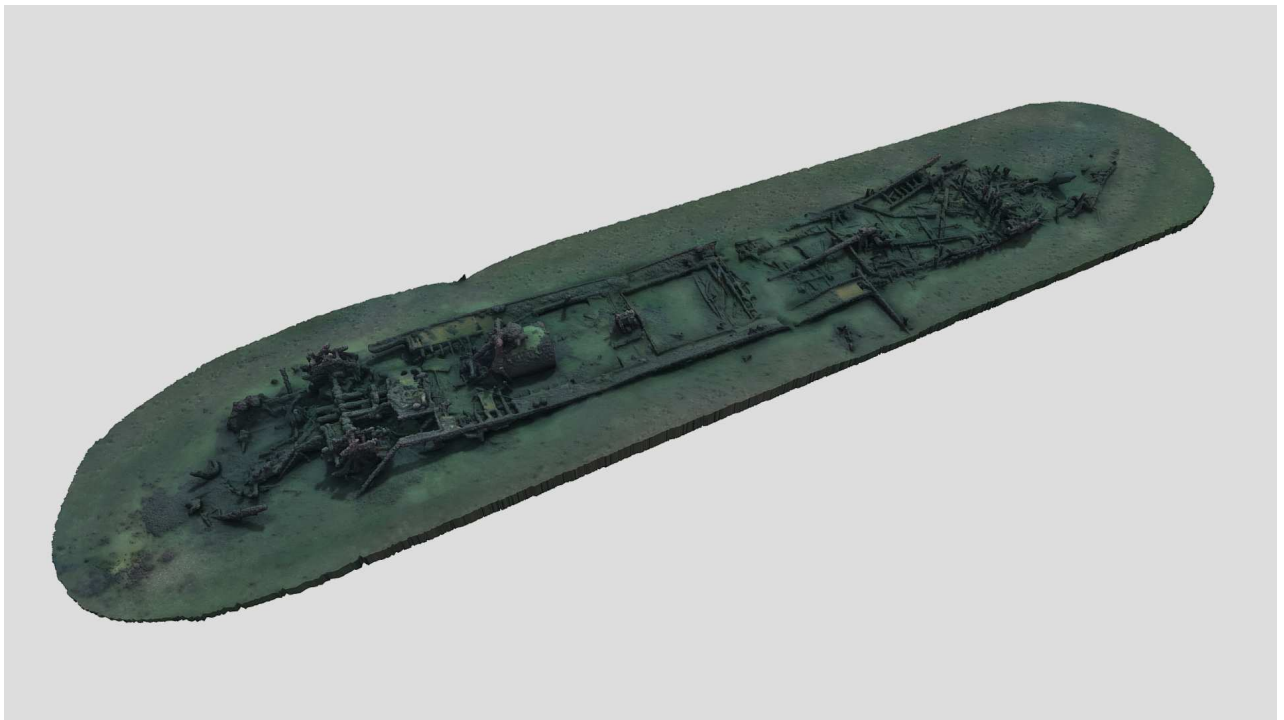
I fotogrammetri kan man tydeligt se hækken og stævnen. På den måde kan vi sikre, at vi har scannet hele vraget.



Hækken
Set fra siden af vraget.

Stævn

Hele 3D-modellen



Lavet af forfatter Holger Buss

3D-modellen kan ses som et roterende objekt her: [Sketchfab](#)

Ortofotografering

Ud fra fotogrammetrien kunne der skabes et skaleret ortofoto med en opløsning på 1 cm pr. pixel.



Hier der Link zum Foto: [Ortofoto](#)

Printet 3D-model

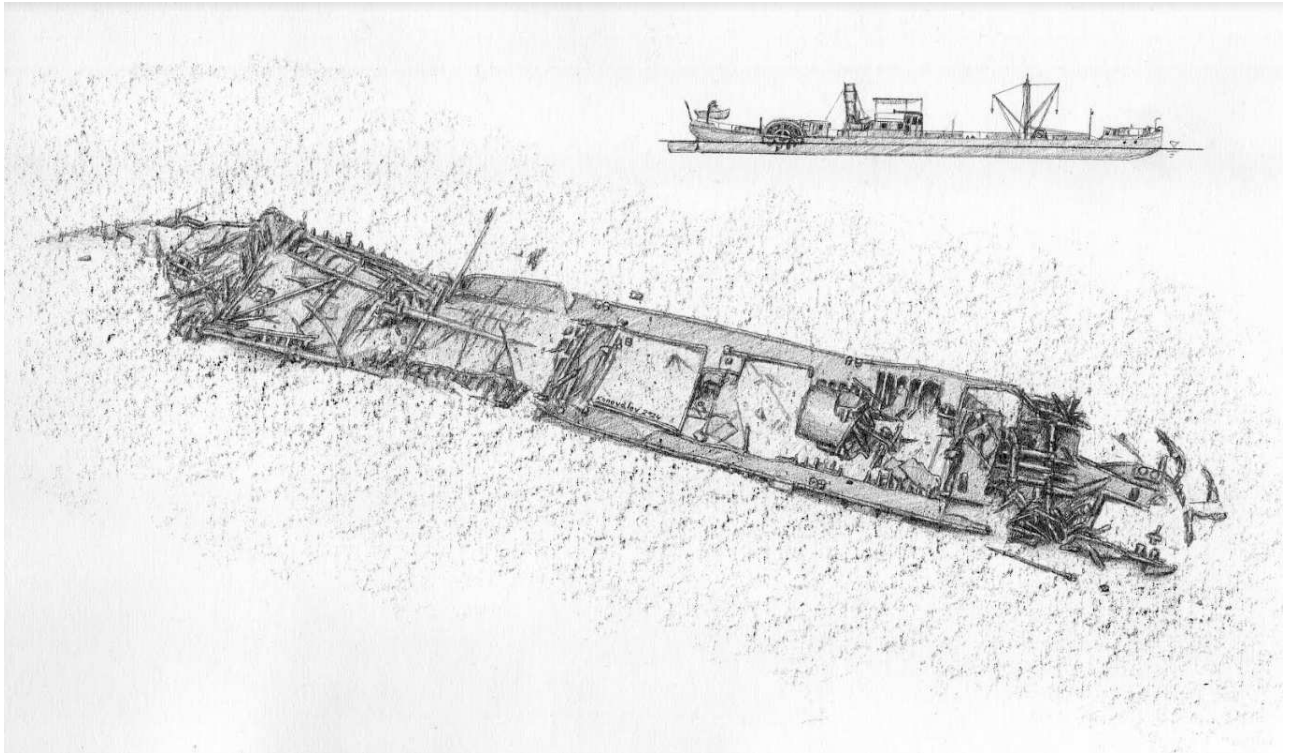
En 60 cm model blev lavet ud fra de digitale data. Udskrivningstid: 12 timer. Malet i hånden.



Foto: Holger Buss

Her er 3D-dataene til at gengive: www.dive3d.eu

Tegning af vraget



Tegning af ekspeditionsdeltagere Alexey Konovalov (<https://www.wrackzeichner.de/>)

Hjuldampere EXPRESS I-III

Tre identiske hjuldampere blev bygget af Atlas-værftet

Byggeår:	1911
Værft:	Atlas Bremen
Længde fra rorakse til stævn :	57m
Brede:	7,80m
Sidehøjde:	2,2m
Dybdegang:	1,2m
Hastighed:	14 km/h
Kulmængde:	15t
Maskinkraft:	185 Psi

Express I

Byggenummer.: 67

1911: gebaut für Wilhelm Reese, Bodenwerder

10.1912: Hagens, Anthony & Co., Morsum

12.1912: Bremer Schleppschiffahrt Ges., Bremen

12.1939: Bremen-Mindener Schleppschiffahrt Ges., Bremen

10.1940: Johannes Ick, Danzig

3.1945: Afgået fra Hela og sank på vej mod vest

Express II

Byggenummer.: 68

1911: gebaut für Wilhelm Reese, Bodenwerder

10.1912: Hagens, Anthony & Co., Morsum

12.1912: Bremer Schleppschiffahrt Ges., Bremen

12.1939: Bremen-Mindener Schleppschiffahrt Ges., Bremen

10.1940: Johannes Ick, Danzig

5.1945: sprængt i Danzig (Danzig-Heubud).

Express III

Byggenummer.: 69

1911: gebaut für Fr. Sauerland, Kemnade

10.1912: Hagens, Anthony & Co., Morsum

12.1912: Bremer Schleppschiffahrt Ges., Bremen

12.1939: Bremen-Mindener Schleppschiffahrt Ges., Bremen

5.1940: August Niemeyer, Oedelsheim; HO Bremen

7.1940: Bremen-Mindener Schleppschiffahrt Ges., Bremen

10.1940: Johannes Ick, Danzig

3.1945: Haff-Flottille, Verwundetentransporter

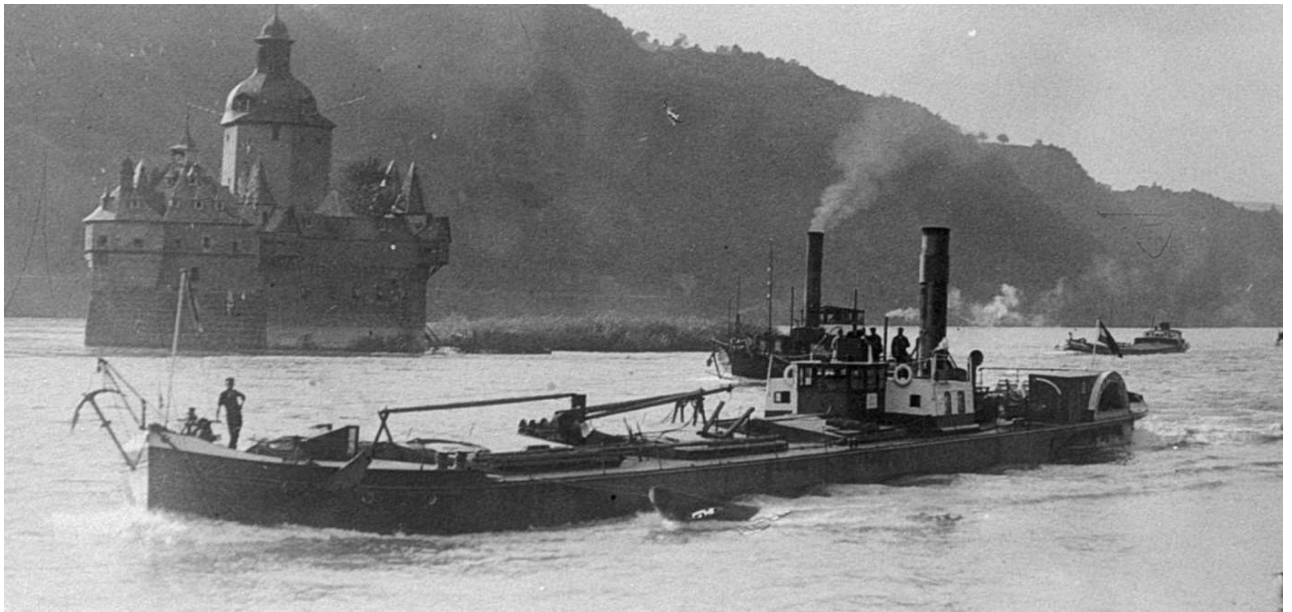
9.1945: Johannes Ick KG., Lübeck

1949: Martin Jansen, Westrhauderfehn, HO Leer

Byggenummer 91 ?

I den håndskrevne byggeliste fra Atlas-værftet af Reinhard Schmelzkopf: "Strandgut 1 1982 Atlas-Werke", nævnes et fjerde agterhjul med nummer 91. Efter at have sammenlignet listen med den originale liste fra Krupp-arkivet i Essen, viser det sig at være en fejl.

