

Prospektionsbericht

Heckradfrachtdampfer Express I (Expreß I)

Ort:

Ostsee
Westlich Insel Møn (Dänemark)

Untersuchungsdatum:

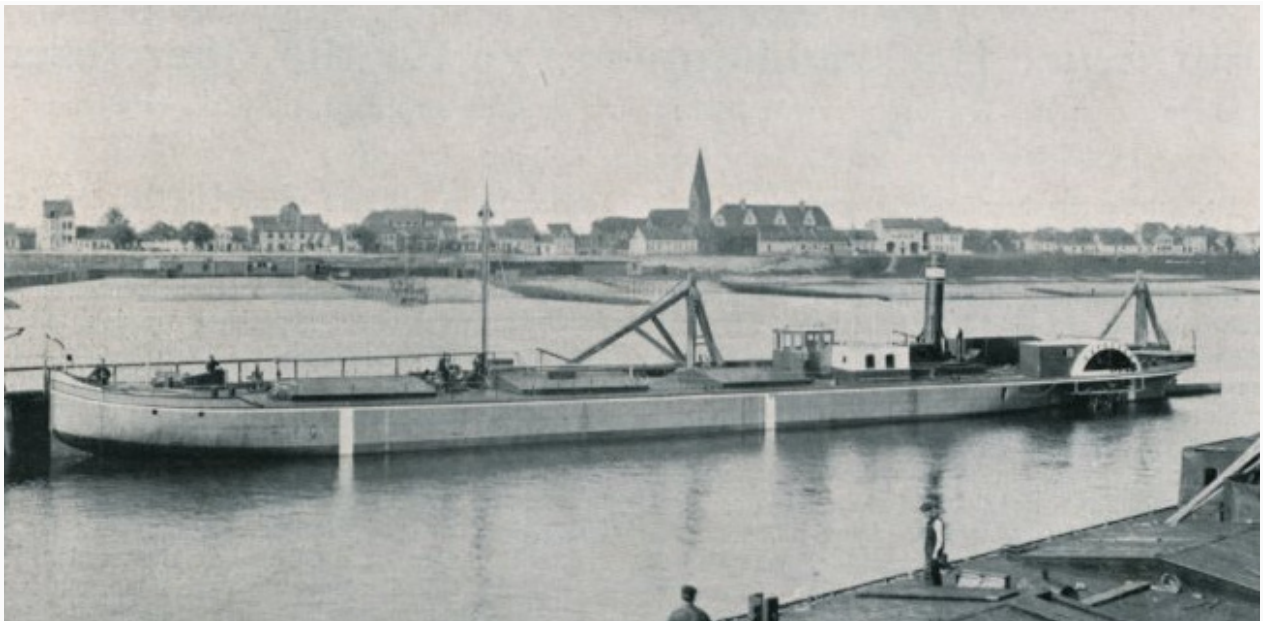
17.08.2024

Verfasser:

Holger Buss

Version:

07.11.2024



Einleitung	3
Beschreibung des Wracks	3
Position des Wracks:	3
Fotogrammetrische Aufnahme des Wracks	4
Untersuchter Bereich	4
Vorder- und Achtersteven	4
Gesamtes 3D-Modell	5
Orthofoto	5
Gedrucktes 3D-Modell	6
Zeichnung des Wracks	7
Heckradfrachtdampfer EXPRESS I-III	8
Sondermodell eines Heckraddampfers	9
Vergleich Wrack vs. Technische Zeichnung	11
Abmessungen	12
Details am Heck	13
Details am Bug	14
Maschine und Schaufelräder	15
Historische Fotos	16
Bericht der Reederei Johannes Ick über den Verlust ihrer Schiffe	19
Identifikation	21
Zweifelsfreie Identifikation durch Brief der Reederei:	21
Falsche Identifikation: Heckraddampfer HANS	22
Die Umstände im Mai 1945 - kurz vor Kriegsende	23
Verwundetentransporter	24
8.-9. Mai 1945	26
Fundstücke im Wrack	26
Verbleib von Express III	27
Express III in Leer	28
Kapitän Alfons Czuba	29
Der Untergang	30
Aussage des Kapitäns	30
Wetter	30
Schaden im Heckbereich	31
Schaden Mittschiffs	31
Zusammenfassung / Fazit	32
Das Projekt: Marine Research Germany	33
Autor	34
Aktuellste Version und englischer u. dänische Version des Berichts:	34
Dank an Mitwirkende:	34
Quellenangaben	35

Einleitung

In dem hier vorliegenden Prospektionsbericht wird das Wrack eines bis dato nicht identifizierten 57m langen Raddampfers bei Møn (Dänemark) beschrieben. Es wurde im Rahmen des "Marine Research Germany" Projekts betaucht, untersucht und 3D-modelliert. Es wurde lange von dänischen Tauchern vermutet, dass es das Wrack des Raddampfers LAUENBURG IV / HANS ist, der aber mit 38m viel zu klein und deutlich schmaler war und deshalb ausgeschlossen werden konnte. Die dänischen Taucher fanden vor Jahren Material der Wehrmacht im Wrack. Deshalb gingen wir davon aus, dass das Schiff von der Kriegsmarine verwendet wurde. Nach einigen Recherchen im 'GRÖNER - Die deutschen Kriegsschiffe' sind wir unter der Kategorie "Passagierdampfer im Ostpreußischen Gewässer 1939-1945" auf den Heckraddampfer EXPRESS I gestoßen, dessen Länge, Breite und Untergangsvermutung gut passte. Historische Fotos und Skizzen wurden mit dem Wrack verglichen und Unterlagen in den Kriegsarchiven Freiburg und Koblenz gesichtet.

Beschreibung des Wracks



Aufrecht stehendes Stahlwrack in ca. 20m Wassertiefe auf sandigem Grund. Es ist zu großen Teilen im Sand eingespült. Das Oberdeck mit seinen vier Ladeluken lassen sich noch gut erkennen. Zwei Schaufelräder, die nicht über die Bordwände hinausragen, stehen im Heck. Es lassen sich neun Aufhängungen für Schaufeln abzählen. Von den beweglichen Schaufeln ist nur noch eine vorhanden. Die Dampfmaschine mit zwei Zylindern ruht auf einem Maschinenfundament, das aus drei kräftigen Stahlteilen besteht. Ebenfalls achtern steht der Dampfkessel mit zwei Feuerrohren mit 3,4m Länge und 2,8m Durchmesser. Die Feuerrohre sind der Maschine zugewandt. Weiter vorne, direkt vor dem Laderaum 3 steht die Steuerkonsole mit Resten des Steuerrades. Die sechseckige Form des Steuerhauses lässt sich noch am Deck erkennen. Die Steuerketten gehen 90 Grad davon ab. Im vorderen Drittel des Wracks liegt ein klappbarer Mast, der nach Achtern angelegt ist. Ein stabiles Schott trennt die Bugsektion vom Laderaum 1. An Deck lassen sich die Gummiräder finden, die nach Aussage von dänischen Tauchern (die das Wrack schon lange betauchen) ursprünglich zu zwei Motorrädern gehörten. Ganz vorn liegt eine Winsch auf dem Kopf. An den Seiten des Schiffes lassen sich je vier senkrecht stehende Doppelpoller erkennen.

Am 12.12.2003 wurde das Wrack in die Seekarten aufgenommen:

HH333/700/03 12.12.03 WK 19.8MTRS IN 5456.90N, 1238.28E [WGD]. LENGTH APPROX 56MTRS. (DANISH NM 48/1143/03). - NM 444/04 ([Quelle](#))

Position des Wracks:

Westlich Insel Møn (Dänemark)

54°56,901'N 012°38,26'O

Fotogrammetrische Aufnahme des Wracks

In einem 45min Tauchgang am 17.8.2023 wurden Aufnahmen für Fotogrammetrie gemacht. Die Videoaufnahmen der sechs speziell angeordneten Kameras wurden in 9485 Einzelbilder zerlegt und von der PC-Software Agisoft Metashape verarbeitet. Es entstand ein 3D-Objekt des Wracks aus 2,5 Millionen Dreiecken.

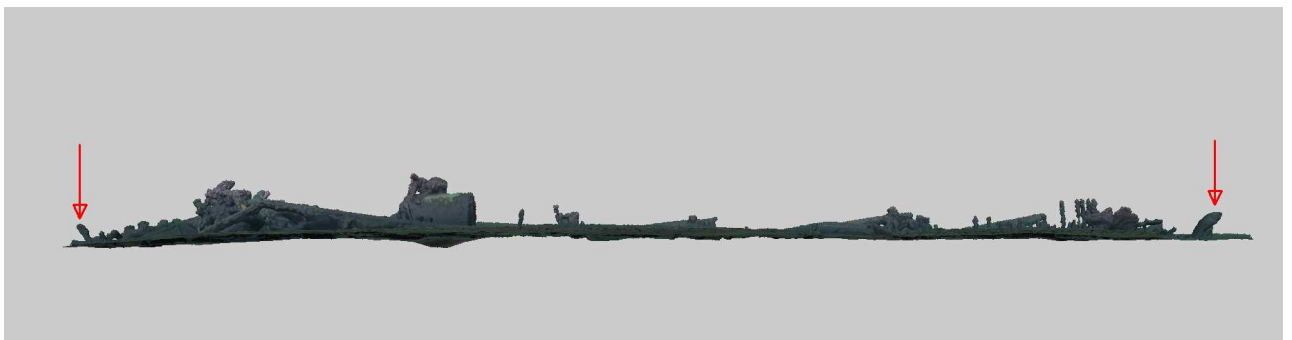
Untersuchter Bereich

Die untersuchte Fläche von 1900m² hat im Kern eine Abmessung von ca. 93x20m. Im Bereich des Bugs und des Hecks wurde ein größerer Bereich von je weiteren 20m untersucht, um sicherzustellen, dass die gesamte Schiffslänge im Scan enthalten ist. So kann ausgeschlossen werden, dass z.B. das Schiff nach Achtern doch länger war, falls der Bereich im Heck versandet sein sollte.



Vorder- und Achtersteven

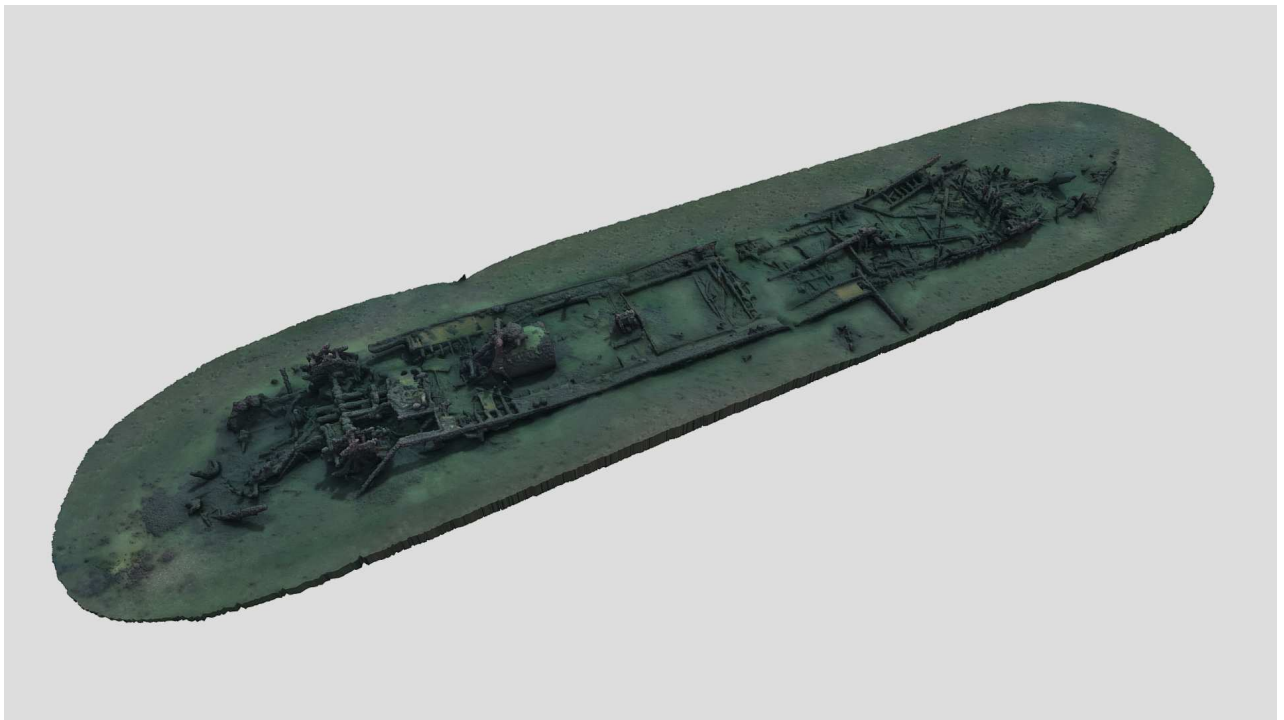
In der Photogrammetrie kann man Vorder-und Achtersteven gut erkennen. Somit können wir sicherstellen, das ganze Wrack gescannt zu haben.



