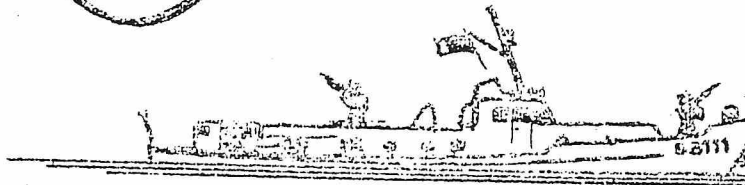




ex 731

## Flusspionierkompanie 831

2807 ACHIM bei BREMENSteuben-Kaserne

Geschichte der Flußpionierkompanie 831 (ex 731) rekonstruiert  
nach der Kompaniechronik anlässlich des 10 jähr. Bestehens der  
Kompanie am 1.4.1972

Zusammengestellt auf Anforderung durch sPIRgt 705 - S 3  
durch den damaligen Kompaniechef Major H i l l e b r a n d.

Vorbemerkung:

Die nachfolgenden Angaben zur Kompaniechronik der Kompanie  
beruhen im wesentlichen auf Erinnerungen des

- Hfw Diekmann jetzt Rechnungsführer seit 1.4.62 i.d.Kp.
- Hfw Hofmann jetzt Kompaniefeldwebel seit 15.4.62 i.d.Kp.

Aufzeichnungen aus der Zeit um 1962 befanden sich in einer  
schriftlichen Kompaniechronik, die seit 1959 verloren gegangen  
ist, und auch trotz intensiver Nachforschungen nicht wieder  
aufgetaucht ist. (Wahrscheinlich als Souvenir mitgegangen)

T E X T :

Aufstellungsbefehl: Flußpionierkompanie 831

Dienststellen-Nr: 43 264 jetzt KZ 5

Befehl: 846 ( H )

BMVg Fü H III-5

Die Aufstellungsstärke: ab 1.4.62 40 Soldaten

1.11.62 165 Soldaten

Endstandort: R E E S / N, ederrhein

Zwischenunterkunft: Steuben - Kaserne

U e s e n bei Bremen, Post ACHIM

# Die Flußpioniere der Bundeswehr und ihre Vorgänger

Von OTL a. D. **Randolf Kugler**

## Ursprünge der Flußflottillen

Militärische Operationen zu Lande müssen auch fortgesetzt werden können, wenn sie auf größere Gewässer im Binnenland stoßen oder über diese hinweg zu führen sind. Während militärischer Konflikte in allen Phasen unserer Zeitrechnung ergaben sich Probleme dieser Art, die in sehr unterschiedlicher Weise ihre Lösung fanden.

Der Rhein mit seinen vielen Nebengewässern, aber auch die breiten östlichen und südöstlichen Ströme zwangen zum Einsatz von Verbänden, die für diese Art der Kriegsführung besonders aufgestellt und ausgestattet wurden. Neben den bekannten österreichischen Donauflottillen setzten Preußen, Österreicher, Holländer und Franzosen in den Koalitionskriegen, den napoleonischen Kriegen sowie dem Krieg 1870/71 Flußstreitkräfte auf Rhein und Bodensee ein. Nach dem Sieg 1871 wurden sogar erstmals durch deutsche Streitkräfte gepanzerte Flußkanonenboote in Dienst gestellt. Allerdings bewährten sich diese in Koblenz stationierten Fahrzeuge nicht sonderlich und verschwanden nach jahrelanger Untätigkeit 1880 wieder von der Bildfläche.

Mit Beginn des Ersten Weltkrieges entstand auch wieder die Forderung nach dem Einsatz von Flußflottillen. Deutscherseits wurde das Freiwillige (später kaiserliche) Motorbootkorps (FMK/KMK) gebildet und anfangs auf dem Bodensee, dann auf Flüssen in Ost und West eingesetzt.

Nach dem Ersten Weltkrieg stellten die Franzosen erneut starke Streitkräfte für den Einsatz auf dem Rhein auf.