Specialmodel af en hjuldampere



Kilde: [1] Wochenschrift Prometheus, 1912 Dampfer auf der Weser in alten Ansichten
Das Schiff vor Burg Pfalzgrafenstein im Rhein bei Hochwasser



Schiffbau Zeitschrift 25. Oktober 1911 ([Link](#))

Udviklingen og produktionen af den specielle type hjuldampere blev bestilt af firmaet Hagens, Anthony & Co. Bremen fra Norddeutsche Maschinen- und Armaturenfabrik GmbH i Bremen (omdøbt Atlas-Werke Bremen fra 1911). Karakteristikaene for de tre planlagte skibe, som oprindeligt var beregnet til skibsfart på Weser, blev bestemt som følger:

- Størst mulige skrog tilpasset sluserne
- Lavt træk på grund af den ofte lavvandede sejlrende
- Nem at bruge med så få personale som muligt

Hjuldampere blev generelt betragtet som den type, der kunne sejle på lavt vand. Men på grund af at hjulene er forlænget til siderne, har de klassiske sidehjulsdampere en ekstraordinær bredde, der ikke ville passe ind i låsesystemerne. Så udviklingen af en ren sternwheel damper begyndte.

Som navnet antyder, har den forenet hjulene ved agterstavnen på en sådan måde, at deres ydre kant stadig er inden for midterskibets linjeføring. For at balancere skibet skulle motorer og dampanlæg faktisk have været adskilt, med kedlen stående i fordækket. Denne ordning ville dog have krævet mere driftspersonale. Derudover ville det lange damp rør have forårsaget unødvendigt strømtab. Så det blev besluttet at genforene kedel og motor i hækken. Den ekstremt vigtige balancering af skibet i den tomme dybgang med dette arrangement kunne kun opnås ved at skifte fra den rene sternwheel damper til stern side wheel damper type. I dette tilfælde adskilles hjulene, og en indsnævret fortsættelse af skroget skubbes mellem dem. Denne form for forskydningsfordeling, i forbindelse med en vandtank installeret i fordækket, gjorde det muligt at opretholde det tilladte lave træk bagtil. På grund af vanskeligheden ved at balancere blev denne type hækside-hjuldampere med kedel- og motorsystemer kombineret i agterstavnen kun bygget i tre eksemplarer. I hvert fald kendes ingen andre sådanne skibe.

Norddeutsche Maschinen- und Armaturenfabrik havde den økonomisk mest fordelagtige form af skibsskroget testet og optimeret i bugseringsforsøg udført af Norddeutscher Lloyd i Bremerhaven. På grund af broer kunne skovlhjulene inklusive hjulkasser ikke være for store. Masten fik også en foldeanordning og skorstenen havde endda to foldeanordninger. Roret fik dampassistance og skibet kunne også styres via et mindre andet rat på kabinens dæk. Det gav kaptajnen et bedre overblik. Rorkvadranten blev flyttet af kontrolkæder. For bedre styrbarhed ved lave hastigheder havde skibet også et stævnrorblad, der passede til stævnens form og blev styret via en separat rorpind. Der var fire dobbelte pullerter på skibssiderne som fortøjningslinier.

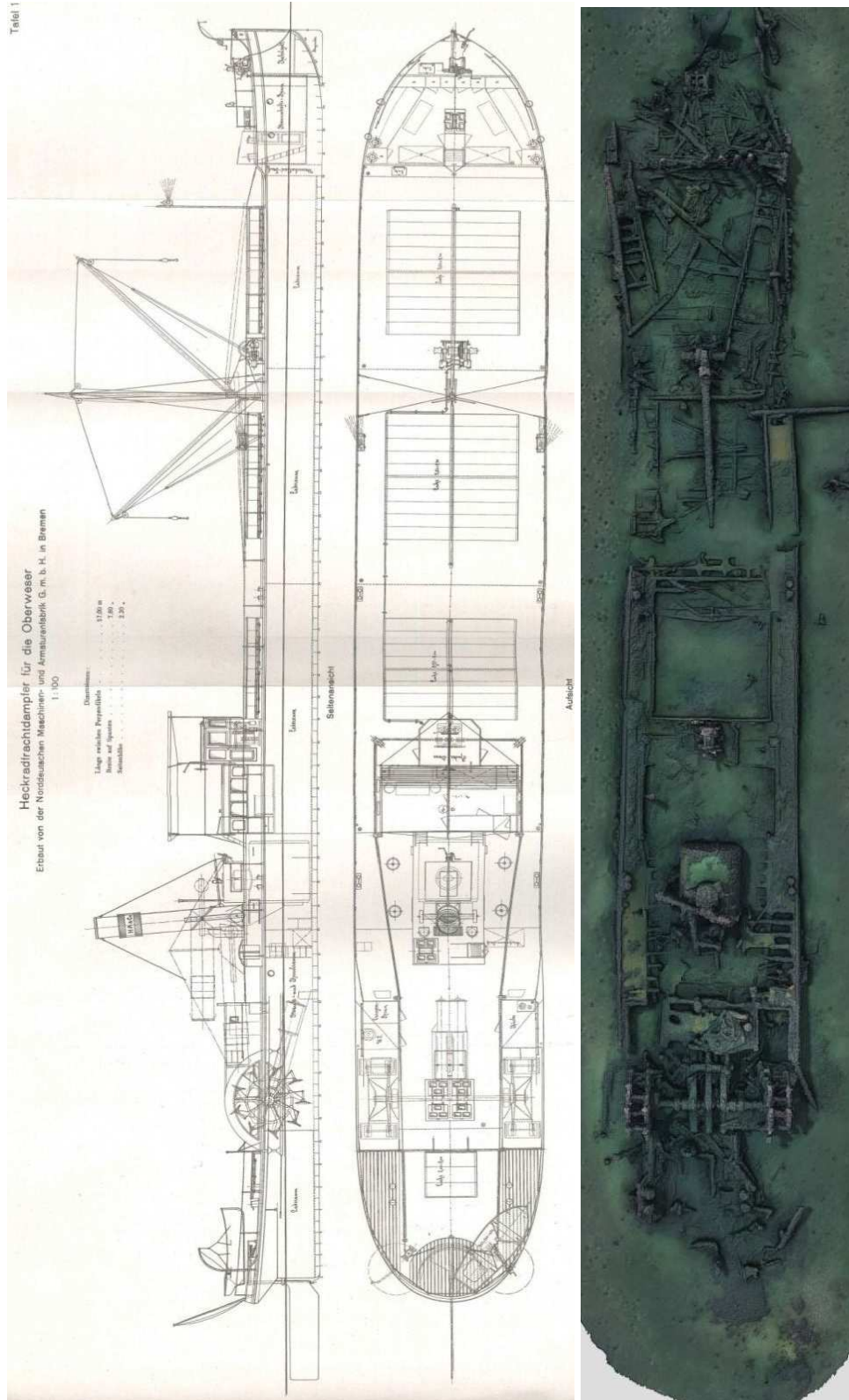
Hovedlastrummet strækker sig ind i tre rum, som var adskilt fra hinanden af vandtætte skotter. Bredden af lugerne i de tre lastrum var 5,4m. Der er et mindre lastrum installeret bag lastrummet. Masten var designet til 1t og kunne foldes ned ved hjælp af en foldeanordning. De to mandskabsrum var placeret i fordækket og var adskilt fra vandtanken af et vandskott. De var beklædt med træ og indeholdt køjer, skabe, en bænke og et bord. Det dampdrevne ankerspil var også i fordækket. Kahytstrukturen indeholdt to rum og var lidt sænket for at give mere loftshøjde. I de to sidehjulshuse var der køkken i styrbord side og toilet- og lamperum i bagbord side. Kulbunkerne var placeret ved siden af kedlen. Maskinfundamentet bestod af tre kraftige ståldragere, der også fungerede som kedelfundament og langsgående bjælker til skibet. Maskinen bestod af en to-cylindret dampmaskine med 350 mm og 650 mm cylinderdiametre og 1000 mm slaglængde. Den kørte 31 rpm. Hjulene havde ni bevægelige klinger. Kedlen var en vandret cylinderkedel med to brandrør og 70 kvadratmeter varmeplade. De tre dampere opfyldte stort set kravene, så en fjerde blev straks taget i brug (*). Ingen andre dampere af samme design kendes. Hjuldampere rejste ruten fra Bremen til Kassel på en uge

* En fjerde hjuldampere blev ikke bygget, og kun tre optræder på den originale Atlas værfts byggeplan.

Sammenligning af vrage vs. teknisk tegning

Opdagelsen af den tekniske tegning var et stort lykketræf, for denne tegning gør det muligt at sammenligne vrageet meget præcist med hjuldampere fra Bremen.

På dette tidspunkt vil jeg gerne takke brugeren "Muranfan" fra [Binnenschifferforum](https://www.binnenschifferforum.de/) Tak til vedkommende som har stillet tegningen til rådighed.



Dimensioner

Ifølge de tekniske oplysninger havde skibet følgende dimensioner:

Længde fra rorakse til stævn	:	57m
Brede:		7,8m
Bredde på læsselugerne:		5,4m

Gennem en speciel og defineret opstilling af kamerarammen, der bruges i fotogrammetri, kan vraget efterfølgende måles på pc'en.

Disse dimensioner svarer utvivlsomt til vrgets dimensioner.