Achtersteven
Seitenansicht des Wracks

Vordersteven

Gesamtes 3D-Modell



Erstellt vom Autor Holger Buss

Das 3D-Modell kann als drehbares Objekt hier betrachtet werden: [Sketchfab](#)

Orthofoto

Aus der Photogrammetrie konnte ein skaliertes Orthofoto erstellt werden, dessen Auflösung 1cm pro Pixel beträgt.



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

Gedrucktes 3D-Modell

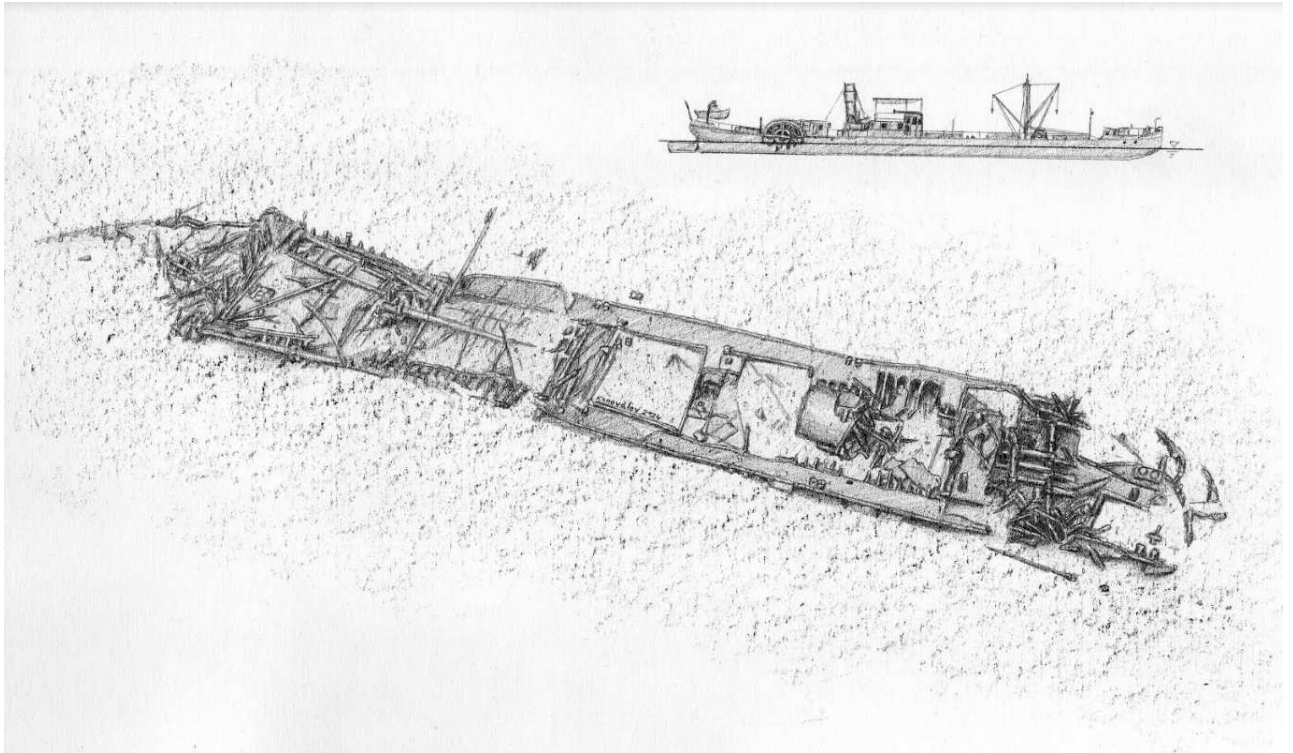
Aus den digitalen Daten wurde ein 60cm Modell angefertigt. Druckzeit: 12 Stunden. Per Hand coloriert.



Fotos: Holger Buss

Hier die 3D-Daten zum Reproduzieren: www.dive3d.eu

Zeichnung des Wracks



Zeichnung von Expeditionsteilnehmer Alexey Konovalov (<https://www.wrackzeichner.de/>)

Heckradfrachtdampfer EXPRESS I-III

Es wurden drei baugleiche Heckradfrachtdampfer von der Atlas-Werft gebaut

Baujahr:	1911
Werft:	Atlas Bremen
Länge von Ruderachse bis Vorsteven:	57m
Breite:	7,80m
Seitenhöhe:	2,2m
Tiefgang:	1,2m
Geschwindigkeit:	14 km/h
Kohlebunker:	15t
Maschinenleistung:	185 Psi

Express I

Baunr.: 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: Haff-Flottille, Verwundetentransporter
- 9.5.1945: in Hela gestartet und auf dem Weg nach Westen gesunken

Express II

Baunr.: 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: in Danzig (Danzig-Heubude) gesprengt

Express III

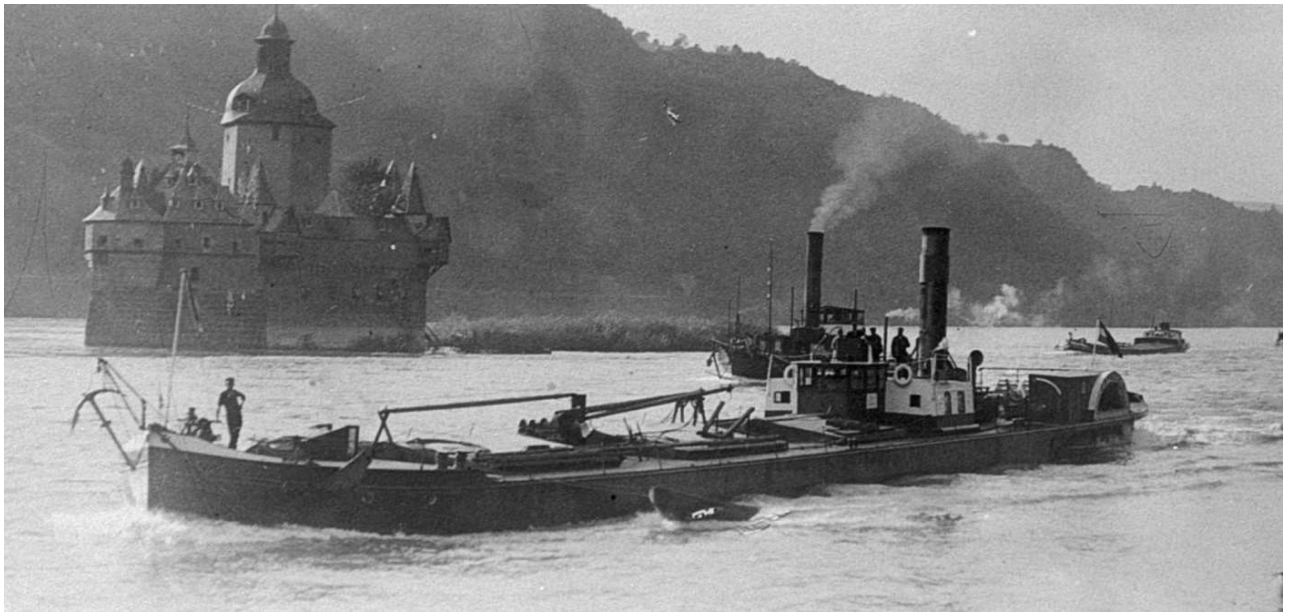
Baunr.: 69

- 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

Baunummer 91 ?

In der handschriftlichen Bauliste der Atlas-Werft von Reinhard Schmelzkopf: "Strandgut 1 1982 Atlas-Werke", wird ein vierter Heckraddampfer mit Nr.91 erwähnt. Nach einem Abgleich der Liste mit der originalen Liste aus dem Krupp-Archiv in Essen stellt sich das als Fehler heraus.

Sondermodell eines Heckraddampfers



Quelle: [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](#))

Die Entwicklung und Fertigung des speziellen Typs des Heckrad-Frachtdampfers wurde von der Firma Hagens, Anthony & Co. Bremen bei der Norddeutschen Maschinen- und Armaturenfabrik GmbH in Bremen (ab 1911 umfirmiert in: Atlas-Werke Bremen) in Auftrag gegeben. Die Eigenschaften der drei geplanten Schiffe, die ursprünglich für die Schifffahrt auf der Weser vorgesehen waren, wurden wie folgt festgelegt:

- Den Schleusen angepasster größtmöglicher Schiffskörper
- Geringer Tiefgang wegen der häufig flachen Fahrwasser
- Einfache Bedienung mit möglichst wenig Personal

Als derjenige Typ, welcher auf geringer Wassertiefe fahren kann, kam ganz allgemein der Raddampfer in Betracht. Die klassischen Seitenraddampfer besitzen jedoch durch den Ausbau der Räder zu den Seiten eine außerordentliche Breite, die nicht in die Schleusenanlagen passen

würde. So begann man mit der Entwicklung eines reinen Heckraddampfers. Er hat, wie der Name schon sagt, die Räder am Heck vereinigt, und zwar so, dass deren Außenkante noch innerhalb der Fluchtlinie des Mittelschiffes liegt. Um nun das Schiff auszubalancieren, hätten die Maschinen und Dampfanlage eigentlich getrennt werden müssen, wobei der Kessel im Vorschiff gestanden hätte. Diese Anordnung hätte aber mehr Bedienungspersonals erfordert. Außerdem hätte die lange Dampfleitung unnötig Leistungsverlust verursacht. So wurde der Entschluss gefasst, Kessel und Maschine wieder zu vereinigen, und zwar im Hinterschiff. Die bei dieser Anordnung äußerst wichtige Ausbalancierung des Schiffes im Leertiefgang konnte nur erreicht werden, indem man von dem reinen Heckraddampfer zu dem Typ des Heckseitenraddampfers überging. Bei diesem werden die Räder getrennt und zwischen sie eine verschmälerte Fortsetzung des Schiffskörpers geschoben. Diese Art der Verdrängungsverteilung ermöglichte es dann, in Verbindung mit einem im Vorschiff eingebauten Wassertank, den nur geringen, hinten zulässigen Tiefgang einzuhalten. In der Schwierigkeit des Ausbalanzierens lag es, dass dieser Typ Heckseitenraddampfer mit im Hinterschiff vereinigten Kessel- und Maschinenanlagen nur in den drei Exemplaren gebaut wurde. Jedenfalls sind keine weiteren dieser Schiffe bekannt.