## Flußflottillen im Zweiten Weltkrieg

Als 1939 der Zweite Weltkrieg ausbrach, existierte an wirklichen Flußflottillen auf dem Rhein nur die der Franzosen in Straßburg, und die war mit ihren Fahrzeugen zumindest zum Nichtstun verdammt. So wurden diese wohl schon bald über Land abgezogen. Nachdem auch anfängliche Versuche, Flußminen auszusetzen, infolge der Strömungsverhältnisse auf dem Fluß ohne die erhoffte Wirkung gegen die weiter unterstrom gelegenen deutschen Brücken und die Schifffahrt blieben, wurde schließlich auch das letzte Personal vollends in Seestützpunkte verlegt. Da mit fuhren ab Ende 1939 allein noch im holländischen Rheinabschnitt und vor allem in den Rheinmündungen Kriegsschiffe der Holländer.

Es kam der Januar 1940, in dem die Vorbereitungen für den Westfeldzug anließen. Hierzu gehörte aber auch die Aufstellung einer deutschen Rheinschutzflottille durch das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps (NSKK), das bei seinem Vorhaben auf die Erfahrungen bei den FMK-Aufstellungen des Ersten Weltkrieges zurückgriff und Privat-Motorjachten und Passagierschiffe dienstverpflichtete. Im Juni oder Juli 1940 war die Aufstellung und Ausbildung abgeschlossen. Die Flottille verlegte in den holländischen Raum, wo sie dem Marinebefehlshaber in den Niederlanden unterstellt wurde. Ein wirklicher Einsatz — bei gelegentlichen Luftangriffen als seltene Ausnahme — ist im Verlauf des Feldzuges nicht mehr erfolgt. Mit Erlaß der Weisung für das geplante Unternehmen „Seelöwe“ wurden der um diese Zeit in die Kriegsmarine überführten und in Rheinflottille um-

benannten Formation Aufgaben im Rahmen der „Seelöweflotte“ zugeordnet und diese ab Januar 1941 konsequenterweise dem Führer der Motorbootverbände Niederlande unterstellt. Um diese Zeit war allerdings die Operation „Seelöwe“ praktisch schon abgeblasen, doch wurde der Schein bis zum Beginn des Rußlandfeldzuges noch aufrechterhalten.

Die Flottille erhielt nach und nach seetüchtigere Boote und übernahm dann die Aufgabe einer Hafenschutzflottille im Rheinmündungsgebiet und mündungsnahen Küstengebiet. Reine Flußaufgaben erhielt sie erst wieder, als nach der Invasion 1944 ihr Rückzug nötig wurde.

Bis dahin waren von der Marine auch noch die Flußräumflottille Maas und die Motorbootabteilung Antwerpen aufgestellt und mit Privatmotorjachten, Fluß-

## Hier ist Sicherheit preisgünstig.

Gehen Sie zu unserem Provinzial-Fachmann. Er informiert Sie gerne über unsere preisgünstigen Tarife und Ihren individuellen Versicherungsbedarf.

Geschäftsführung  
**Wilhelm Goldscheid**  
Über dem Aubach 1  
Telefon 02631/53151  
5450 Neuwied 23

Geschäftsführung  
**Josef Jachmich**  
Clemensstr. 50  
Telefon 02622/3321  
5450 Neuwied 21

Geschäftsführung  
**Peter M. Odenthal**  
Langendorfer Str. 138  
Telefon 02631/23002  
5450 Neuwied 1

Geschäftsführung  
**Röder/Menzel**  
Dierdorfer Str. 62  
Telefon 02631/29022  
5450 Neuwied 1

# PROVINZIAL

Die Versicherung in Ihrer Nähe.



## Sattler & Co.

Neuwied, a. d. Rheinbrücke, Tel. (02631) 22121  
Dierdorf, Neuwieder Straße, Tel. (02689) 3047 u. 3048

schleppern und Polizeibooten etc. ausgerüstet worden. Als echte Vorgänger der heutigen Flußpioniere können aber auch diese nicht wirklich angesehen werden.