Længde: 57,0m



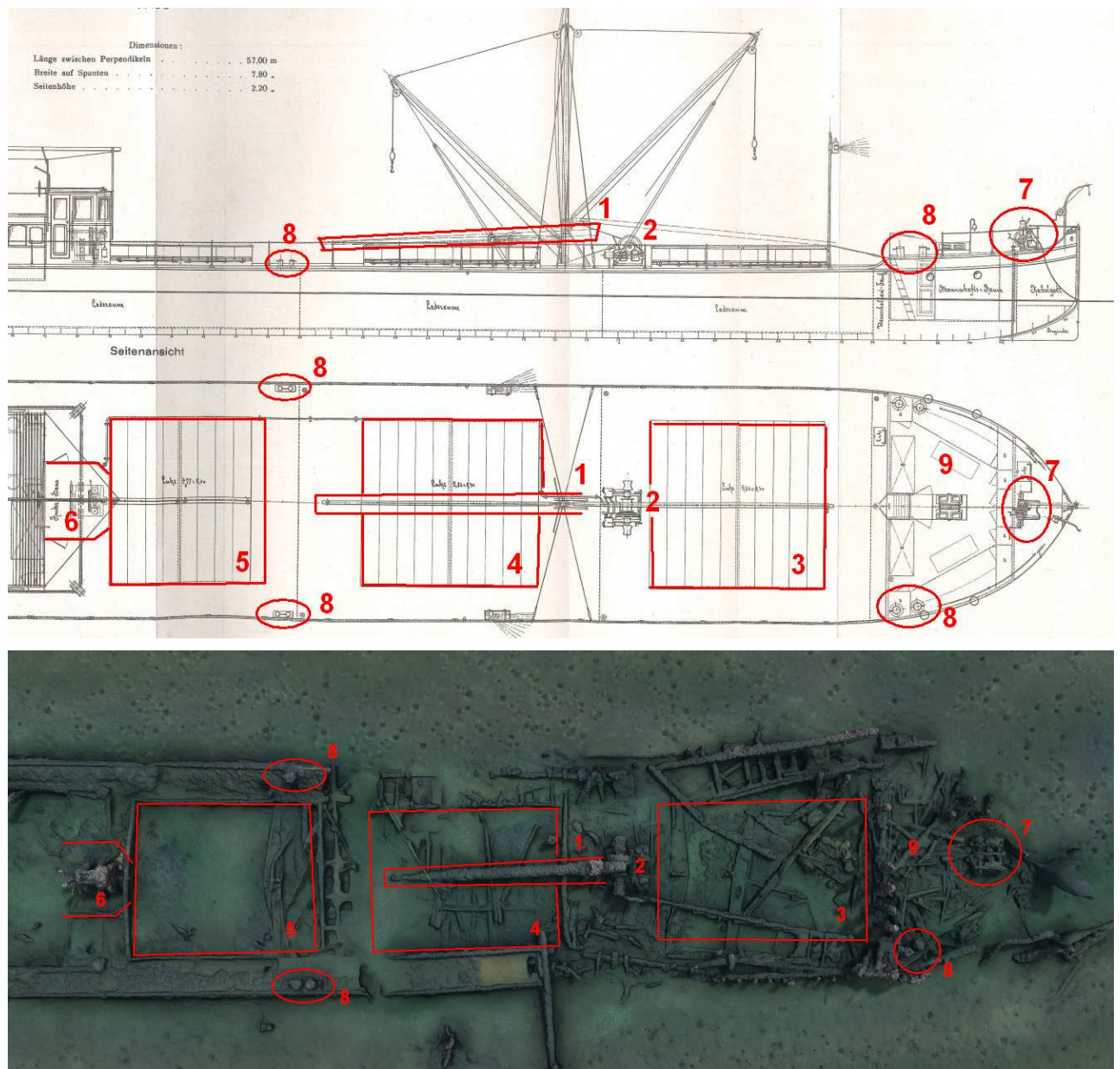
Brede: 7,83m



Lastluge: 5,41m

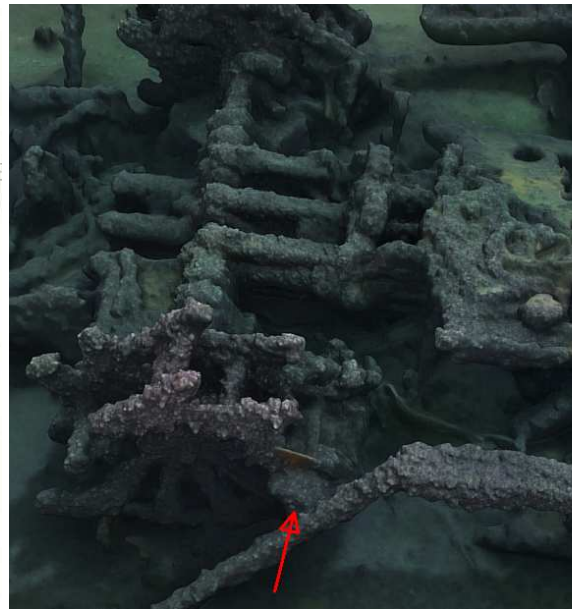
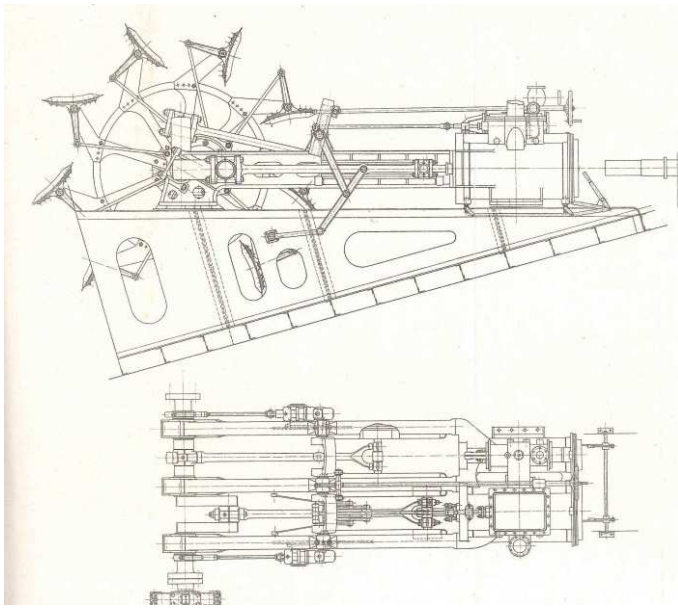


Detaljer på stævnen



1. Sammenfoldelig mast
2. derrick spil
3. Lastrum 1
4. Lastrum 2
5. Lastrum 3
6. Ankerspil
7. Dobbelt pullerter
8. Mandskabsrummet

Maskine og skovlhjul



Den to-trins dampmaskine drev de to hjul direkte og synkront via en krumtapaksel. De faktiske vinger var bevægelige og styret via en excentriker. Det resulterede i, at vinklen på de enkelte vinger ændrede sig, efterhånden som hjulet roterede, så de sænkede sig mere optimalt i vandet og genererede bedre foder. Kun en af knivene er stadig synlige i dag (rød pil).

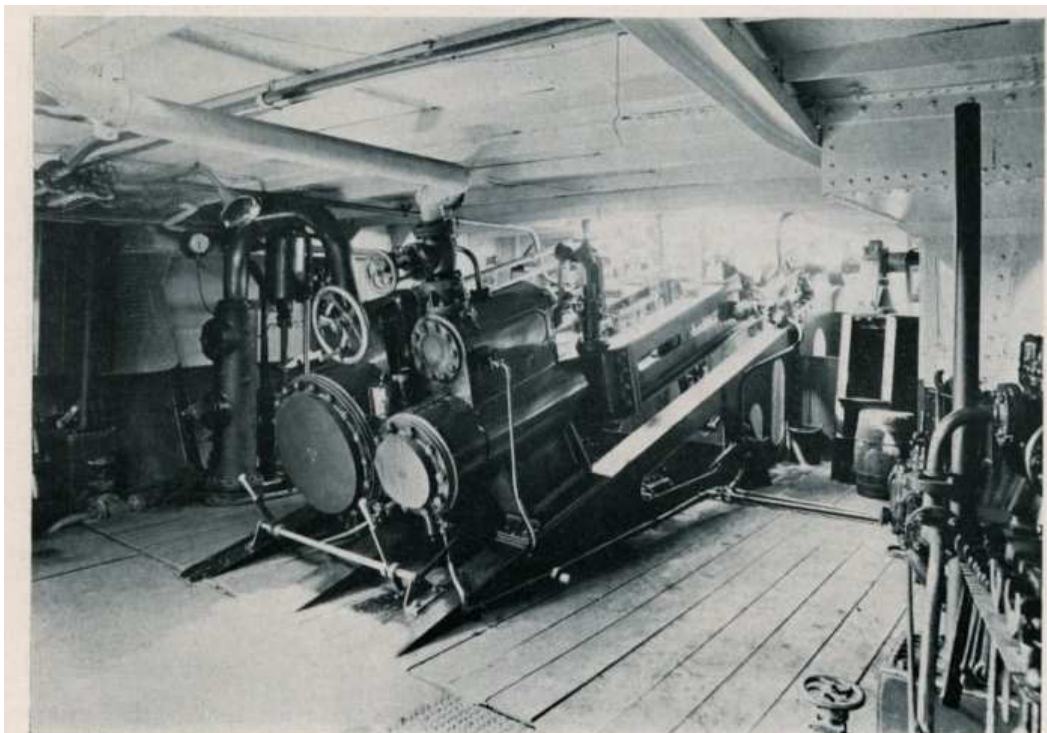
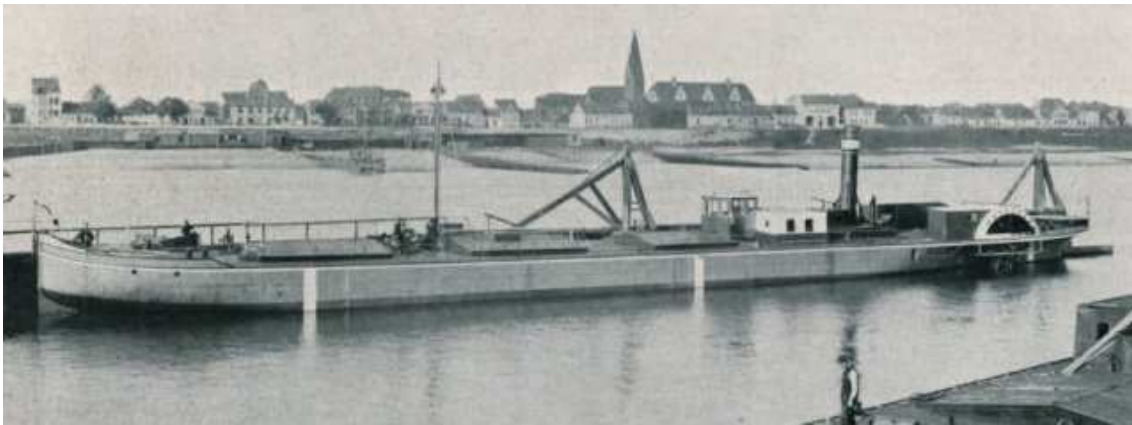


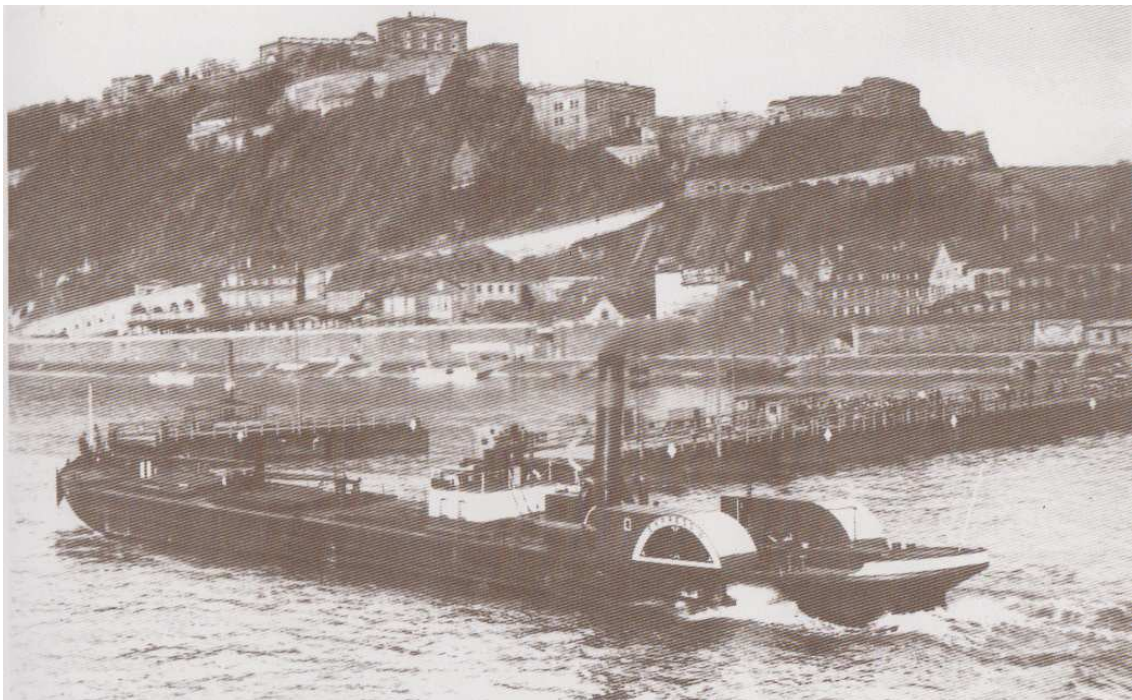
Abb. 4. Blick in den Maschinenraum

Skibsbygningsmagasin 25. Oktober 1911 ([Link](#))

Historiske fotos



Kilde: Schiffbau Zeitschrift 25. Oktober 1911 ([Link](#))



Alfred Oehmig: Dampskib på Weser i gamle udsigter



Heckraddampfer für 250 t Ladung für die Weser, eines der ersten selbstfahrenden Eil-Frachtschiffe (Atlas-Archiv).