Die in wirtschaftlicher Beziehung günstigste Form des Schiffsrumpfes ließ die Norddeutsche Maschinen- und Armaturenfabrik in Schleppversuchen des Norddeutschen Lloyd in Bremerhaven testen und optimieren. Aufgrund von Brücken, durften die Schaufelräder inklusive Radkästen nicht zu groß sein. Auch bekamen Mast eine und der Schornstein sogar zwei Klappvorrichtungen. Das Steuerruder bekam eine Dampfunterstützung und über ein kleineres zweites Steuerrad auf dem Deck der Kajüte konnte das Schiff ebenfalls gesteuert werden. Dies ermöglichte dem Kapitän einen besseren Überblick. Der Ruderquadrant wurde durch Steuerketten bewegt. Für eine bessere Steuerbarkeit bei langsamer Geschwindigkeit bekam das Schiff zusätzlich ein Bugrunderblatt, das sich der Form des Bugs anschmiegte und über eine separate Pinne gesteuert wurde. Auf den Schiffsseiten befanden sich vier Doppelpoller als Festmacher.

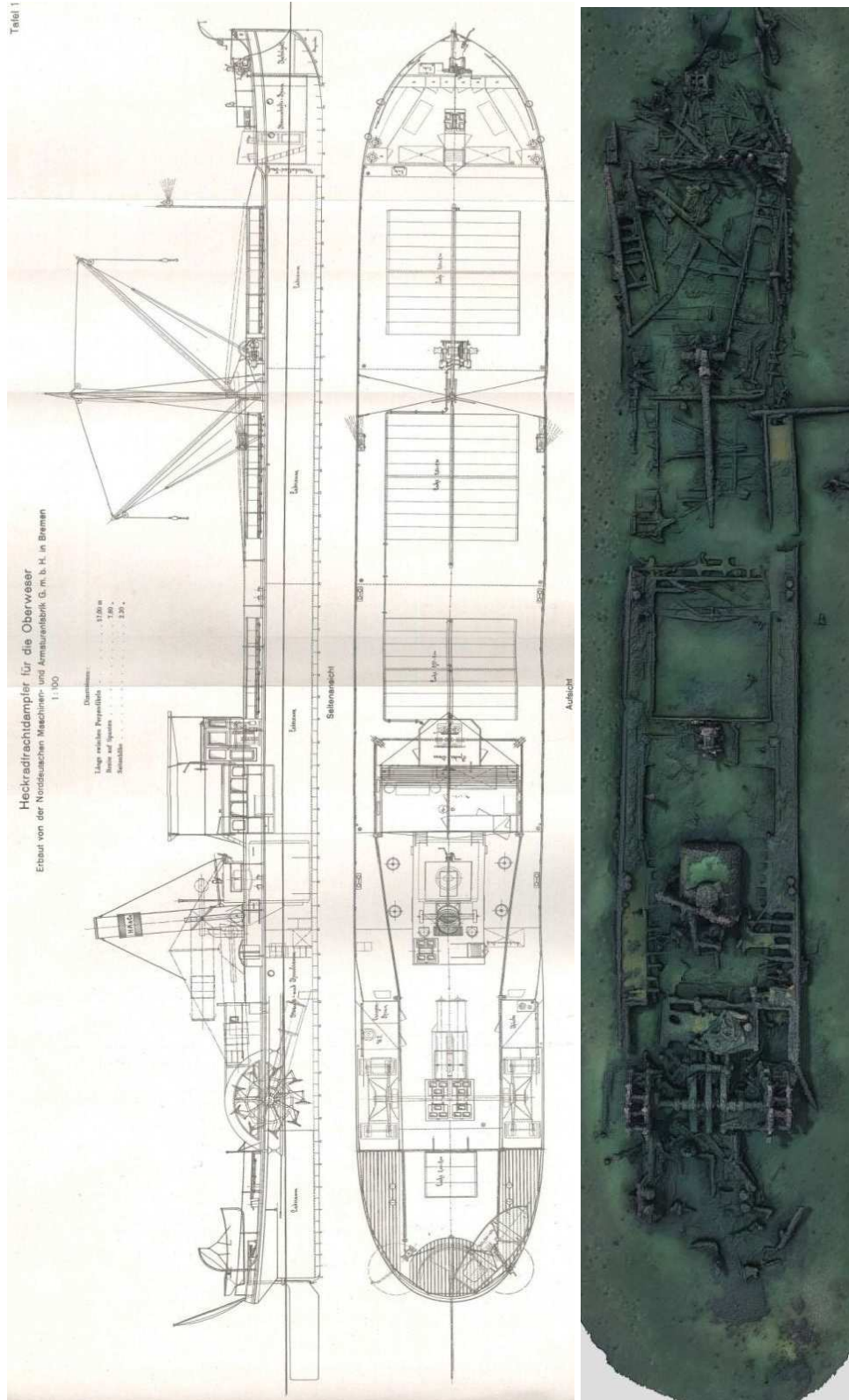
Der Hauptladeraum erstreckt sich in drei Abteilungen, die durch wasserdichte Schotten voneinander getrennt waren. Die Breite der Luken der drei Laderäume betrug 5,4m. Hinter dem Laderaum ist noch ein kleinerer Laderaum eingebaut. Der Mast war für 1t ausgelegt und konnte über eine Klappeinrichtung umgelegt werden. Die zwei Mannschaftsräume befanden sich im Vorschiff und waren durch ein Wasserschott vom Wassertank getrennt. Sie waren mit Holz verkleidet und enthielten Kojen, Schränke, Bank und Tisch. Ebenfalls im Vorschiff stand die dampfbetriebene Ankerwinde. Der Kajütenaufbau enthielt zwei Zimmer und war für mehr Deckenhöhe leicht abgesenkt. In den beiden seitlichen Radkästenhäusern befanden sich an Steuerbord die Küche, an Backbord WC und Lampenraum. Die Kohlebunker befanden sich neben dem Kessel. Das Maschinenfundament bestand aus drei kräftigen Stahlträgern, die gleichzeitig auch als Kesselfundament und Längsträger für das Schiff dienten.

Die Maschine bestand aus einer zweizylindrigen Dampfmaschine mit 350mm und 650mm Zylinderdurchmesser und 1000mm Hub. Sie machte 31 U/min. Die Räder hatten neun bewegliche Schaufeln. Der Kessel war ein liegender Zylinderkessel mit zwei Feuerrohren und 70qm Heizfläche. Die drei Dampfer haben die gestellten Bedingungen weitestgehend erfüllt, so dass sofort ein vierter in Auftrag gegeben wurde (*). Weitere baugleiche Dampfer sind nicht bekannt. Die Strecke von Bremen nach Kassel fuhren die Heckraddampfer in einer Woche.

* ein vierter Heckraddampfer wurde allerdings nicht gebaut und es erschienen nur drei in der originalen Bauliste der Atlaswerft.

Vergleich Wrack vs. Technische Zeichnung

Der Fund der technischen Zeichnung war ein großer Glücksfall, denn anhand dieser Zeichnung lässt sich das Wrack sehr genau mit dem Heckradfrachtdampfer aus Bremen vergleichen. An dieser Stelle möchte ich dem Benutzer "Muranfan" aus dem [Binnenschifferforum](#) danken, der die Zeichnung schnell zur Verfügung stellte.



Abmessungen

Laut der technischen Angaben hatte das Schiff folgende Abmessungen:

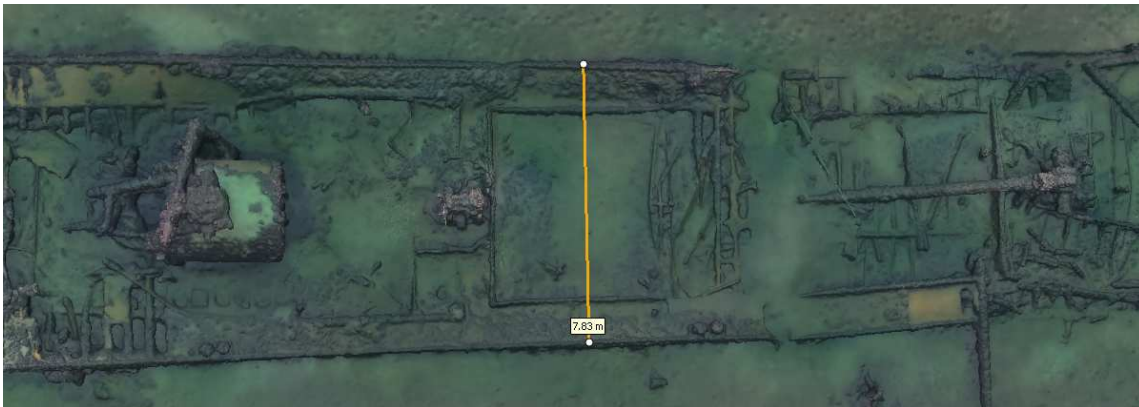
Länge von Ruderachse bis Vorsteven:	57m
Breite:	7,8m
Breite der Ladeluken:	5,4m

Durch eine spezielle und definierte Anordnung des bei der Photogrammetrie verwendeten Kameragestells kann das Wrack am PC im Nachgang vermessen werden. Diese Abmessungen decken sich zweifelsfrei mit den Abmessungen des Wracks.