### Andere deutsche Flußflottillen im Zweiten Weltkrieg

Es gab auch dem Namen nach „Flußpioniere“ im Zweiten Weltkrieg, nämlich die Flußpionierkompanie Weichsel mit ihrem Flußkanonenboot „PIONIER“ (Expolnisch „NIEUCHWYTYNY“, Bauj. 1934), drei Zivilfähren und einer Anzahl von MS-, M- und leichteren Sturmbooten als Bootsausstattung und Kompaniestützpunkt am Warschauer Stadion. Weiter die ähnlich ausgestatteten Kompanien des Flußpionierkommandos Süd auf dem Dnjepr und dessen Nebenflüssen.

Es ist hier nicht möglich, die Einsätze der Flußpioniere und der Pioniere und Flußschiffer in den Feldwasserstraßenabteilungen auch nur in groben Zügen aufzuzeichnen. Nur eines sei in Hochachtung vermerkt: Sie haben unter widrigsten Umständen bei der Freimachung und Freihaltung der Wasserstraßen im Osten von Dnjepr und Kuban über Don und Dúna bis zum Peipussee

und zur Narwa Großes geleistet und einen hohen Blutzoll dafür gezahlt! Das gilt auch für alle Kompanien und Bataillone der Landungspionierbrigade unter Führung des Höheren Landungspionierführers, GenMaj Carl Henke, die auf Flüssen und küstennahen Gewässern aller Kriegsschauplätze mit Schneid und äußerster Hingabe bis zum letzten die gleichen Aufgaben erfüllten, wie sie heute im Aufgabekatalog der Bundeswehr-Flußpioniere stehen. Als ihre größte Leistung sei hier wenigstens hervorgehoben, daß sie ab Beginn der großen Rückzüge, also ab Stalingrad und dem Ende der Kämpfe in Nordafrika bis zu den Räumungsaktionen in den Ostseebriickenköpfen weit über zwei Millionen Menschen, Soldaten und noch mehr Zivilflüchtigen, in oft letzter Minute noch Brücke in die Freiheit waren.

Auch Marine-Flottillen haben im Zweiten Weltkrieg auf Binnengewässern außer rein maritimen Aufgaben auch solche erfüllt, wie sie für Flußpioniere typisch sind. Sie können hier nur eben den Namen nach aufgezählt werden: Allen voran die Donaufflotte als Traditionsträgerin ihrer österreichischen Vorgängerinnen, dann die 4. Artillerieträger-

Flottille auf Peipus- und Wirzsee, die Rhone- und Po-Flottille, ferner ad hoc zusammengestellte Kommandos auf vielen anderen Binnenwasserstraßen, ab 1944 vor allem auch in Deutschland selbst.

### Alliierte Flußflottillen nach 1945

Nachdem der Rhein 1945 in das Operationsgebiet der alliierten Streitkräfte einbezogen worden war, begann auch die Aufstellung von Flußflottillen für Nachschub- und Sicherungsaufgaben. Besonders die Franzosen nahmen alsbald ihre aus früheren Jahren bekannten Aktivitäten wieder auf, aber auch Amerikaner, Briten und Belgier bildeten spezielle Flußstreitkräfte am Rhein und später auch an Weser und Elbe.

Als Material wurde teils Beutegerät, teils für den Einsatz an der Küste entwickelte Fahrzeuge, bald aber auch für den Einsatz auf Flüssen konzipiertes Material eingesetzt.

Da für die Entwicklung der Flußpioniere der Bundeswehr von großer Bedeutung, wird nachstehend eine Darstellung der amerikanischen Flußflottillen in Deutschland nach 1945 gegeben.

Die US-Army hatte kaum am 7. 3. 1945 die Remagener Brücke gewonnen und ihren ersten Brückenkopf am rechten Rheinufer gebildet, als auch schon die ersten Sturm- und Landungsboote der Typen „LCVP“ und „LCM 6“ im Überlandtransport herangeführt und am linken Rheinufer zu Wasser gebracht waren, um den Nachschub über den Strom zu sichern. Aber diese erste amerikanische „Rheinflottille“ hat die deutsche Kapitulation nur um Tage überlebt. Auf Weisung des Oberbefehlshabers des European Command begann am 23. 12. 1948 die Aufstellung der US Rhine River Patrol, deren Kommandeur truppen-