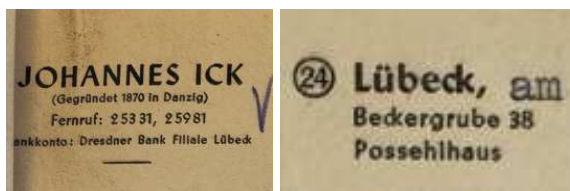
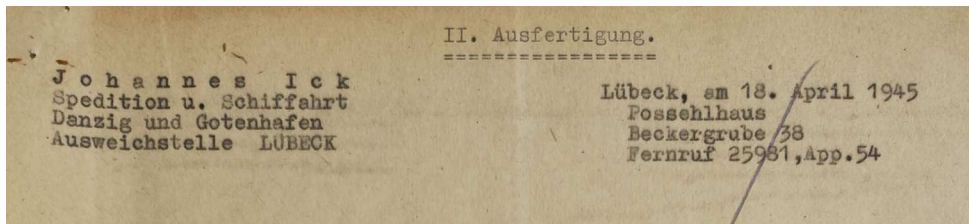
Kilde: Auf dem Garten, Klaus: "Boote, Yachten, Kleinschiffe aus Bremen"

Rederiet Johannes Ick

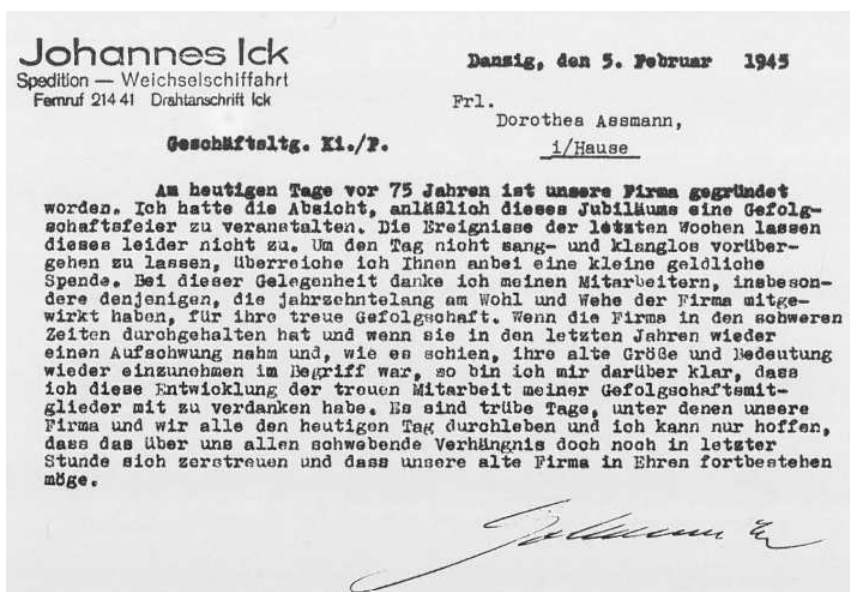
Skibet tilhørte ved forliset rederiet Johannes Ick, der skulle stille skibene til rådighed for Søværnet som havbefordring og flygtningetransport. Der var afdelinger i Danzig (Gotenhafen), Lübeck og Hamborg.

Firmaet blev grundlagt som rederi den 5. februar 1870 i Danzig under navnet Dauben & Ick.

Siden 1918 er Hamburg- og Danzig-afdelingerne blevet adskilt. Der findes et omfattende arkiv i Hamborg (Hanseatic Economic Archive Foundation), som desværre ikke indeholder dokumenter fra Danzig-afdelingen.



Årene 1933 til 1939 var ikke gunstige for Johannes Ick-kompagniets hovedsæde i Danzig. Virksomheden måtte afskedige mange medarbejdere og udlejede en del af kontorlokalerne i sin kontorbygning. Efter det tyske riges felttog mod Polen blev situationen bedre. Bromberg-filialen, der var lukket i 1919, blev genåbnet, og en række skibe blev indkøbt til flodtrafik. Den 5. februar 1945, dagen for dets 75 års jubilæum, eksisterede virksomheden stadig, men få uger senere var alt tabt.



Kilde: "Deutsche Reedereien Band 7" GUD-Verlag

Rapport fra rederiet Johannes Ick om tabet af deres skibe

JOHANNES ICK-DANZIG
gegründet 1870 Spedition/
Binnenschifffahrt/Reederei/
Reparaturverf/Lagerhäuser
AUSWEICHSTELLE LÜBECK

20

Lübeck,
Possehlhaus, Backergrube
Fernruf: 25331, 25981

Zusammenstellung
der verloren gegangenen Fahrzeuge.

1. Güterschiff	"Express I"	347 tons	185 PS	Rm.	70.000.--
2. "	"Express II"	350 "	185 "	"	70.000.--
3. "	"Express III"	349 "	185 "	"	70.000.--
4. "	Neuenburg	289 "	185 "	"	68.000.--
5. "	Leslau	140 "	125 "	"	40.000.--
6. "	Dirschau	175 "	100 "	"	30.000.--
7. Schleppschiff	Herm. Brämer	-	300 "	"	65.000.--
8. "	Alb. Neumann	-	270 "	"	60.000.--
9. "	Amanda	40 "	40 "	"	4.800.--
10. "	Werner	40 "	60 "	"	12.500.--
11. Fahrgast- und Schleppschiff	Bromberg	350 Personen	102 "	"	25.000.--
12. "	Kulm	350 "	90 "	"	30.000.--
13. "	Fordon	400 "	120 "	"	40.000.--
14. "	Gertrud	100 "	120 "	"	20.000.--
15. Lomme	Tiege	44 tons	15 "	"	2.200.--
16. Prahm	Ick I	150 "	-	"	450.--
17. "	Ick II	150 "	-	"	450.--
18. Schute	G 25	110 "	-	"	5.500.--
19. "	G 26	100 "	-	"	5.500.--
20. "	G 32	180 "	-	"	7.600.--
		2.424 tons	2082 PS	Rm.	627.000.--
		1.200 Personen			

Oversigt tabte skibe d. 13. juli 1945

JOHANNES ICK-DANZIG
Gegründet 1870 Spedition/
Binnenschifffahrt/Reederei/
Reparaturverf/Lagerhäuser
AUSWEICHSTELLE LÜBECK

Der Admiral
der Kriegsmarine
Possehlhaus, Backergrube
Lübeck
Dat. - 6. AUG. 1945: 25331, 25981
Buch-Nr.

d. 13. Juli 1945

Admiral KMD, Hamburg, Zweigst. Kiel
Eing. 21. JULI 1945
B.-Nr. 437

An die
Kriegsmarinedienststelle
Kiel

Petr. Zuweisung von Ersatzfahrzeugen für meine verloren gegangenen Schiffe.

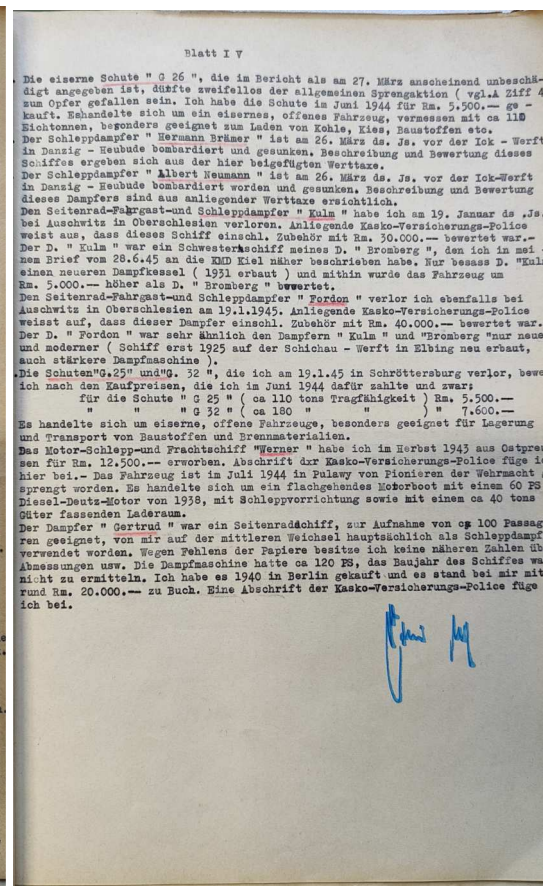
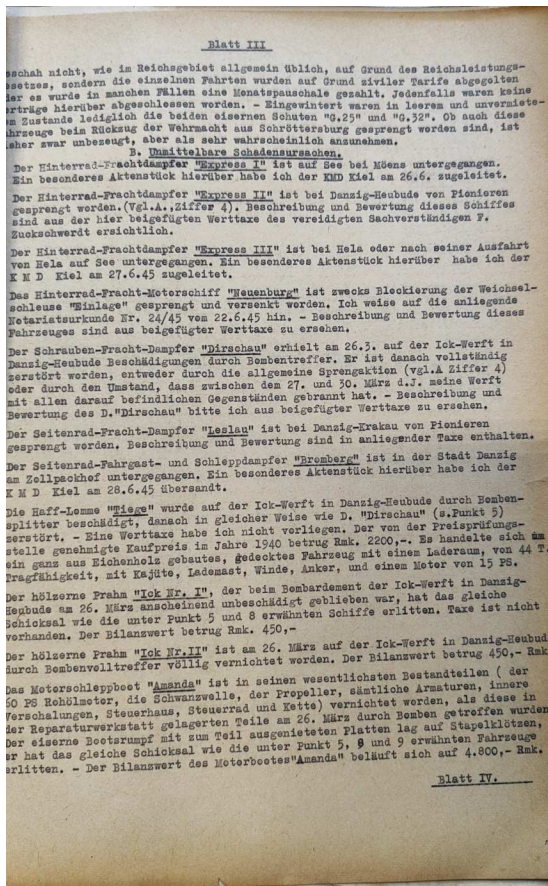
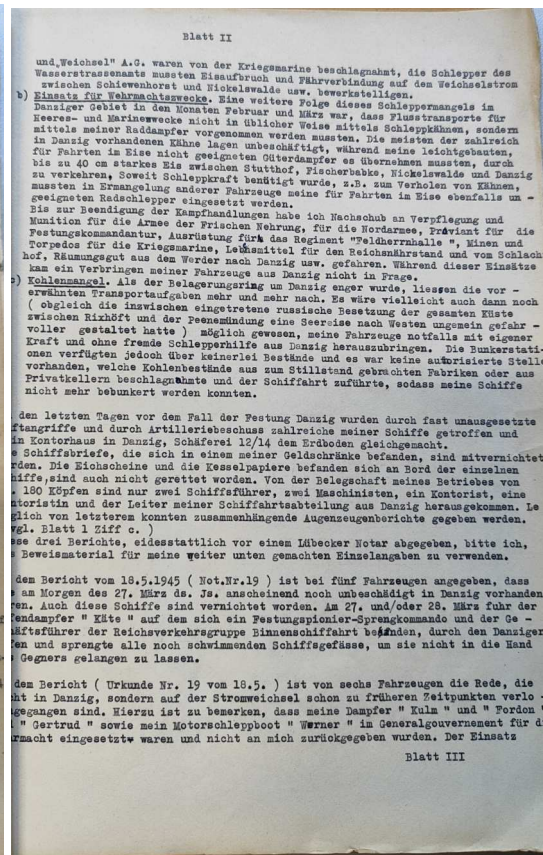
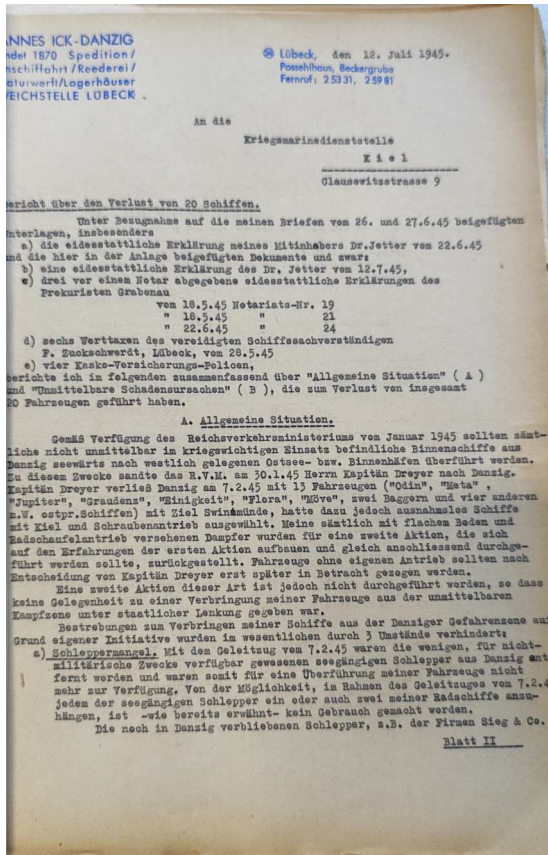
Im Anschluss an meinen der KMD Kiel übergebenen Antrag vom 27.6.1945 und in Ergänzung meines Antrages betr. 3 im Dienst der Kriegsmarine verloren gegangene Dampfer überreiche ich beifolgend einen zusammenfassenden Bericht nebst Nachweisen über die insgesamt erlittenen Schiffsverluste. Danach habe ich im Wehrmachteinsatz, durch Kampfhandlungen und durch Sprengungen auf Grund behördlicher Anordnung ausser den Dampfern "Express I", "Express III" und "Bromberg" weitere 17 Einheiten d.h. insgesamt 20 Wasserfahrzeuge im Werte von Rm. 627.000.-- (laut beiliegender Aufstellung) verloren.