Länge: 57,0m



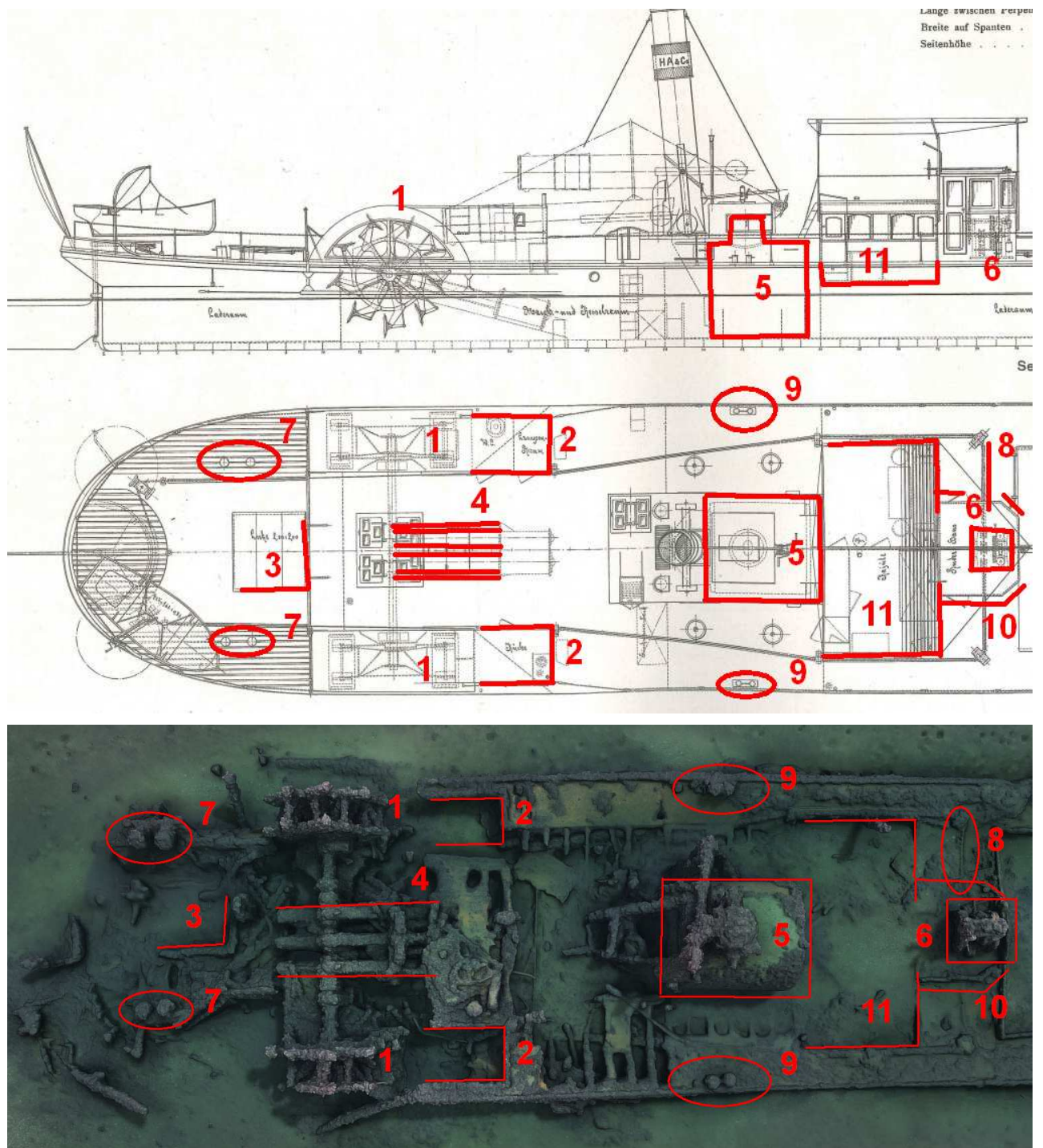
Breite: 7,83m



Ladeluke: 5,41m

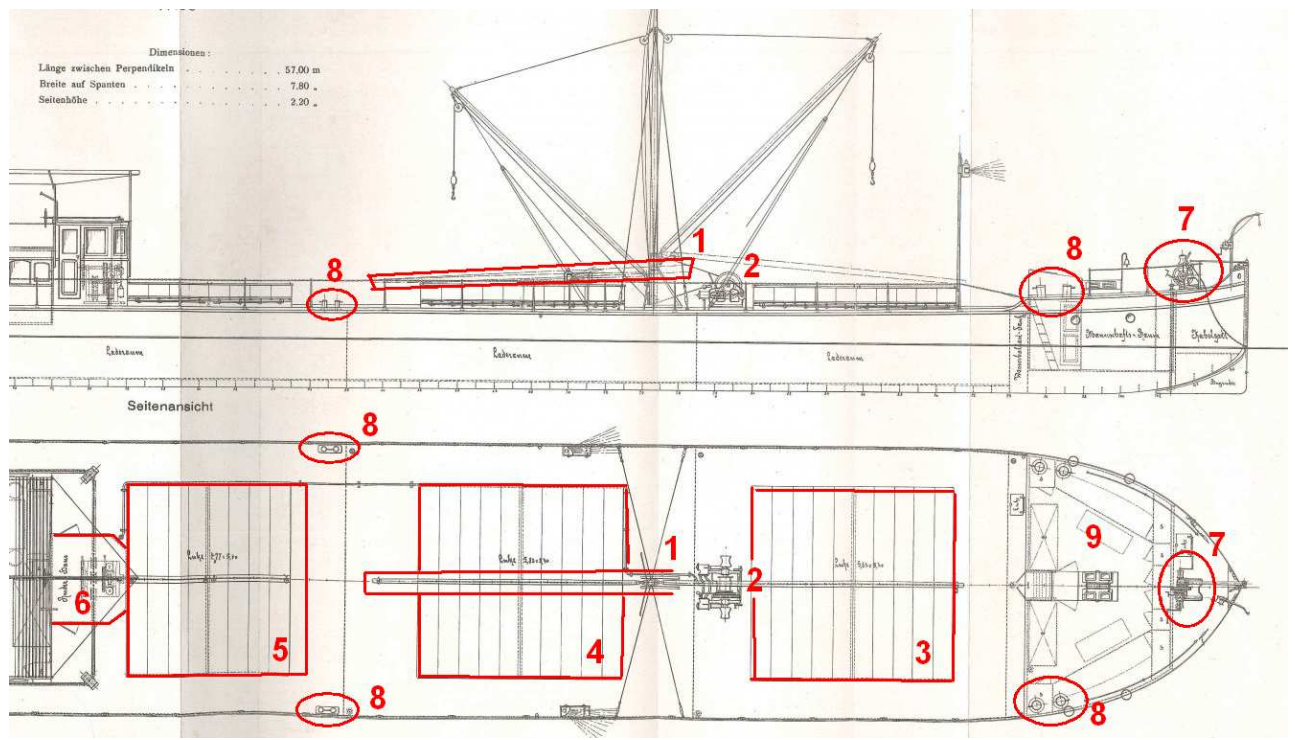


Details am Heck



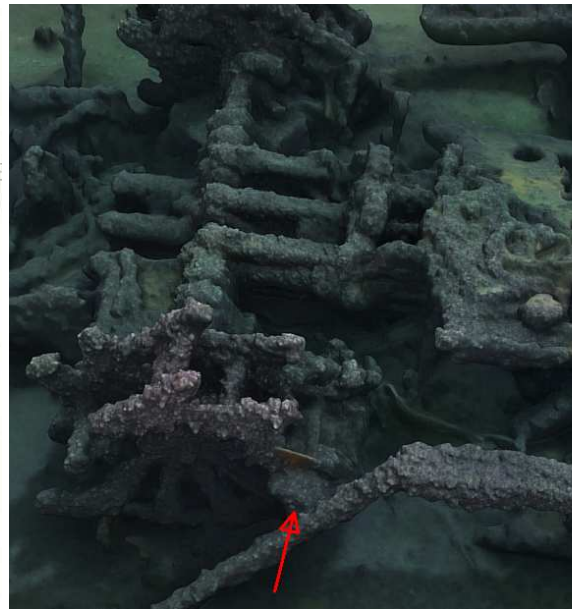
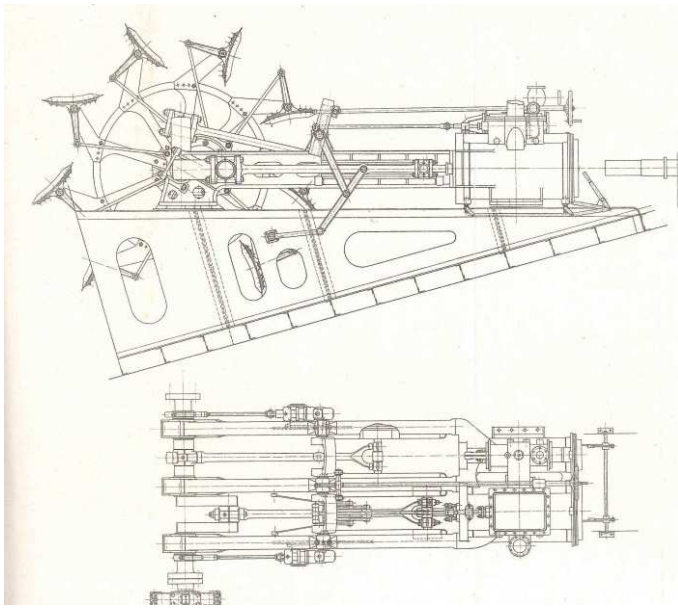
1. Schaufelräder mit neun Schaufeln - ragen nicht über die Seitenwand hinaus
2. Radkasten Häuser
3. Heckladeraum
4. Dampfmaschine mit Maschinenfundament auf drei Stahlträgern
5. Dampfkessel mit Feueröffnung der Maschine zugewandt
6. Ruderanlage
7. Doppelpoller im Heck
8. Steuerkette
9. Doppelpoller an der Seite
10. Form des Steuerhauses
11. Abgesenkter Kajütenaufbau

Details am Bug



1. Klappbarer Mast
2. Ladebaumwinde
3. Laderaum 1
4. Laderaum 2
5. Laderaum 3
6. Steuerhaus
7. Ankerwinde
8. Doppelpoller
9. Hölzerne Einrichtung der Mannschaftsräume

Maschine und Schaufelräder



Die zweistufige Dampfmaschine trieb über eine Kurbelwelle die beiden Räder direkt und synchron an. Die eigentlichen Schaufeln waren beweglich und über ein Excenter angesteuert. Dadurch änderte sich während der Umdrehung des Rades der Winkel der einzelnen Blätter so, dass sie optimaler ins Wasser eintauchten und besseren Vorschub erzeugten. Von den Schaufeln ist heute nur noch eine sichtbar (roter Pfeil).

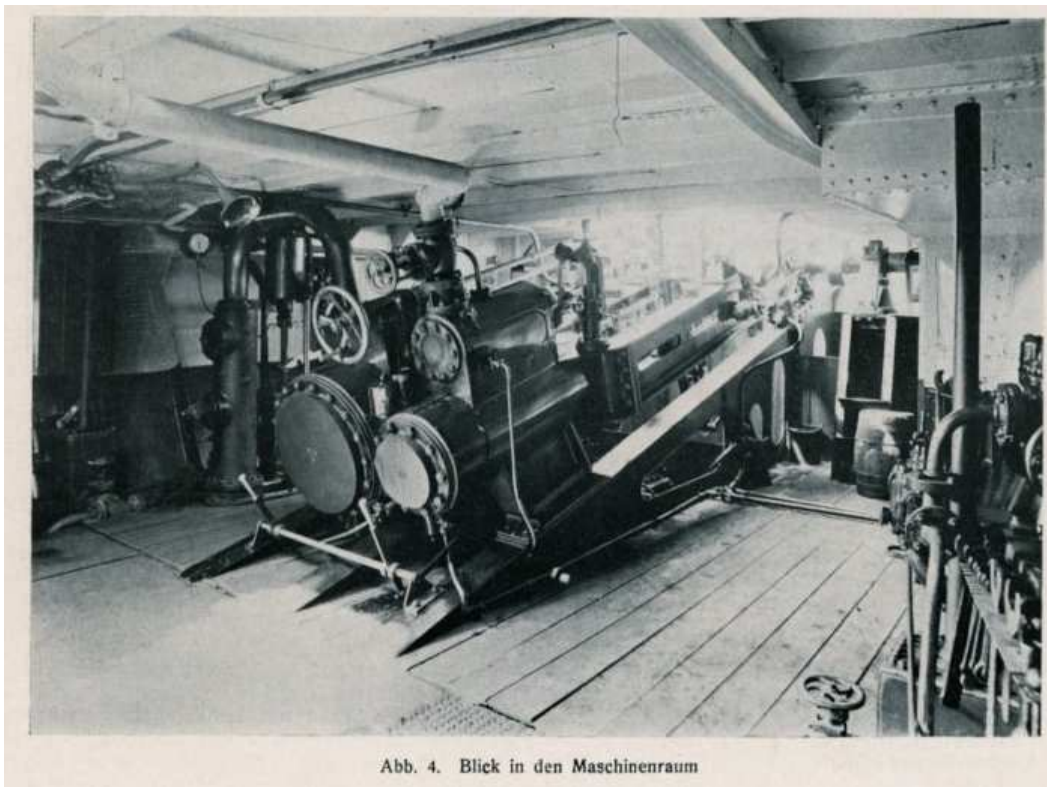
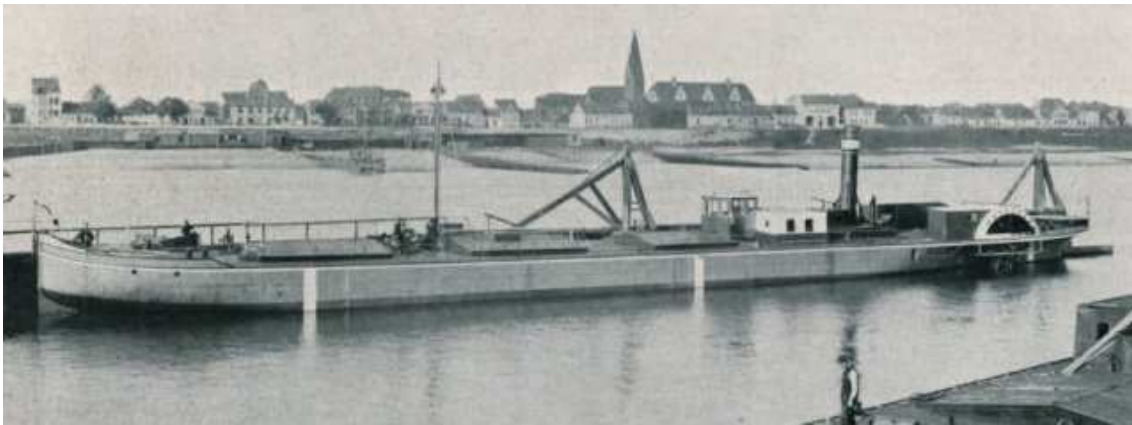