Mein Wunsch und meine Bitte gehen dahin, mir durch Zuweisung von geeigneten Fahrzeugen aus den Beständen der Kriegsmarine den Wiederaufbau meines Betriebes zu ermöglichen und mir Gelegenheit zu geben, mich mit meinen langjährigen Erfahrungen an der Durchführung ernährungs- und rohstoffwirtschaftlich wichtiger Transporte mit Fluss- und Küstenschiffen tatkräftig zu beteiligen.

Ich gestatte mir noch zu bemerken, dass ich durch die Kampfhandlungen in Danzig im März 1945 weitere erhebliche Verluste erlitten habe, u.a. durch Zerstörung meiner Schiffsreparaturwerft, meines Bürohauses, dreier Lagerhäuser sowie sämtlicher Landfahrzeuge.

Für recht baldige Bearbeitung meines Antrages und beschleunigte Zuweisung von Ersatzfahrzeugen wäre ich besonders dankbar.

I dette dokument nævnes det, hvor vores hjuldamperen EXPRESS I sank - "nær Møen".



Identifikation

Der er ingen tvivl om, at vores vag er den specielle type hækside-hjuldampere bygget i 1911 af Atlaswerke i Bremen. Fundene på vraget svarer 100 procent til skibstegningerne. Det eneste, der skal afklares, er, hvilket af de tre identiske skibe det drejer sig om.

For at gøre dette ser vi på, hvor de tre ekspres skibe befinder sig:

Express I

9.5.1945: Sejlede ud fra Hela og sank på vej mod vest.

Express I (14.3.11) Heckrad-S/P; Antoni Hagens, Bremen; 19. Bremer Schleppschiffahrt; 1940 Joh. Ick, Danzig; 28.3.45 VTS, Haff-Fl.; 9.5.45 ↑ von Hela nach Westen laufend / ...

Kilde: GRÖNER - Die deutschen Kriegsschiffe Band 8

Express II

1945: Sprængt i luften i Danzig af tyske pionerer.

Der Hinterrad-Frachtdampfer "Express II" ist bei Danzig-Heubude von Pionieren gesprengt worden. (Vgl. A., Ziffer 4). Beschreibung und Bewertung dieses Schiffes sind aus der hier beigefügten Werttaxe des vereidigten Sachverständigen F. Zuckschwerdt ersichtlich.

Schreiben von der Reederei J. Ick an die Kriegsmarinedienststelle Kiel 12.06.1945 [9]

"Der Hinterrad-Frachtdampfer "Express II" ist bei Danzig-Heubude von Pionieren gesprengt worden."

Express III

1949: Martin Jansen, Westrhauderfehn, HO Leer

Entydig identifikation via brev fra rederiet:

B. Unmittelbare Schadensursachen.
Der Hinterrad-Frachtdampfer "Express I" ist auf See bei Möens untergegangen. Ein besonderes Aktenstück hierüber habe ich der KMD Kiel am 26.6. zugeleitet.
Der Hinterrad-Frachtdampfer "Express II" ist bei Danzig-Heubude von Pionieren gesprengt worden. (Vgl. A., Ziffer 4). Beschreibung und Bewertung dieses Schiffes sind aus der hier beigefügten Werttaxe des vereidigten Sachverständigen F. Zuckschwerdt ersichtlich.

Brev af 12. juli 1945 fra rederiet Ick til søværnet i Kiel

Det nævnes her, at Express I sank ved "Møn". Præcis hvor vores vag ligger. Så der er ingen tvivl om, at vores vag er dette skib.

Forkert identifikation: hjuldampner HANS

Det har længe været mistanke om (i hvert fald siden 2001), at vraget var agterhjulsslæbedampen HANS Ex. På 38m var dette dog væsentligt mindre og smallere.

MODTAGE⁺ 28 NOV. 2004

Hans

Revideret dato: 31.12.2001

GPS pos.: Datum: WGS 84 54°56,941 N 12°38,376 E Datum: 54°56,93 N 12°38,30 E	DECCA pos.: Kæde: N E Type: N E PG: N E	Angivet pos. ved forlis: Type: N E PG: N E	Geografisk område: 3 sm øst for Men, Danmark Top / bunddybde: 23
---	---	---	--

Havn: Freddy Breitenstein

Nødtелефон:

Alarmering / Psykologhjælp:

Lokale kontakter: Freddy Breitenstein

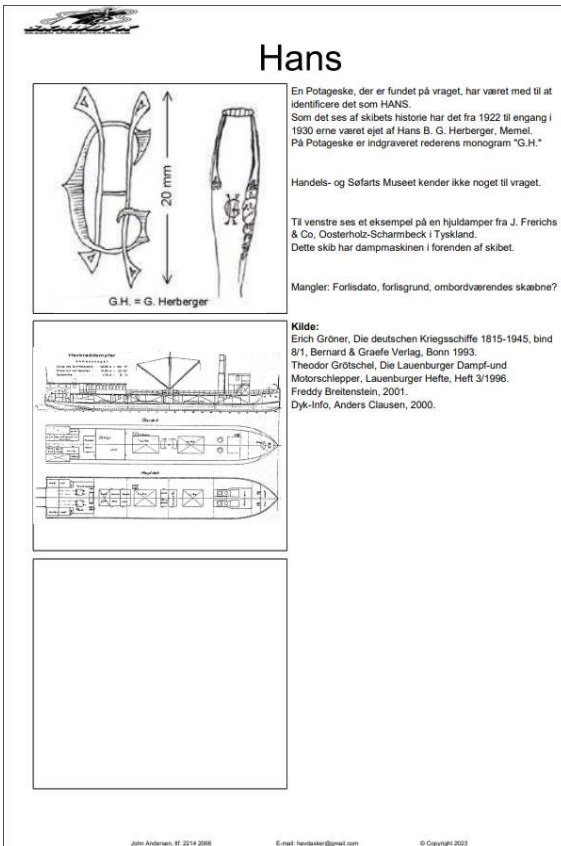
Type: Flodhuldamper-slæbebåd
Kaldesignal: Lauenburg II, Lauenburg, Lauenburg IV
Ex. hjem: ?
Forlisdato: ?
Hjemsted: Memel, Tyskland
Kaptajn: ?
Last: Militært udstyr (bygninge?)
Alget fra: Memel, Tyskland
Destination: København, Danmark

Længde ca 54 m Tegning: Oesterwald eller skibet fra Freddy Breitenstein

Bygget i 1888 hos Aron & Gollnow, Stettin, bygge-nr. 260, ca. 130 t, 38,4 x 4,14/7,49 x 0,75 m, sidehøjde 1,95 m, 1 compound dampmaskine, 1 kessel, 180 hk.

00.00 1888 Leveret til Lauenburger Dampschiffahrts AG, Lauenburg/Elbe, som Lauenburg IV.
00.00 1905 Solgt til Matthias Burmester, Lauenburg/Elbe.
00.00 1914 Solgt til Sachs, Pinsk, hjemhavn Thorn/Weichsel, omdebt til Lauenburg
00.00 1916 Overtaget af militærisk skibsfartsselskab FECH (Feldseisenbahnen) som Lauenburg II, og indsat i fart på Weichselfloden.
00.00 1922 Solgt til Hans B. G. Herberger, Memel, og omdebt til HANS.
00.00 1937 Solgt til Jegminat, Memel.
00.00 1944 Brugt til værne (Rugkrab) - transporter fra Memel til Pillau, Zoppot og Golenhofen.
00.00 1945 På vej til København sunket 3 sm øst for Men.

Vraget i dag:
Målt på havbunden synes skibet at være 54 m langt, men det kan skyldes at skroget er meget nedbrudt. Der ligger Mauser-riller type 98K og DKW motorcykler på vraket. Maskinen, kessel og skovtræk, der placeret i hver side i agterskibet, står stadig intakt tilbage.



Kilde: John Andersen, Henrik Absalon

LAUENBURG IV

(7)

Typ: Seitenraddampfer, geb. 1888, Bnr. 260, Aron & Gollnow, Stettin.
Lpp. 36,00; LÜA. 38,10; BSpt. 4,15; BÜA. 7,50; H 1,95; T 0,75;
Zweizylinderexpansionsmaschine mit Einspritzkondensation, 180 PS,
1 Kessel 66 m² HF.

1905 verkauft an Matthias Burmester. (8)
1914 zur Weichsel verkauft, Eigentümer Sachs in Pinsk, Heimort nach Thorn verlegt.
1916 Einsatz beim AB. Chef des Feldseisenbahnwesens SGN Bromberg und SGN Warschau.
1922 an Hans B.G. Herberger in Memel verkauft.
193? an die Firma Jegminat in Memel verkauft, Name HANS.
November bis Dezember 1944 bei Räumungstransporten um Memel eingesetzt.

Kilde: Lauenburgs damp- og motorslæbebåde (Arkiv Henrik Absalon)

HANS (1888, Aron & Gollnow, Stettin, 260) 180 PSi; 36,6 m Lpp., 38,1 m LÜA., 4,15/7,50 m B.; 0,75 m Tfg., 1,95 m SH; ZDR; erb. f. Lauenburger Dampfschiffahrts AG, Lauenburg/E., **LAUENBURG IV**; 1905 Matthias Burmester, Lauenburg/E.; 1914 Sachs, Pinsk/RUS, HO: Thorn, **LAUENBURG**; 1916 Schiffsahrtsabt. FECH, **LAUENBURG II**; 1922 Hans B.G. Herberger, Memel, **HANS**; 1923 bei Nochim Heller, Pinsk/PL; 193. Jegminat, Memel; 11. – 12. 1944 Räumungstransporte Memel; + 1945 3 sm östlich Møn mit Wehrmachts-gut {54°56,941 N/ 12°38,376 O (GPS)}

Denne forkerte antagelse er også opført i bindet: Indlandsfartøjer mellem Østpreussen og Schlesien af Bernd Schwarz.

Forholdene i maj 1945 - kort før krigens afslutning

Express I forlod Hela-halvøen nær Danzig den 9. maj 1945. Forholdene der var dramatiske, mange mennesker forsøgte at flygte fra de russiske styrker, men der manglede skibe. I begyndelsen af maj ventede 77.000 mennesker på at blive evakueret alene fra halvøen.

Lage Ostsee am 5. Mai 1945, 0800 Uhr

1.) Östl. Ostsee:

Landfront auf Nehrung 500 m breit, SW Kahlberg. Hela Ruhe.
Am 2. und 3. insgesamt nur 1 Dampfer von Hela nach Westen.
Durch Schiffsmangel Menschenstau auf Hela 3.5. auf 77.000
Nichtkämpfer angewachsen.

- 1.) Wenn wir in Nordwestdeutschland, Dänemark und Holland die Waffen niederlegen, so geschieht es, weil der Kampf gegen die Westmächte seinen Sinn verloren hat. Im Osten jedoch geht der Kampf weiter, um möglichst viele deutsche Menschen vor der Bolschewisierung und Versklavung zu retten.