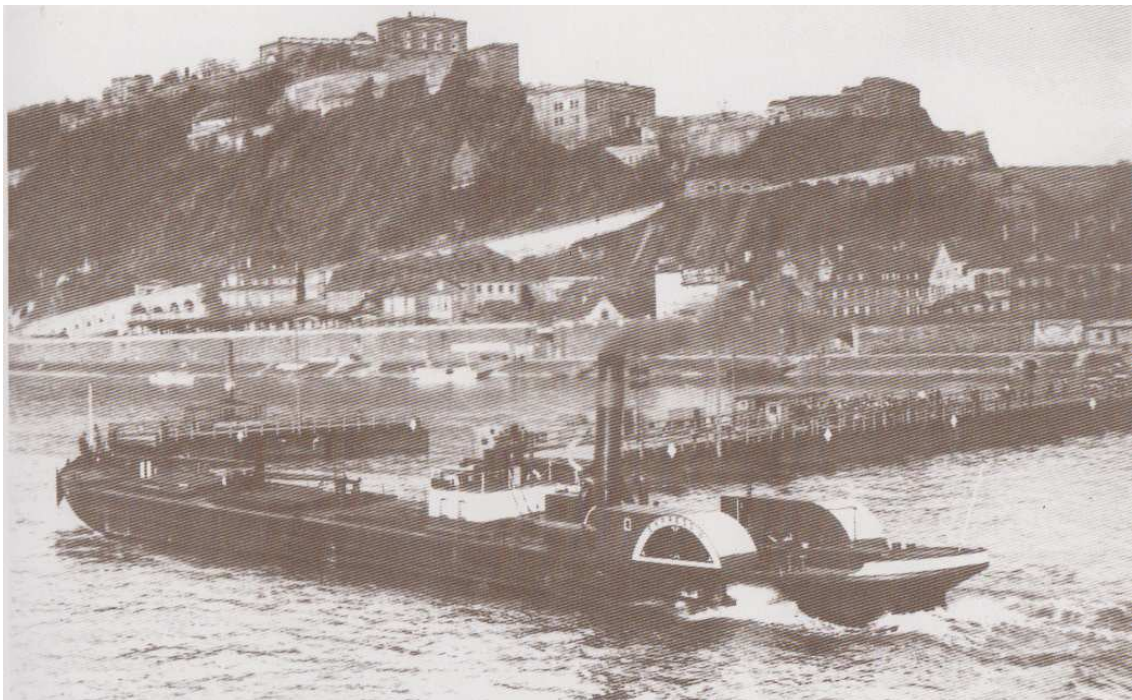
Abb. 4. Blick in den Maschinenraum

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

Historische Fotos



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



Alfred Oehmig: Dampfer auf der Weser in alten Ansichten



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

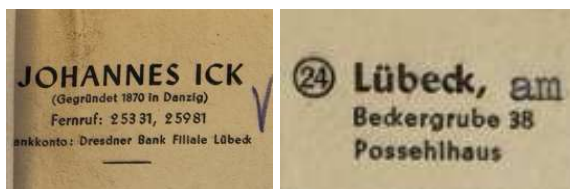
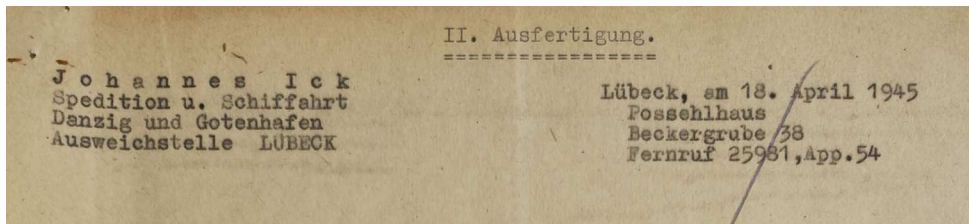
Quelle: Auf dem Garten, Klaus: "Boote, Yachten, Kleinschiffe aus Bremen"

Die Reederei Johannes Ick

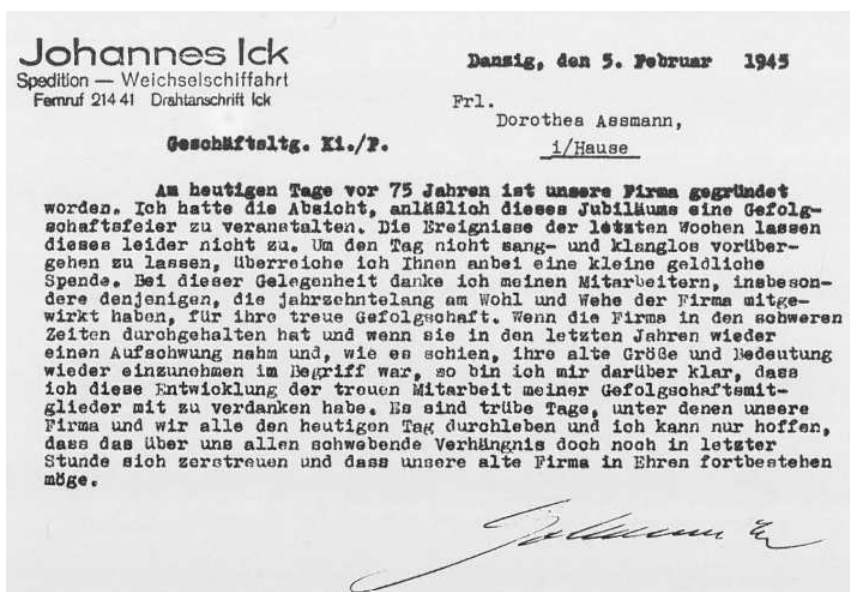
Das Schiff gehörte zum Zeitpunkt des Untergangs der Reederei Johannes Ick, die die Schiffe für die Kriegsmarine als Verwundetentransporter und Flüchtlingstransporter zur Verfügung stellen musste. Es gab Zweigstellen in Danzig (Gotenhafen), Lübeck und Hamburg.

Die Firma wurde am 5. Februar 1870 in Danzig unter dem Namen Dauben & Ick als Spedition gegründet.

Seit 1918 haben sich die Zweigstellen Hamburg und Danzig getrennt. Es gibt ein umfangreiches Archiv in Hamburg (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv), leider die Unterlagen des Danziger Zweiges nicht enthält.



Die Jahre 1933 bis 1939 waren für das Danziger Stammhaus der Firma Johannes Ick nicht günstig. Die Firma musste viele Mitarbeiter entlassen und vermietete einen Teil der Büroräume in ihrem Kontorhaus. Nach dem Feldzug des Deutschen Reiches gegen Polen verbesserte sich die Situation. Die 1919 geschlossene Filiale in Bromberg wurde wiedereröffnet, und für den Flußverkehr wurde eine Reihe von Schiffen beschafft. Am 5. Februar 1945, dem Tage des 75 jährigen Bestehens, bestand die Firma zwar noch, aber wenige Wochen später war alles verloren.



Quelle: "Deutsche Reedereien Band 7" GUD-Verlag

Bericht der Reederei Johannes Ick über den Verlust ihrer Schiffe

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			

Zusammenstellung der verloren gegangenen Fahrzeuge am 13.7.1945

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
Anf.

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 bei-
liegender 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.

Identifikation

Es besteht kein Zweifel, dass es sich um unser Wrack um den 1911 von den Atlaswerken in Bremen gebauten Sondertypen des Heckseitenraddampfers handelt. Der Befund am Wrack deckt sich zu 100 Prozent mit den Schiffszeichnungen. Es ist lediglich zu klären, um welchen der drei baugleichen Schiffe es sich handelt.

Dazu betrachten wir den Verbleib der drei Express-Schiffe:

Express I

9.5.1945: in Hela gestartet und auf dem Weg nach Westen gesunken

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 / ...

Quelle: GRÖNER - Die deutschen Kriegsschiffe Band 8

Express II

1945: in Danzig von deutschen Pionieren gesprengt worden.

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

Zweifelsfreie Identifikation durch Brief der Reederei:

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.

Brief vom 12.7.1945 von der Reederei Ick an die Kriegsmarinedienststelle Kiel

Hier wird erwähnt, dass **Express I** bei "**Möens**" gesunken ist. Also genau dort, wo unser Wrack liegt. Es gibt also keine Zweifel, dass es sich bei unserem Wrack eben um dieses Schiff handelt.

Falsche identifikation: Heckraddampfer HANS

Es wurde lange vermutet (mindestens seit 2001), dass es sich bei dem Wrack um den Heckradschleppdampfer HANS Ex. Lauenburg IV handelt. Dieser war aber mit 38m deutlich kleiner und schmaler.

MODTAGE⁺ 20 NOV. 2004
Revideret dato: 31.12.2001

Hans

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 N E PG: N E	Angivet pos. ved forlis: Type: N E N E	Geografisk område: 3 sm øst for Men, Danmark Top / bunddybde: 23
---	---	---	--

Havn: **Freddy Breitenstein**

Nødsituation: Type: Floddamp-skebelsk
Kaldesignal: Lauenburg II, Lauenburg, Lauenburg IV
Ex. navn: Lauenburg II, Lauenburg, Lauenburg IV
Forlisdag: ? .md.: ? år: 1945
Hjemsted: Memel, Tyskland
Kaptein:
Last: Militært udstyr (flygtninge?)
Alaget fra: Memel, Tyskland
Destination: København, Danmark

Lokale kontakter:
Freddy Breitenstein

Alarmring / Psykologhjælp:

Længde ca. 54 m Tegning: Dødt skibet efter skibet fra Freddy Breitenstein

Beskrivelse:
Bygget i 1888 hos Aron & Gollnow, Stettin, bygge-nr. 260, ca. 130 t, 38,4 x 4, 147,49 x 0,75 m, sidehøjde 1,95 m, 1 compound dampmaskine, 1 kessel, 180 hk.

00.00 1888 Leveret til Lauenburger Dampschleppschiffahrts 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, omdøbt til Lauenburg.
00.00 1916 Overtaget af militærisk skibsfartsselskab FECH (Feldisenbahnschiff) som Lauenburg II, og indsat i fart på Weichselfloden.
00.00 1922 Solgt til Hans B. G. Herberger, Memel, og omdøbt til HANS.
00.00 1937 Solgt til Jegminat, Memel.
00.00 1944 Brugt til nemme (flugtskub) transporten fra Memel til Pillau, Zoppot og Golenhofen.
00.00 1945 På vej til København søret 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 Masiner eller type 188 og DDM motorcykler på vraket. Maskinen, kessel og skroget, der placeret i hver side i agterskibet, står stadig intakt tilbage.

Hans

En Potageske, der er fundet på vraket, har været med til at identificere det som HANS.
Som det ses af skibets historie har det fra 1922 til engang i 1930erne været ejet af Hans B. G. Herberger, Memel.
På Potageske er indgraveret rederens monogram "G.H."

Handels- og Søfarts Museet kender ikke noget til vraket.

Til venstre ses et eksempel på en hjuldamper fra J. Frerichs & Co, Oosterholz-Schambeck i Tyskland.
Dette skib har dampmaskinen i forenden af skibet.

Mangler: Forlisdato, forlisgrund, ombordværendes skæbne?

Kilde:
Erich Gröner, Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945, bind 8/1, Bernard & Graefe Verlag, Bonn 1993.
Theodor Grötschel, Die Lauenburger Dampf- und Motorschlepper, Lauenburger Hefte, Heft 3/1996.
Freddy Breitenstein, 2001.
Dyk-Info, Anders Clausen, 2000.

G.H. = G. Herberger

Quelle: 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, Heimatort nach Thorn verlegt.
1916 Einsatz beim AB. Chef des Feldeisenbahnwesens 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.

Quelle: Die lauenburger Dampf- und Motorschlepper (Archiv 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 Dampfschleppschiffahrts 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)}

In dem Band: Binnenschiffe zwischen Ostpreussen und Schlesien von Bernd Schwarz ist ebenfalls diese falsche Annahme aufgeführt.

Die Umstände im Mai 1945 - kurz vor Kriegsende

Express I legte am 9.5.1945 von der Halbinsel Hela bei Danzig ab. Die Zustände dort waren dramatisch, viele Menschen versuchten, vor den Russischen Streitkräften zu fliehen, doch es fehlte an Schiffen. Allein auf der Halbinsel warteten Anfang Mai 77.000 Menschen auf die Evakuierung.

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.

Funkspruch der Seekriegsleitung am 7.5.1945

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
=====

Verwundetentransporter

EXPRESS I und EXPRESS III wurden seit 3.1945 von der Kriegsmarine beschlagnahmt und als Flüchtlings- und Verwundetentransporter eingesetzt.

Kapitän von EXPRESS III Josef Winker schrieb in einer Eidesstattlichen Erklärung am 22.6.1945: *“Am Montag, den 26. März, morgens 5 Uhr, fuhr ich das Schiff nach Danzig Heubude, um etwas aus der Feuerzone zu kommen. Ungefähr um 10 Uhr erschien ein Sanitätsoffizier bei mir an Bord, erklärte das Schiff als beschlagnahmt für Verwundenen- und Flüchtlingstransport. Bis 13 Uhr war Dampfer "Express III" mit Schwer- und Leichtverwundenen, sowie zivilen Flüchtlingen voll beladen; die Schwerverwundenen lagerten, unter Deck auf der Holzladung, die übrigen verteilten sich auf Deck- und Kajüten-Räume. Als Reiseziel war mir Hela aufgegeben worden. Später stellte sich heraus, dass die Kriegsmarine Dienststelle Danzig, Herr Korv. Kapt. Steinkraus, die gesamte Aktion des Abtransportes mit verschiedenen Flußfahrzeugen, darunter auch Dampfer "Express III" leitete, so dass ich seinen weiteren Ordern zu folgen hatte. Nach Ankunft in Hela, erstmalig am 26. März abends wurde ich in den darauf folgenden Tagen mehrmals bei der Abholung von Flüchtlingen und verwundenen Wehrmachtsangehörigen im Pendelverkehr zwischen östlich-Neufähr und Hela-Kriegshafen, wie auch zwischen Hela-Hafen und Hela-Reede beschäftigt. Die jeweiligen Orders empfing ich eine Reihe von Tagen durch den Marine-Leutnant Schulte von der KMD Hela und später durch Herrn Kapitän Möhring vom Fahrzeugbetrieb des Kriegsmarine-Arsenals Hela. In der Zeit dieses Einsatzes im Bereich von Hela erhielt der Dampfer mehrfach leichte Beschädigungen durch Bombensplitter und durch Bordwaffenbeschuß von russischen Flugzeugen. Durch Seeinwirkung wurde der Radkasten stark eingedrückt. Durch eine Marine-Fähre, die achtern auf Dampfer "Express III" auflief und die Ruderdiele verbog, erhielt die Dampfzylindermaschine eine Havarie, die auf Hela nicht beseitigt werden konnte, wodurch die Manövrierfähigkeit um ca. 50 % gemindert worden war. Ungefähr ab 15. April begannen Einheiten der Kriegsmarine der Flak und der Wehrmacht die Holzladung im Dampfer "Express III" täglich zu plündern. Im Beisein von Offizieren, die mir angaben, dass für Bunkerbauten und Splitterschutz auf anderen Schiffen die Holzdielen benötigt würden, holte man mir nach und nach die gesamte Ladung bis auf etwas Eichenschnittholz weg, ohne jemals Quittung zu leisten.”*

Kriegsmarinedienststelle Danzig
z. Zt. L ü b e c k

Gr. Burgstraße

Anbei überreiche ich zwei Rechnungen über Vergütung für die Inanspruchnahme meiner beiden Güter- und Schleppdampfer "Express I" und "Express III". Die Inanspruchnahme geschah ohne Übernahmeverhandlung im feindlichen Feuer bei Danzig - Heubude, durch Herrn Korvettenkapitän S t e i n k r a u s s am 25. März ds.Js. Vom 26.3. bis 2.4. befand sich auch der Unterzeichnete an Bord dieser Schiffe, die ab 25. März von Plehnendorf, Östl. Neufähr, Bohnsack usw. Verwundete und Flüchtlinge nach Hela fuhren und auf der Reede von Hela als Ab- leichterungsfahrzeuge für Kriegsmarinefahrzeuge, die Verwundete zu den Seetransportschiffen brachten, dienten. Am 1.4. erklärte Herr Fregattenkapitän B a r t e l auf der Dienststelle der KMD in Hela dem Unterzeichneten, dass meine beiden Schiffe Express I und III entgegen meinem Wunsche um Überführung nach einem Hafen der west- lichen Ostsee noch weiterhin im Einsatz bei Hela zu bleiben hätten, bis keine Verwundenen mehr zu verschiffen seien.

Quelle: [9]

Rechnungen der Reederei Johannes Ick - Danzig (Ausweichstelle Lübeck) an die Kriegsmarinedienststelle Danzig (ebenfalls Ausweichstelle Lübeck) über die Inanspruchnahme der Dampfer I und III zum Transport von Verwundeten und Flüchtlingen zwischen der Danziger Küste und der Halbinsel Hela.

II. Ausfertigung.

Johannes Ick
Spedition u. Schifffahrt
Danzig und Gotenhafen
Ausweichstelle LÜBECK

Lübeck, am 18. April 1945
Fossehllhaus
Beckergrube 38
Fernruf 25961, App. 54

An die
Kriegsmarinedienststelle Danzig
s. 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 Schiffsbesatzung:

Schiffsführer Winker	375,- + 20,- = 395,-
Maschinist Adamski	325,- + 20,- = 345,-
Steuermann Stronk	325,- + 20,- = 345,-
Heizer Gizewski	195,- + 20,- = 215,-
Matrose Cichowlas	185,- + 20,- = 205,-
Matrose Fijalkowski	185,- + 20,- = 205,-

Rmk 1720,-
" 275,20 1.995,20

+ 16 % Sozialpauschale Rmk. 4.909,70

zu Ihren Lasten!

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

*argm. 20.4.45
v. 30. 1204*

II. Ausfertigung.

JOHANNES ICK
Spedition u. Schifffahrt
Danzig und Gotenhafen
Ausweichstelle LÜBECK

Lübeck, am 18. April 1945
Fossehllhaus
Beckergrube 38
Fernruf 25961, App. 54

An die
Kriegsmarinedienststelle Danzig
s. 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 Schiffsbesatzung:

Schiffsführer Czuba	375 + 20 + 20 = 415,-
Maschinist Puczynski	325 + 20 + 10 = 355,-
Steuermann Zarembki	325 " = 325,-
Heizer Ciscia	195 " = 195,-
Matrose Blachowski	185 + 20 = 205,-
Matrose Malwasinski	185 " = 185,-

Rmk 1710,-
" 272,60 1.982,60

+ 16 % Sozialpauschale Rmk. 5.039,60

zu Ihren Lasten!

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

*argm. 20.4.45
v. 30. 1204*

Quelle: [8]

Es ist sicher, dass die Schiffsnamen in den beiden Rechnungen vertauscht wurden, weil Czuba der Kapitän auf Express I und nicht auf III war. Und Josef Winker und Maschinist Adamski gehörten laut Aussagen von Kpt. Winker zu Express III

In dem Dokument ist als Schiffsbesatzung aufgeführt:

	Express III	Express I
Schiffsführer	Josef Winker	Alfons Czuba
Maschinist	Adamski	Puczynski
Steuermann	Stronk	Zarembki
Heizer	Gizewski	Ciscia
Matrose	Cichowlas	Blachowski
Matrose	Fijalkowski	Kawalsinski



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

8.-9. Mai 1945

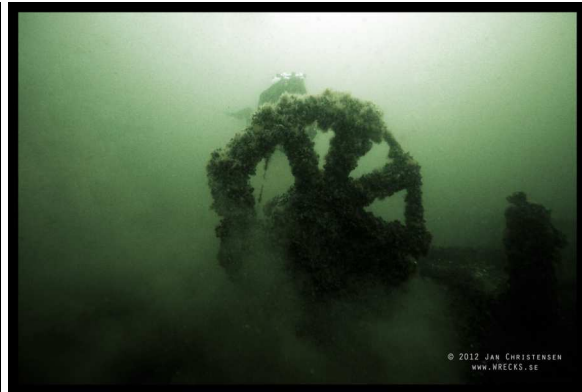
Am 8.5.1945 unterschrieb das Oberkommando der deutschen Wehrmacht die Kapitulationserklärung. Das führte dazu, dass die Schiffe mit Flüchtlingen spätestens am 9.5.1945 1:00 Uhr (Mitternacht Englische Zeit) die Halbinsel Hela verlassen haben mussten (Siehe Funkspruch von Karl Dönitz - Nachfolger von Adolf Hitler).

Fundstücke im Wrack

Dänische Taucher fanden zwei Motorräder, (Silber?) Besteck und K98k Karabinergewehre. Das K98 war im Zweiten Weltkrieg das Standardgewehr der deutschen Armee ([link](#)).



2010 von dänischen Tauchern gefundenes Besteck und K98k. Quelle: [Link](#)



Motorrad und Steuerrad - Aufnahmen 2012 von Jan Christensen - www.wrecks.se

Verbleib von Express III

Vom Schwesterschiff, das ebenfalls als Verwundeten- bzw. Flüchtlingstransporter diente, wissen wir, dass es ebenfalls am 8 Mai 1945 von Hela abfuhr. Eine 300 Mann starke Kompanie flüchtete damals mit den Schiffen nach Westen und wurde im dänischen Hafen Præstø zurückgelassen. Es lag dann bis zum 7. September 1945 in Kopenhagen und erreichte Lübeck am 12. September.

Kapitän von EXPRESS III Josef Winker schrieb in seiner Eidesstattlichen Erklärung am 22.6.1945:

Am 4. Mai lag ich mit Dampfer "Express III" im Kriegshafen in Hela, als Oberleutnant Bischof von der Helaer Küstenflak mir 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.

"Am 4. Mai lag ich mit Dampfer "Express III" im Kriegshafen in Hela, als Oberleutnant Bischof von der Helaer Küstenflak mir 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, denn 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." [9]

Kapitän Josef Winker ging davon aus, dass das Schiff gesunken ist:

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

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

Express III wurde zunächst als verloren gemeldet, wurde dann aber im Hafen Præstø (Dänemark) gefunden:

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 weitergemeldet 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.