Radiomeddelelse fra Søkrigskommandoen den 7. maj 1945

Zusatz für H.Gr. Kurland und AOK Ostpreußen:

Alle bis zum 9. Mai 1945, 01.00 Uhr gegebenen Möglichkeiten zum Abtransport über See sind unter äußerster Anspannung aller Kräfte auszunutzen. Alle Schiffe müssen bis zu diesem Zeitpunkt ausgelaufen sein.

gez. Dönitz
OKW/WFSt Nr. 89003/45 g.K.Chefs.

Aus dem Kriegstagebuch der Seekriegsleitung am 9.5.1945:

Zusammenstellung der Rücktransporte durch MOK Ost, 9.5.1945 (Abschrift)

Marineoberkommando Ost
FS

Mürwik, den 9. Mai 1945

Zusammenstellung Rücktransporte

1) Nach Westen

aus den Häfen Königsberg, Pillau, Danzig, Gotenhafen und Hela

Flüchtlg.:
679.541

Verwundete:
345.477

Soldaten:
181.775

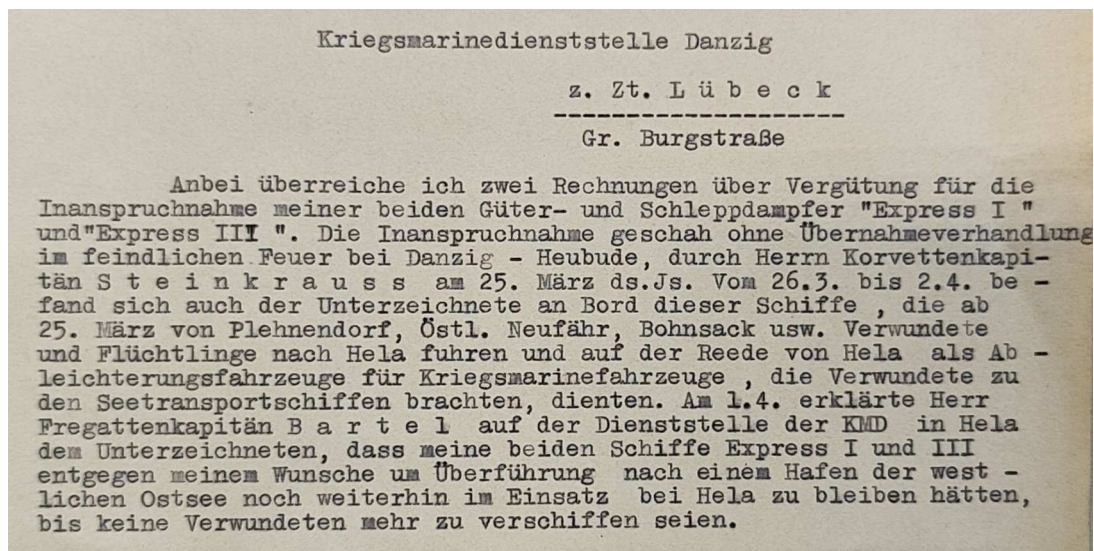
insgesamt: 1.025.018 Menschen
=====

Syge transport.

EXPRESS I og EXPRESS III blev konfiskeret af den tyske krigsmarine i marts 1945 og brugt som flygtninge- og syge transport.

Kaptajn på EXPRESS III Josef Winker skrev i en erklæring den 22. juni 1945:

"Mandag den 26. marts, klokken 5 om morgenen, førte jeg skibet til Danzig Heubude for at komme lidt ud af brandzonen. Ved 10-tiden dukkede en embedslæge op om bord og erklærede skibet konfiskeret til transport af sårede og flygtninge. Ved 13-tiden var dampskibet "Express III" fuldt lastet med alvorligt og lettere sårede mennesker, samt civile flygtninge; De alvorligt sårede lå under dækket på læsset træ, de andre var spredt ud på dækket og i kahytten. Hela blev givet til mig som rejsemål. Det viste sig senere, at søværnets kontor i Danzig, hr. Korv. Kaptajn Steinkraus, ledede hele flytteoperationen med forskellige flodfartøjer, herunder damperen "Express III", så jeg måtte følge hans videre ordre. Efter at være ankommet til Hela, for første gang om aftenen den 26. marts, havde jeg flere gange i de følgende dage travlt med at fragte flygtninge og sårede Wehrmacht-medlemmer mellem Ost-Neufähr og Hela-Staatshafen, samt mellem Hela -Hafen og Hela-Reede. Jeg modtog de respektive ordrer over et antal dage fra marineløjtnant Schulte fra KMD Hela og senere fra kaptajn Möhring fra Vehicle Operations ved Kriegsmarine Arsenal Hela. Under denne operation i Hela-området fik damperen mindre skader fra bombefragmenter og skud fra russiske fly ved flere lejligheder. Hjulkassen blev alvorligt bulet af havets påvirkning. Da en flådefærge kørte agterud af damperen "Express III" og bøjede rorbunden, kom dampromaskinen ud for en ulykke, der ikke kunne repareres på Hela, hvilket reducerede dens manøvredygtighed med omkring 50%. Fra omkring den 15. april begyndte antiluftskyts- og Wehrmacht-enheder af Kriegsmarine dagligt at plyndre trælasten på damperen "Express III". I nærværelse af officerer, som fortalte mig, at trægulvbrædderne var nødvendige til bunkerkonstruktion og splintbeskyttelse på andre skibe, blev hele lasten, bortset fra noget egetræstømmer, gradvist taget fra mig uden nogensinde at give en kvittering.



Kilde: [9]

Fakturaer fra rederiet Johannes Ick - Danzig (Lübeck alternativ placering) til Danzigs flådekontor (også Lübeck alternativ placering) for brug af dampskibe I og III til transport af sårede og flygtninge mellem Danzig-kysten og Hela-halvøen.

II. Ausfertigung.

Johannes Ick
Spedition u. Schifffahrt
Danzig und Gotehafen
Ausweichstelle LÜBECK

Lübeck, am 18. April 1945
Foschhaus
Beckergrube 38
Fernruf 25981, App. 54

An die
Kriegsmarinedienststelle Danzig
z.Zt. Lübeck
Gr. Burgstraße

RECHNUNG

Über Vergütung für Inanspruchnahme meines Güter- u. Schleppdampfers
"Express I" (349 Tonnen, 185 PS) zum Transport von Verwun-
deten und Flüchtlingen zwischen der Danziger Küste und Hela.

Vergütung für 30 Tage vom 25.3. bis 23.4.45
zu Rmk 83,- je Tag Rmk. 2.490,-

Kohlenbestand bei der Übernahme
15 tons zu Rmk 28,30 je To. " 424,50

Heuer der Schiffbesatzung:

Schiffsführer Winker	375,-	+ 20,-	= 395,-
Maschinist Adamski	355,-	+ 20,-	= 375,-
Steuermann Stronk	325,-	+ 20,-	= 345,-
Heizer Gizewski	185,-	+ 20,-	= 205,-
Matrose Cichowlas	185,-	+ 20,-	= 205,-
Matrose Fijalkowski	185,-	+ 20,-	= 205,-

Rmk 1720,-
+ 16 % Sozialpauschale 275,20 1.995,20

Rmk. 4.909,70
zu Ihren Lasten!

Ich bitte um Überweisung des Betrages auf mein Konto Nr. 9019
bei der Dresdner Bank, Filiale Lübeck.

angem. 20.4.45
v. J. 20/4

II. Ausfertigung.

JOHANNES ICK
Spedition u. Schifffahrt
Danzig und Gotehafen
Ausweichstelle LÜBECK

Lübeck, am 18. April 1945
Foschhaus
Beckergrube 38
Fernruf 25981, App. 54

An die
Kriegsmarinedienststelle Danzig
z.Zt. Lübeck
Gr. Burgstraße

RECHNUNG

Über Vergütung für Inanspruchnahme meines Güter- u. Schleppdampfers
"Express III" (347 Tonnen, 165 PS) zum Transport von Ver-
wundeten u. Flüchtlingen zwischen der Danziger Küste und Hela.

Vergütung für 30 Tage vom 25.3. bis 23.4.45
zu Rmk 83,- je Tag Rmk. 2.490,-

Kohlenbestand bei der Übernahme
20 tons zu Rmk 28,30 je To. " 566,-

Heuer der Schiffbesatzung:

Schiffsführer Czuba	375	+ 20	= 415,-
Maschinist Puczynski	355	+ 20	= 385,-
Steuermann Zarembski	325	+ 20	= 345,-
Heizer Ciscia	185	+ 20	= 205,-
Matrose Blachowski	185	+ 20	= 205,-
Matrose Kawalsinski	185	+ 20	= 205,-

Rmk 1710,-
+ 16 % Sozialpauschale 272,60 1.982,60

Rmk. 5.039,60
zu Ihren Lasten!

Ich bitte um Überweisung des Betrages auf mein Konto Nr. 9019
bei der Dresdner Bank, Filiale Lübeck.

angem. 20.4.45
v. J. 20/4

Kilde: [8]

Det er sikkert, at skibsnavnene i de to fakturaer blev byttet om, fordi Czuba var kaptajn på Express I og ikke III. Og Josef Winker og ingeniør Adamski tilhørte Express III, ifølge kaptajn Winkers udtalelser

Dokumentet viser skibets besætning:

	Express III	Express I
Skibsføre	Josef Winker	Alfons Czuba
Maskinmester	Adamski	Puczynski
Styremand	Stronk	Zarembski
Heizer	Gizewski	Ciscia
Matros	Cichowlas	Blachowski
Matros	Fijalkowski	Kawalsinski



Besatzung von EXPRESS 3 (aus: Dasenbrock, Stadt Land Weser Fluß).

8.-9. Maj 1945

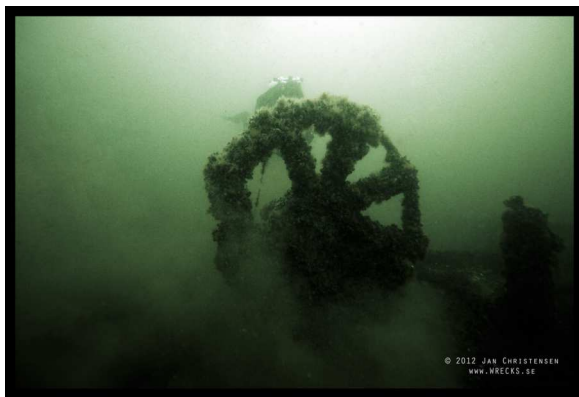
Den 8. maj 1945 underskrev den tyske Wehrmachts overkommando overgivelseserklæringen. Det betød, at skibene med flygtninge skulle have forladt Hela-halvøen senest kl. 01.00 (midnat engelsk tid) den 9. maj 1945 (se radiomeddelelse fra Karl Dönitz - efterfølger til Adolf Hitler).

Vrag fund:

Danske dykkere fandt to motorcykler, (sølv?) bestik og K98-rifler. K98 var den tyske hærs standardriffel under Anden Verdenskrig.



Bestik og K98 fundet af danske dykkere i 2010. Kilde: [Link](#)



Motorcykel og styrer - fotos 2012 af Jan Christensen - www.wrecks.se

Omkring Express III

Vi ved, at søsterskibet, der også fungerede som havarist- og flygtningetransport, også forlod Hela den 8. maj 1945. Et kompagni på 300 mand flygtede vestpå med skibene og blev efterladt i den danske havn i Præstø.

Den var derefter i København indtil den 7. september 1945 og nåede Lübeck den 12. september

Kaptajn på EXPRESS III skrev Josef Winker i sin erklæring den 22. juni 1945:

Am 4. Mai lag ich mit Dampfer "Express III" im Kriegshafen in Hela, als Oberleutnant Bischof von der Helaer Küstenflak mit mitteilte, daß er mit seiner Einheit, ca. 300 Mann, den Dampfer "Express III" dazu verwenden wolle, sich von Hela nach einem westlichen Hafen abzusetzen; ich brauche nicht an Bord zu bleiben, er habe volle Schiffsbesatzung. Ich fragte Herrn Oberleutnant Bischof, ob die Inanspruchnahme im Einvernehmen mit der Kriegsmarine-Dienststelle stehe, worauf er mir erwiderte, daß er diese Angelegenheit bereits mit der Kriegsmarine geregelt habe. Ich konnte leider Niemand von der KMD mehr ausfindig machen. Das Schiff wurde vom Kriegshafen verholt und zwar durch die neue Besatzung (nur der bisherige Maschinist Adamski blieb an Bord) um die Landzunge herum zu einer, auf der Nordseite der Halbinsel gebauten Landungsbrücke.