Verlustmeldung der Reederei vom 17.09.1945 [9]

"...teile ich mit, dass von meinen als verloren gegangenen Schiffen ein einziges Schiff, und zwar der Dampfer "EXPRESS III" im Hafen von Præstø in Dänemark aufgefunden worden ist". Das Schiff wurde dann nach Kopenhagen gebracht, wo es am 4.9.1945 in Richtung Lübeck fuhr, wo es am 13.09.1945 übergeben wurde

Kapitän von Express III Alfred Fuchs beanstandete damals den teilweise 'beraubten und beschädigten' Zustand. Ab 1949 gehörte das Schiff der Jansen-Werft (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:

Quelle: Militärarchiv Freiburg [8]

Express III in Leer



EXPRESS III im Hafen von Leer (Ostfriesland) Winter 1950/51 [15]

Kapitän Alfons Czuba

Im Militärarchiv Freiburg [8] fanden wir Dokumente des Schwesterschiffs Express III. Hier wurden von der Reederei Johannes Ick noch nach Kriegsende der Kriegsmarinestelle Hamburg im September 1945 Schäden am Schiff und fehlendes Inventar in Rechnung gestellt. In einem Brief schreibt Alfons Czuba aus Lübeck, dass er Kapitän der Express I war und die Schiffe I - III völlig gleich ausgestattet waren. Ebenso schreibt er, dass die Schiffe bis zum 8. Mai 1945 in Hela (Danzig) nebeneinander lagen.

Die Rechnung über 5475 Reichsmark wurde im Februar 1946 beglichen.

Liste des fehlenden Inventars auf D. "Express III"
bei der Ankunft in Lübeck am 12. September 1945

Ich, der unterschriebene Schiffsführer Alfons Czuba aus Danzig, früherer Schiffsführer auf D. Express I, war in Hela in der Zeit vom 27. März bis 7. Mai d. J. fast täglich auf dem neben meinem Dampfer liegenden Schwesterschiff "Express III" und kenne daher Umfang und Beschaffenheit des auf D. "Express III" zur Zeit der Inanspruchnahme durch die Kriegsmarine vorhanden gewesenen Inventars. Im übrigen waren die Express-Dampfer I, II und III völlig gleichartig ausgerüstet, sodass ich auch allein aus der Kenntnis des auf D. "Express I" befindlichgewesenen Inventars ohne weiteres darüber im Bilde bin, was von dem Inventar in der Zeit zwischen Abfahrt von Hela am 8. Mai bis zur Ankunft in Lübeck am 12. September verschwunden ist.

Es fehlen:

- 1 Personenling (Lakenplan über Laderaum I) 6,40 x 6 m
- 1 dto. " " " II) 6,50 x 6 m
- 1 dto. " " " III) 5,40 x 6 m
- 1 dto. " " " 5,60 x 2,70 m
- 1 Schleppbau-Draht von ca. 200 m Länge, 18 mm ϕ
- 1 hölzernes Weiboot mit flachem Boden, Länge ca. 7 m, Breite in der Mitte am Boden 1,30 m, Tragfähigkeit 1000 kg
- 2 Bootstälchen
- 1 transportable Motor-Bergungspumpe
- 2 Handpumpen für die Laderäume, 2,90 m lang, 10 cm ϕ
- 1 zerlegbares Ruderhaus, 2,50 m hoch, 2,00 x 1,10 m im Geviert
- 1 Ankerkettief von ca. 45 m Länge
- 4 Bochen an 8 m langen Stangen
- 1 hölzerner Lukendeckel über Raum II
- 7 Fensterscheiben 80 x 50 cm
- 1 Feldschmiede
- 1 Schraubstock
- 1 Top-Laterne

ferner:

sämtliche für 6 Besatzungsmitglieder von der Reederei s.Zt. angeschaffte Ess-, Trink-, Koch- und Wasch-Geschirre, mindestens 4 verzinkte Eimer, div. Schlapphüte, Besen, Schrubber etc.

1 Feuerlösch-Schlauch, ca. 50 m lang, mit Spritzmundstück,

ferner:

sämtliche Schlafdecken, Bettzüge, Tischdecken, Gardinen, Petroleumlampen, Wandspiegel, Schiffszuhren und div. Kleinigkeiten aus dem Räjuten des Schiffsführers und des Maschinisten wie aus den in Vorderschiff gelegenen 2 Mannschaftsräumen, die 4 Kojen enthalten.

Bei der Schiffsankunft feststellbare Beschädigungen:

Bei meiner oberflächlichen Besichtigung (Schiffsboden wurde nicht untersucht) stellte ich folgende Beschädigungen an und im Schiff fest:

55 qm Fußbodenbretter sind zerbrochen und müssen erneuert werden

21 Lukendeckel sind beschädigt und müssen angefliekt werden,

1 Radkasten-Abweiser, ca. 7 m lang, 16 x 15 cm stark, ist weggebrochen und muss erneuert werden, dabei sind die 2 eis. Halter des Abweisers auszurichten und zu befestigen.

Die Reeling ist in einer Länge von ca. 3,70 m verbogen und muss gerichtet werden.

b. wenden!

4 qm Holzbelag an Deck sind zerbrochen und müssen erneuert werden.

Das Ruderblatt ist am Ende ca. 50 cm lang umgebogen; falls Ausrichten nicht gelingt, muss abgeschnitten, angesetzt und angeschweisst werden.

10 Geländerstützen sind verbogen und müssen gerichtet werden,

6 fehlende Geländerstützen sind zu ersetzen

Von der Geländerkette fehlen ca. 42 m und müssen ersetzt werden.

Der Schornstein hat starke Beschädigungen im mittleren Blechsteif und droht an der Stelle durchzubrechen.

Die Dampfdruckmaschine funktioniert nicht, muss repariert werden.

Lübeck, den 15. September 1945.

Verbehaltenlich Ergänzung und Berichtigung,
 da sich am Bord weder Inventarverzeichnis noch Schiffs- oder Kesselpapiere mehr befinden.

Alfons Czuba
Schiffsführer

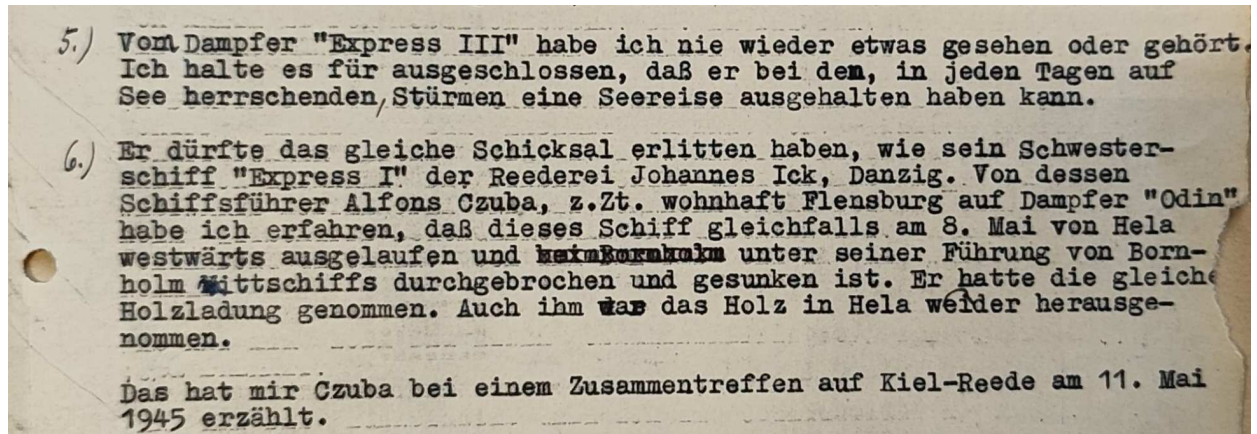
Quelle: Militärarchiv Freiburg RM 102/873

Der Untergang

Es lassen sich heute noch zwei Beschädigungen am Wrack erkennen, die zum Untergang geführt haben könnten. Außer einer kurzen Aussage des Kapitäns fanden wir keine konkrete Beschreibung eines Augenzeugen.

Aussage des Kapitäns

Kapitän von EXPRESS III Josef Winker schrieb in seiner Eidesstattlichen Erklärung am 22.6.1945:



Vom Dampfer EXPRESS III habe ich nie wieder etwas gesehen oder gehört. Ich halte es für ausgeschlossen, daß er bei den in jenen Tagen auf See herrschenden Stürmen eine Seereise ausgehalten haben kann. Er dürfte das gleiche Schicksal erlitten haben, wie sein Schwesterschiff "EXPRESS I". Von dessen Schiffsführer Alfons Czuba, habe ich erfahren, dass dieses Schiff gleichfalls am 8. Mai von Hela westwärts ausgelaufen und ~~bei Bornholm~~ unter seiner Führung von Bornholm mittschiffs durchgebrochen und gesunken ist. [...] Das hat mir Czuba bei einem Zusammentreffen auf Kiel-Reede am 11. Mai 1945 erzählt.

Interessant ist, dass der ursprüngliche Satzteil 'bei Bornholm' durchgestrichen wurde und durch die ungewöhnliche Formulierung 'von Bornholm' ersetzt wurde. 'Bei Bornholm' ist also falsch. Das passt zu unserem Wrackfund, denn wir wissen, dass das Schiff nicht bei oder vor Bornholm, sondern 150km weiter westlich gesunken ist.

Wetter

Das Schiff war für Binnengewässer konzipiert und nicht für See. Kapitän Josef Winker erwähnte das Wetter: "Ich halte es für ausgeschlossen, dass der Dampfer bei den in jenen Tagen auf See herrschenden Stürmen eine Seereise ausgehalten haben kann".

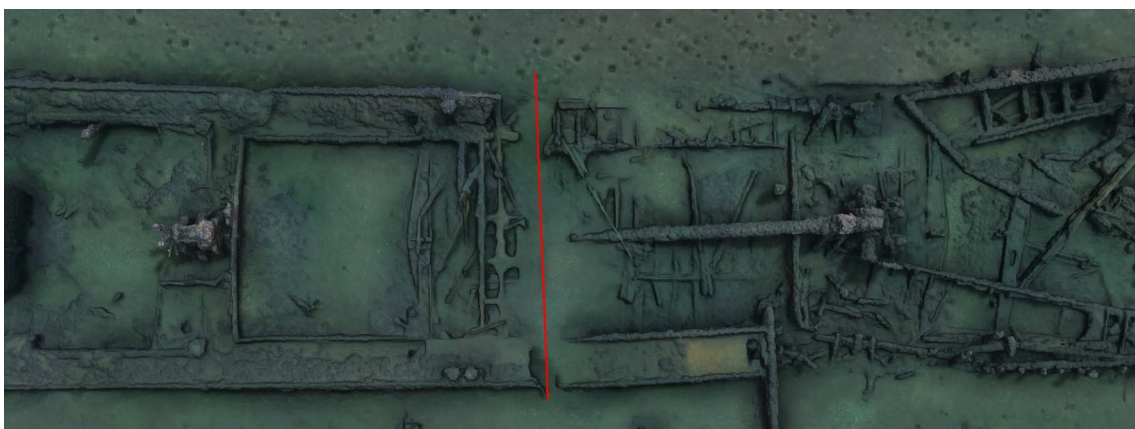
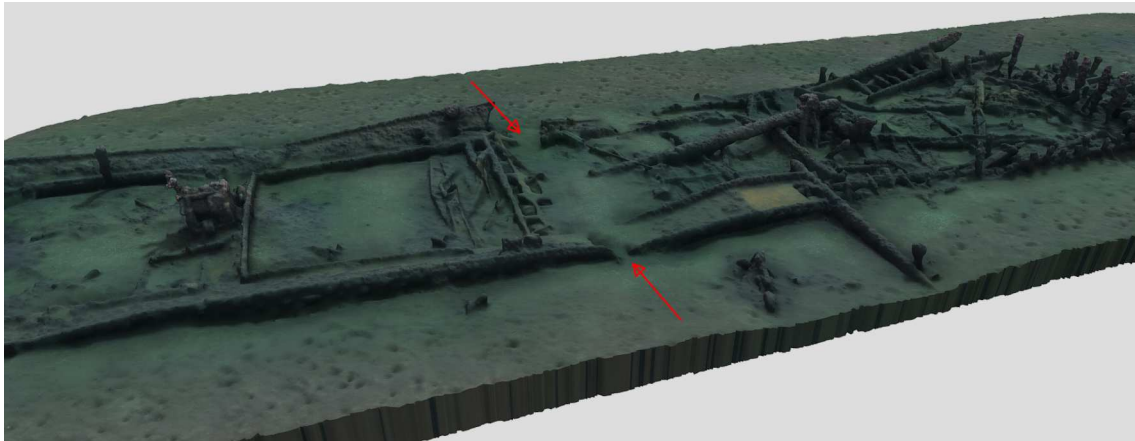
Schaden im Heckbereich

Im Heck ist das Wrack erheblich beschädigt. Auf der Steuerbordseite ist die Bordwand, der Poller und das Deck samt Laderaumluke zur Schiffsmitte gedrückt. Dies könnte z.B. durch eine Explosion oder Kollision hervorgerufen worden sein. Unklar ist allerdings, ob dieser Schaden vielleicht erst nach dem Untergang entstanden ist, z.B. durch einen Anker oder Schleppnetz.