"Den 4. maj var jeg i flådehavnen i Hela med damperen "Express III", da premierløjtnant fra Helaer Coastal Flak meddelte mig, at han og hans enhed, omkring 300 mand, ønskede at bruge damperen "Express III" til at sejle dem fra Hela ved en vestlig havn. Jeg behøver ikke blive om bord, fordi han har fuld besætning. Jeg spurgte hr. premierløjtnant Bischof, om kravet var i overensstemmelse med søværnets kontor, hvortil han svarede, at han allerede havde afgjort denne sag med søværnet. Jeg kunne desværre ikke finde nogen fra KMD længere. "Skibet blev flyttet fra flådehavnen af den nye besætning (kun den tidligere ingeniør Adamski forblev om bord) rundt om næsset til en mole bygget på den nordlige side af halvøen." [9]

Kaptajn Josef Winker antog, at skibet var sunket:

5.) Vom Dampfer "Express III" habe ich nie wieder etwas gesehen oder gehört. Ich halte es für ausgeschlossen, daß er bei dem, in jeden Tagen auf See herrschenden, Stürmen eine Seereise ausgehalten haben kann.

"Jeg har aldrig set eller hørt fra damperen EXPRESS III igen. Jeg anser det for umuligt, at han kunne have udstået en sørejse i de storme, der herskede på havet i de dage."

Express III blev oprindeligt meldt tabt, men blev derefter fundet i havnen i Præstø (Danmark).:

Betr. Verlustmeldung über meine 20 Schiffe.
In meinem an die RMD Kiel am 25. v.Mts. gerichteten Schreiben, von dem ich annehme, dass es an Sie weitergeleitet worden ist, teilte ich mit, dass von meinen als verloren gemeldeten Schiffen ein einziges Schiff, und zwar der Dampfer "E x p r e s s III" im Hafen Præstø in Dänemark aufgefunden worden ist. Nunmehr kann ich Ihnen berichten, dass dieses Schiff auf meine Bitte hin auf Veranlassung der britischen Dienststelle "Ministry of War Transports" Lübeck, durch die Kriegsmarinedienststelle Kopenhagen am 4. September von Kopenhagen nach Lübeck gesandt und mir hier am 13. ds. übergeben worden ist.

Tabssrapport fra rederiet af 17. september 1945 [9]

"...Jeg vil gerne informere dig om, at af mine skibe, der blev meldt tabt, er der kun fundet ét skib, nemlig dampskibet "EXPRESS III", i havnen i Præstø i Danmark.

Skibet blev derefter bragt til København, hvor det den 4. september 1945 sejlede mod Lübeck, hvor det blev afleveret den 13. september 1945

På det tidspunkt klagede kaptajn på Express III Alfred Fuchs over den delvist "røvede og beskadigede" tilstand. Fra 1949 tilhørte skibet Jansen værft (Martin Jansen), Westrhauderfehn / Leer

A b s c h r i f t .
Bericht
des Handelsschiff-Kapitäns Alfred F u c h s auf D/ "Express III"

Am 4. September 1945 empfang ich von der Kriegsmarine-Dienststelle in K o p e n h a g e n den Auftrag, das der Reederei Johannes Ick, Danzig, gehörige Flußschiff "Express III", welches in Kopenhagen lag, nach L ü b e c k zu überführen und dortselbst der Firma Johannes Ick, Ausweichstelle Lübeck, zu übergeben.
Mit einer am 1.9.45 an Bord genommenen Besatzung von 1 Maschisten, 2 Heizern, 2 Matrosen, 1 Köchin und 1 Stewardess fuhr ich das Schiff am 7. September aus Kopenhagen und traf am 12. September wohlbehalten in Lübeck ein. Am 13. September erfolgte eine Revision durch die Britische Hafenbehörde in Lübeck und danach die Übergabe an die Reederei Johannes Ick.
Das Schiff befand sich bei meiner Übernahme in Kopenhagen in teilweise beraubtem und beschädigtem Zustande. Am Inventar war an Bord:

Kilde: Militärarchiv Freiburg [8]

Express III i Leer

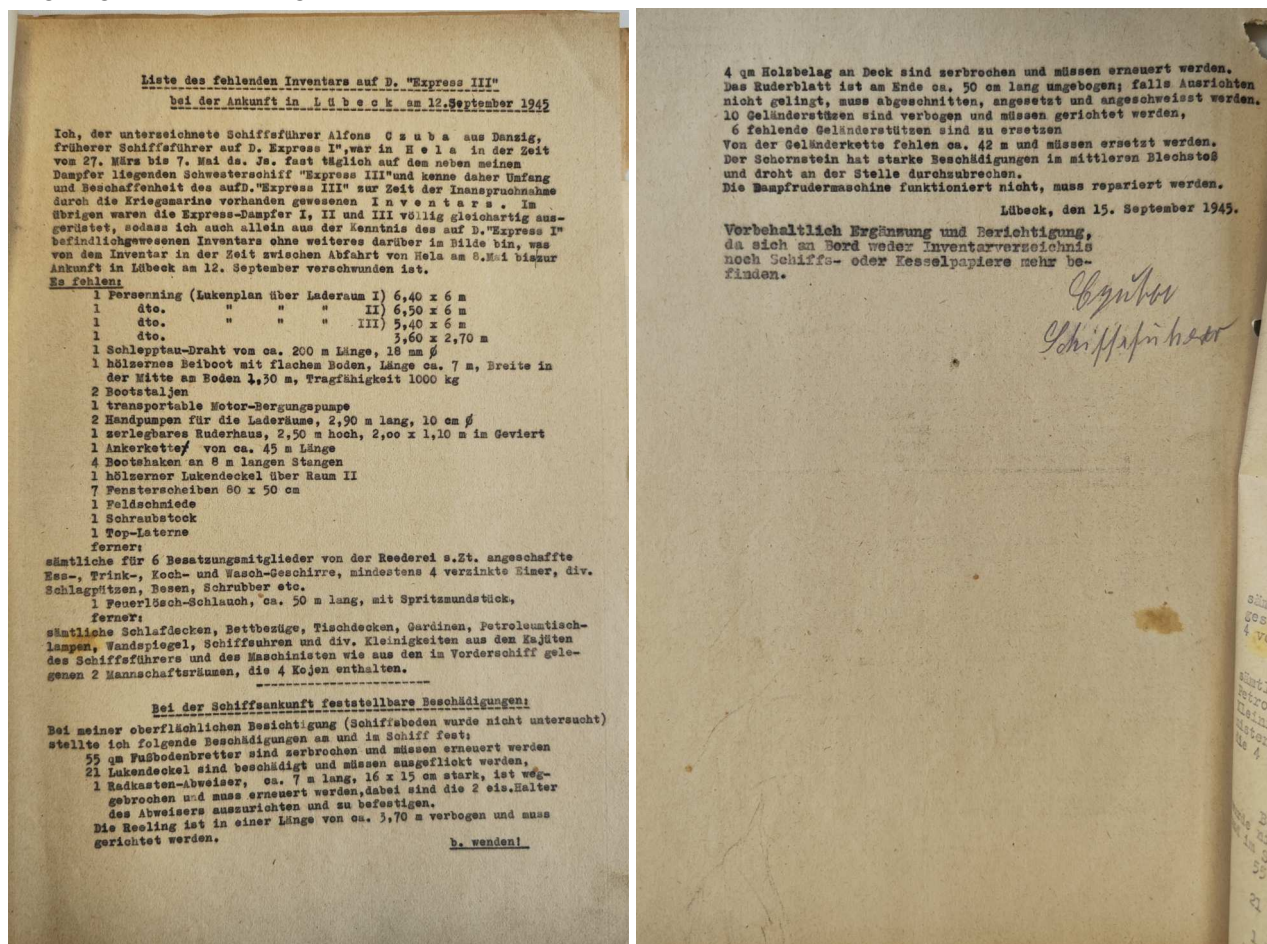


EXPRESS III i havnen i Leer (Østfrisland) vinteren 1950/51 [15]

Kaptajn Alfons Czuba

I Freiburgs militærarkiv [8] fandt vi dokumenter fra søsterskibet Express III. Selv efter krigens afslutning fakturerede rederiet Johannes Ick i september 1945 Hamborgs flådekontor for skader på skibet og manglende inventar. I et brev skriver Alfons Czuba fra Lübeck, at han var kaptajn på Express I, og at skibene I - III var udstyret på nøjagtig samme måde. Han skriver også, at skibene lå ved siden af hinanden i Hela (Gdansk) indtil 8. maj 1945.

Regningen på 5.475 rigsmark blev betalt i februar 1946.



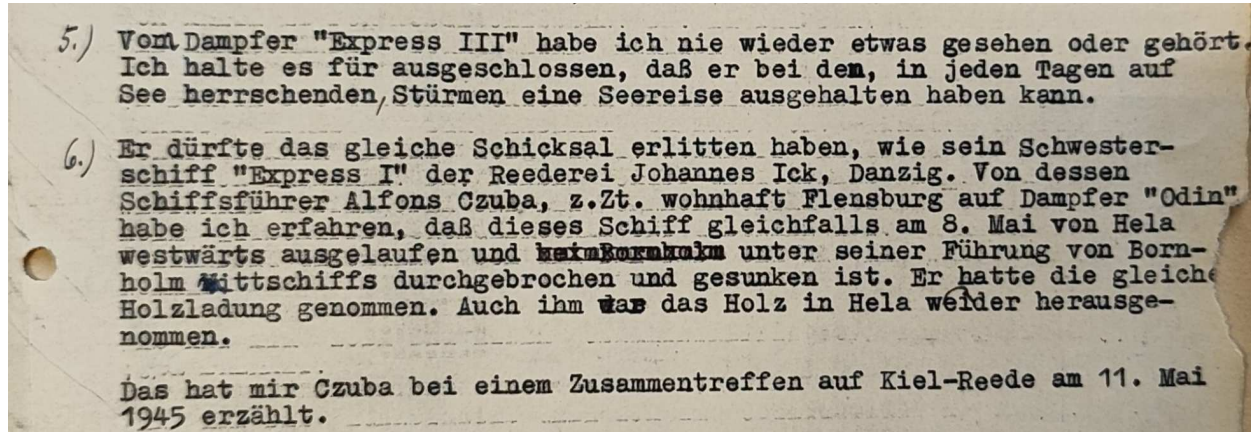
Kilde: Militärarchiv Freiburg RM 102/873

Forliset.

To skader kan stadig ses på vraget i dag, som kunne have ført til forliset. Udover en kort udtalelse fra kaptajnen fandt vi ingen konkret beskrivelse fra et øjenvidne.

Kaptajnens udtalelse.

Kaptajn på EXPRESS III Josef Winker skrev i sin erklæring den 22. juni 1945:



Jeg har aldrig set eller hørt fra damperen EXPRESS III igen. Jeg anser det for umuligt, at han kunne have udstået en sørejse i de storme, der herskede på havet i de dage. Det led formentlig samme skæbne som søsterskibet "EXPRESS I". Jeg erfarede af dets skipper Alfons Czuba, at dette skib også sejlede vestpå fra Hela den 8. maj og sank midtskibs nær Bornholm under hans kommando. [...] Czuba fortalte mig dette ved et møde i Kiel-Reede den 11. maj 1945. Det er interessant, at den oprindelige sætning 'nær Bornholm' blev overstreget og erstattet af den usædvanlige sætning 'von Bornholm'. Så 'Nær Bornholm' er forkert. Dette passer med vores vragfund, for vi ved, at skibet ikke sank nær eller ud for Bornholm, men 150 km længere mod vest.