Schaden Mittschiffs

Das Wrack zeigt Mittschiffs hinter Laderaum 2 einen Bruch auf. Das deckt sich mit den Aussagen des Kapitäns, dass das Schiff durchgebrochen sei.



Bruch mittschiffs

Zusammenfassung / Fazit

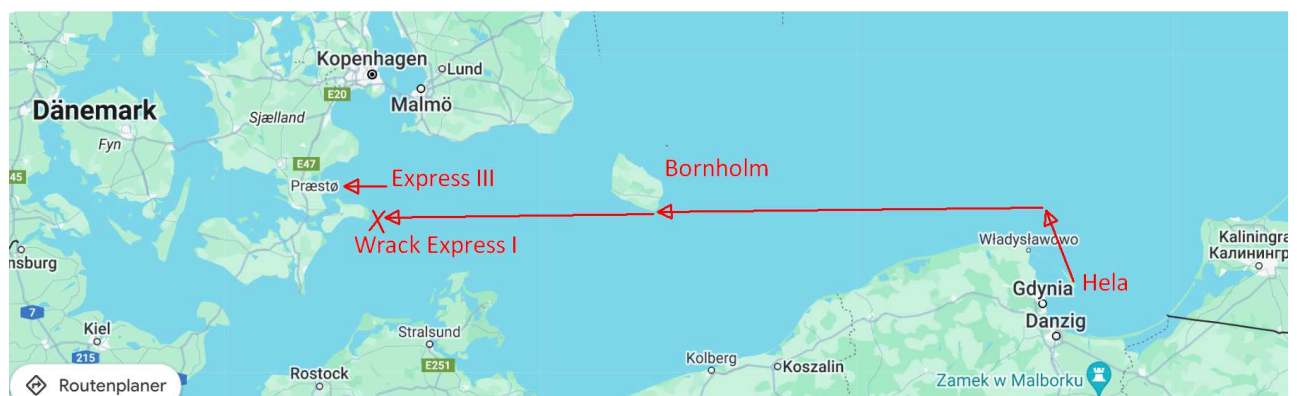
Der Vergleich des Wracks mit der Zeichnung lässt den Schluss zu, dass es sich bei unserem Wrack eindeutig um eines der drei von der Atlaswert gebauten Heckrad-Frachtdampfer der Express-Reihe handeln muss. Es passen alle Details des Schiffes: Der grundsätzliche Aufbau mit Maschine und Kessel achtern. Die Form und Position des Steuerstandes, die Ladeluken, der Klapp-Mast. Selbst die Anordnung der Poller ist exakt gleich.

Dieser Schiffstyp war selbst zu seiner Zeit sehr ungewöhnlich und die Anordnung von Kessel und Maschine im Heck wirkte sich ungünstig auf die Gewichtsverteilung aus, die durch einen Ballasttank im Bug kompensiert werden musste. Aus diesem Grund setzte sich diese Konstruktion nicht durch, zumal Raddampfantriebe ohnehin vollständig von Schraubenantrieben ersetzt wurden. Von den Heckraddampfern dieser Baureihe gilt nur EXPRESS I als gesunken und vermisst. EXPRESS II wurde noch in Danzig von den deutschen Truppen gesprengt und EXPRESS III wurde 1949 nach Leer verkauft.

In den Militärarchiven in Freiburg und Koblenz [9] haben wir Unterlagen gefunden, die als Untergangsort von EXPRESS I tatsächlich die Position unseres Wracks - bei der dänischen Insel Møn - beschreiben.

Gegen Ende des Zweiten Weltkriegs (Deutschlands Kapitulation am 9.5.1945) waren die Bedingungen dramatisch. Der Krieg war verloren und die Soldaten mussten feststellen, dass alles vergebens war. Nun mussten 1,5 Millionen Deutsche aus dem heutigen Polen evakuiert werden. Express I und III dienten als Flüchtlings- und Verwundetentransporter auf Flüssen und in geschützten Häfen. Beide sind am 8.5.1945 aus Hela (Halbinsel bei Danzig) in Richtung Westen gestartet. Die deutsche Küstenflak-Einheit hat die Dampfer dazu verwendet, sich mit ca. 300 Mann von Hela in Richtung eines westlichen Hafens abzusetzen, um nicht in Sowjetische Gefangenenlager zu kommen. Entweder die Soldaten wurden auf der Insel Bornholm abgesetzt, oder sie wollten nach Dänemark flüchten.

In einem Dokument [9] fanden wir Hinweise auf 'zu schlechte Wetterbedingungen für diese Schiffe'. Die als Flußdampfer konzipierten Raddampfer waren nicht für die Bedingungen auf der Hochsee ausgelegt. Kapitän Czuba hat ausgesagt, dass er Schiffsführer von EXPRESS I war, als dieses Mittschiffs durchbrochen war. Die Längsbelastungen durch Wellen sind auf hoher See viel höher als auf Flüssen, wodurch es zum Durchbrechen in der Mitte des Schiffes kam. Außerdem verfügte das Schiff nicht über genügend Freibord, sodass das Wasser der Wellen über Deck und in die Laderäume ging. Das Schwesterschiff EXPRESS III wurde im dänischen Hafen Præstø zurückgelassen, der nur wenige Kilometer vom Wrackfund entfernt liegt.



Das Projekt: Marine Research Germany



Die Untersuchung des Wracks fand während der einwöchigen Tauchexpedition (12-18.8.2024) vom Marine Research Germany Projekt unter der Leitung von Reinhard Öser und Ingo Oppelt statt. Als Tauchschiff diente der Großsegler RYVAR. Es waren 27 Taucher, 2 Mann Crew und ein Koch an Bord.

Link zur Projektseite: <http://www.marine-research-germany.de/>

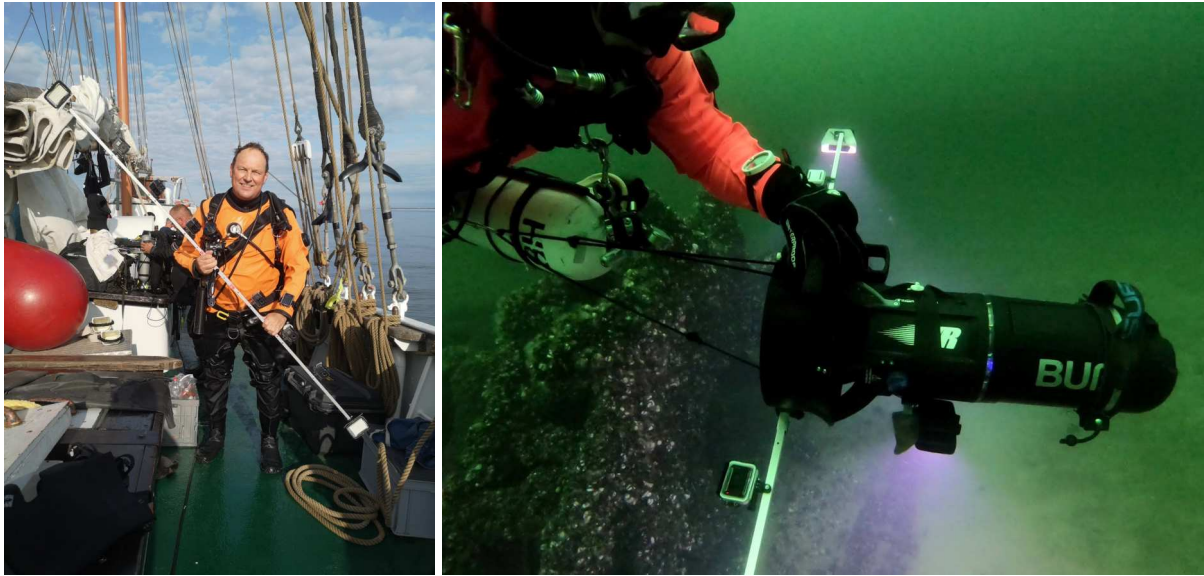
Betaucht wurden folgende Wracks:

- SV Gaarden
- SS Bonita
- SS Ares
- SS Minos (Helfried Bismarck)
- Unknown Paddle steamer (dieser Raddampfer)
- MV Zeearend

Die Wracks wurden alle digitalisiert. Die Links auf der Webseite des Verfassers hier:

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

Autor



Der Autor mit dem selbst entwickelten Kameragestell für Photogrammetrie auf der RYVAR und am Wrack des Heckraddampfers.

Holger Buß ist Diplomingenieur der Elektrotechnik und entwickelt Steuerungssysteme für unbemannte Fluggeräte. Er taucht seit 1999, ist mit TEC1 (GUE) brevetiert und ist zudem ehrenamtlicher Rettungstaucher bei der DLRG. Er untersucht Wracks in der Nord- und Ostsee und schreibt Untersuchungsberichte sowie Artikel für Fachzeitschriften. Seit 2020 digitalisiert er Schiffswracks mittels Photogrammetrie, die auf seiner Webseite präsentiert werden.

Dipl. Ing. Holger Buss

Moormerlandstrasse 39 - D-26802 Moormerland

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

Aktuellste Version und englischer u. dänische Version des Berichts:

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

Dank an Mitwirkende:

Ich habe zu danken:

- Ingo Oppelt und Reinhard Öser für die Organisation der Tauchexpedition
- Meinem Buddy Alexey Konovalov - der Wrackzeichner
- Henrik Absalon für Literaturrecherche und Kommunikation mit den Dänen
- Benutzer "Muranfan" und andere aus dem Binnenschifferforum
- Klaus auf dem Garten für die Tipps auf der Suche nach weiteren Quellen
- Herrn Stremmel und Herrn Böse für die Unterstützung im Krupp-Archiv
- Frau Kathrin Enze für die Unterstützung im Ick-Archiv Hamburg
- Dr. Dennis Beckmann im Museum der Deutschen Binnenschifffahrt
- Bernd Darter im Deutschen Schifffahrtsmuseum
- Angela Piplak im Kulturhaus Walle Brodepott e.V
- Holger Ipsen für die Unterstützung in Koblenz
- Benjamin Haas für die Unterstützung in Freiburg

Quellenangaben

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)