Vejret

Skibet var designet til indre farvande og ikke til søs. Kaptajn Josef Winker nævnte vejret: "Jeg anser det for umuligt, at damperen kunne have udstået en sørejse i de storme, der herskede på havet i de dage."

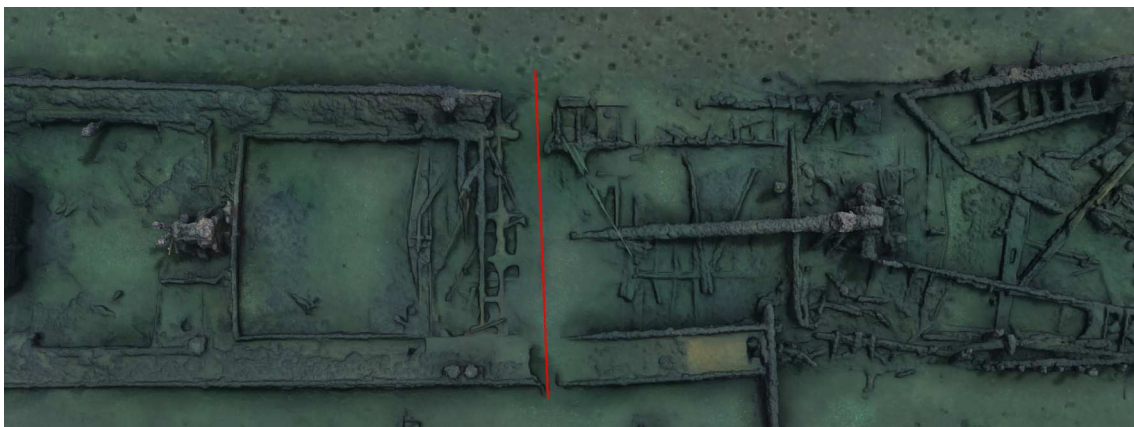
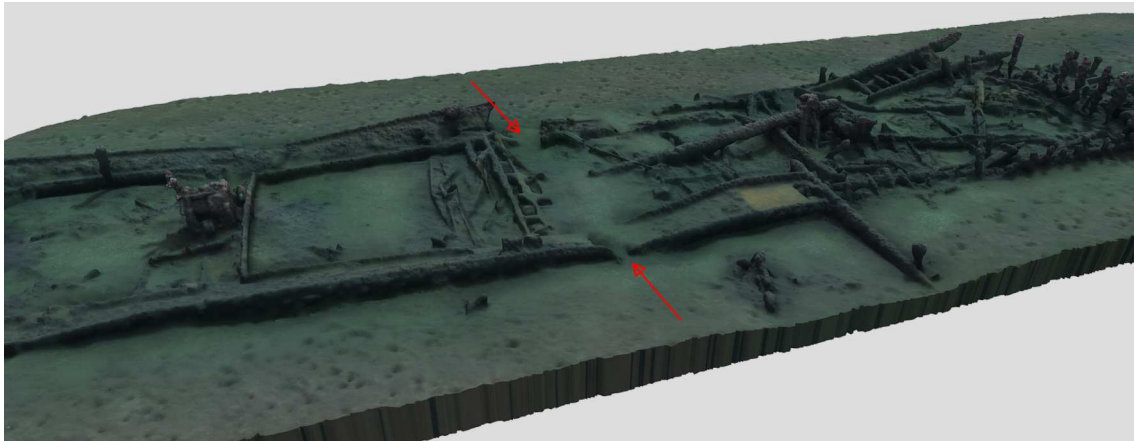
Skader på det bagbords område

Vraget er væsentligt beskadiget i agterstævnen. På styrbord side skubbes sidevæggen, pullerten og dækket inklusiv lastrumslem mod midten af skibet. Dette kunne for eksempel være forårsaget af en eksplosion eller kollision. Det er dog uklart, om denne skade er sket efter forliset, fx på grund af et anker eller trawl.



Skade midtskibs.

Vraget viser et brud midtskibs bag lastrum 2. Det svarer til kaptajnens udtalelser om, at skibet var brudt igennem.



Brud midtskibs

Sammenfatning/Konklusion

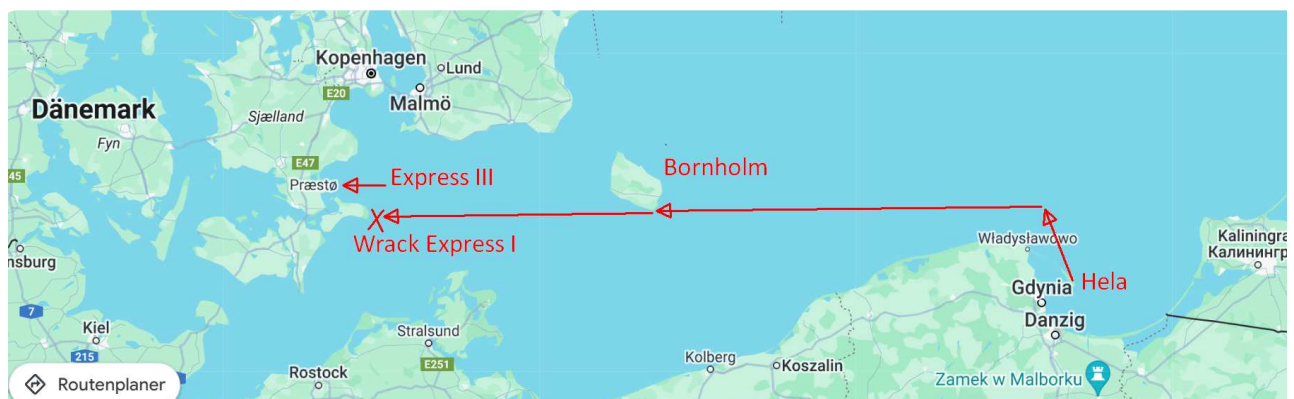
Sammenligning af vraget med tegningen fører til den konklusion, at vores vrak klart må være et af de tre hjuldampere i Express-serien bygget af Atlas wert. Alle skibets detaljer passer til den grundlæggende struktur med motor og kedel agter. Rorets form og position, læsse lugerne, foldemasten. Selv arrangementet af pullerterne er nøjagtigt det samme.

Denne skibstype var meget usædvanlig selv for sin tid og arrangementet af kedel og motor i agterstavnen havde en ugunstig indvirkning på vægtfordelingen, hvilket skulle kompenseres for af en ballasttank i stævnen. Af denne grund blev dette design ikke udbredt, især da skovl dampdrevne skibe mere og mere blev erstattet af skrue-drev. Af denne type hjuldampere er kun EXPRESS I kendt som sunket og forsvundet. EXPRESS II blev sprængt i luften af tyske tropper i Danzig og EXPRESS III blev solgt til Leer i 1949.

I militær arkiverne i Freiburg og Koblenz [9] fandt vi dokumenter, der faktisk beskriver placeringen af vores vrak - nær den danske ø Møn - som det sted, hvor EXPRESS I sank.

Mod slutningen af Anden Verdenskrig (Tysklands overgivelse den 9. maj 1945) var forholdene dramatiske. Krigen var tabt, og soldaterne indså, at alt var forgæves. Nu skulle 1,5 millioner tyskere evakueres fra det nuværende Polen. Express I og III tjente som flygtninge og syge transporter på floder og i beskyttede havne. Begge startede den 8. maj 1945 fra Hela (halvøen nær Danzig) mod vest. Den tyske kystluftskytsenhed brugte dampskibene til at bevæge sig væk fra Hela med omkring 300 mand mod en vestlig havn for at undgå at ende i sovjetiske fangelejre. Enten blev soldaterne sat af på øen Bornholm, eller også ville de flygte til Danmark.

I et dokument [9] fandt vi henvisninger til 'vejrforhold, der var for dårlige for disse skibe'. Rådamperne, designet som floddampere, var ikke designet til forholdene på åbent hav. Kaptajn Czuba vidnede, at han var skibets fører af EXPRESS I, da det blev brudt midtskibs. De langsgående spændinger forårsaget af bølger er meget højere på åbent hav end på floder, hvilket fik skibet til at bryde igennem på midten. Desuden havde skibet ikke nok fribord, så vandet fra bølgerne gik over dækket og ind i lastrummene. Søsterskibet EXPRESS III blev efterladt i den danske havn i Præstø, som ligger få kilometer fra, hvor vraget blev fundet..



Projektet: Marine Research Germany



Undersøgelsen af vraget fandt sted under en uges dykkerekspedition (12.-18.8.2024) af Marine Research Germany-projektet under ledelse af Reinhard Öser og Ingo Oppelt. Det stolte skib RYVAR fungerede som dykkerfartøj. Der var 27 dykkere, 2 besætning og en kok om bord.

Link til projektsiden: <http://www.marine-research-germany.de/>

Følgende vrage blev dykket:

- SV Gaarden
- SS Bonita
- SS Ares
- SS Minos (Helfried Bismarck)
- Ukendt hjuldampere (denne hjuldampere)
- MV Zeearend

Vragene er alle blevet digitaliseret. Linkene på forfatterens hjemmeside er her:

<https://dive3d.eu/baltic-sea-2024/>

Forfatter



Forfatteren med den egenudviklede kamerastang til fotogrammetri på RYVAR og på vraget af agterskovhjulet.

Holger Buss er uddannet ingeniør i elektroteknik og udvikler styresystemer til ubemandede fly. Han har dykket siden 1999, er certificeret med TEC1 (GUE) og er også frivillig redningsdykker hos DLRG. Han undersøger vrage i Nord- og Østersøen og skriver undersøgelsesrapporter og artikler til fagblade. Siden 2020 har han digitaliseret skibsvrag ved hjælp af fotogrammetri, som præsenteres på hans hjemmeside.

Dipl. Ing. Holger Buss

Moormerlandstrasse 39 - D-26802 Moormerland

email: holger.buss@gmail.com Hjemmeside: www.Dive3D.eu

Seneste version tysk, engelsk og dansk af rapporten:

<https://dive3d.eu/docs/berichte/> .

Tak til bidragydere:

Jeg er nødt til at takke:

- Ingo Oppelt og Reinhard Öser for at organisere dykkerekspeditionen
- Min kammerat Alexey Konovalov - vragtegneren
- Henrik Absalon for litteraturforskning og kommunikation med danskerne
- Bruger "Muranfan" og andre fra Binnenschifferforum
- Klaus auf dem Garten for tips til at finde yderligere kilder
- Hr. Stremmel og Hr. Böse for deres støtte i Krupp-arkivet
- Kathrin Enze for hendes støtte i Ick-arkivet i Hamborg
- Dr. Dennis Beckmann im Museum der Deutschen Binnenschiffahrt
- Bernd Darter i Deutschen Schiffahrtsmuseum
- Angela Piplak i Kulturhaus Walle Brodelpott e.V
- Holger Ipsen for støtten i Koblenz
- Benjamin Haas for støtten i Freiburg

Kilde:

1. Wochenschrift Prometheus 1912
2. Alfred Oehmig: Dampfer auf der Weser in alten Ansichten
3. Schiffbau Zeitschrift 25. Oktober 1911 ([Link](#))
4. Binnenschifferforum.de ([Link](#))
5. Gröner: die deutschen Kriegsschiffe Band 8.1
6. Kriegstagebücher der Seekriegsleitung
7. Die lauenburger Dampf-und Motorschlepper
8. Militärarchiv Freiburg Akte: RM 102/873 Express III Abwicklungsunterlagen
9. Militärarchiv Koblenz Akten: B326/825
10. Auf dem Garten, Klaus: "Boote, Yachten, Kleinschiffe aus Bremen"
11. "Deutsche Reedereien Band 7" GUD-Verlag
12. Von der Hansekogge zum Containerschiff: 500 Jahre Schiffbau in Deutschland
13. Reinhard Schmelzkopf: "Strandgut 1 1982 Atlas-Werke"
14. Schiffsliste der Atlas-Werft: Historisches Archiv Krupp - Essen
15. Sammlung der Jansen-Werft im Museum Rhaderfehn (museum-rhaderfehn.de)