dienstlich direkt dem Befehlshaber der US Naval Forces in Germany mit Hauptquartier in Bremerhaven, einsatzmäßig aber der VII. US-Army in Stuttgart-Vaihingen unterstellt wurde. Das Flottillenhauptquartier wurde in Wiesbaden-Schierstein aufgeschlagen, am 8. 8. 1949 folgte die Aufstellung einer Halbflottille (Unit „K“) in Karlsruhe. Am 24. 3. 1950 erhielt die Rhine River Patrol den Kommando-Status einer „Group“ (= Regiment, Geschwader), die Unit „K“ den einer Flottille. Schließlich wurde am 17. 6. 1950 als weitere Flottille die Unit „M“ in Mannheim-Sandhofen aufgestellt.

Als Wasserfahrzeug erhielt die Rhine River Naval Group zunächst einmal Beutefahrzeuge, Torpedofangboote (Typ „Jäger“), Marinefährräme und Marineartillerieleichter der ehemaligen Kriegsmarine, Flugbetriebsboote der ehemaligen Luftwaffe und Pionierlandungsfähren („Siebelfähren“) der ehemaligen Landungspionierbrigade des Heeres. Diese Veteranen der Wehrmacht wurden aber nach und nach durch Neubauten abgelöst, die nach amerikanischen Forderungen auf deutschen Werften konstruiert und gebaut wurden. So entstanden ab 1950 zwölf Sicherungsboote des 25-m-Typs Hitzler und 16 Flußlandungsboote des Typs Mannheim. Ab 1956 kamen schließlich noch neun Sicherungsboote des 27-m-Typs Burmester hinzu. Neben diesen speziell auf einen Einsatz auf dem Rhein zugeschnittenen Neubauten wurden aber auch noch Weltkrieg-II-Typen aus den alliierten Invasionsflotten an den Rhein geholt.

Mit wachsendem Bootsbestand wuchsen die anfallenden Reparaturen und Wartungsaufgaben, weshalb schließlich auf Weisung des US-Admiralstabschefs vom 4. 11. 1952 dem Schiersteiner Gruppenkommando eine eigene In-

## Paßfotos . . .

- farbig – schwarz/weiß – und zum Mitnehmen
- exkl. Porträts
- Leinenporträts



Lebendige Kinderserien – Reproduktionen – Industrieaufnahmen – Filmentwicklungen – Bilderrahmen – Filme und Blitze

- Hochzeitsaufnahmen nach Voranmeldung •

standsetzungs- und Versorgungsbasis angegliedert wurde, die US Naval Facility Schierstein (NAVFASTEIN) mit Außenstellen in Karlsruhe und Mannheim-Sandhofen.

### Flußpioniere der Bundeswehr

Sofort nach der deutschen Wiederbewaffnung hatte auch der Aufbau der schweren Pioniere der Territorialen Verteidigung begonnen. So konnten diese Spezialpioniere schon 1957 daran gehen, in die seither von den nun verbündeten Streitkräften der Westmächte wahrgenommenen Aufgaben am Rheinstrom „einzusteigen“. Ab 2. 7. 1957 mischten sich als erstes die Kader der Flußpionierkompanie (TV) 790 unter die französischen Matrosen in Koblenz und letztere machten sich in vorbildlicher Kameradschaft an die Ausbildung ihrer vorgesehenen Ablösung. Auch die französische Ecole de Pilotage in Kehl schaltete sich ein und führte Lehrgänge für die zukünftigen deutschen Boots-kommandanten und Steuerleute durch, die dann nach und nach außer 10 Sicherungsbooten des Y-Typs, das Sicherungsboot „P9799“, 7 Landungsboote vom Oberwinter-Typ, 6 Landungsboote des Typs Mannheim und das Stabs- und Wohnschiff „LES VOSGES“ der Koblenzer Flottille du Nord endgültig für die Bundeswehr übernehmen konnten.

Leihweise befristet blieben auch noch die Schlepper „HOHNECK“ und „NIDECK“ bei den Flußpionieren. Am 5. 11. 1957 war der Wachwechsel im Rheinabschnitt zwischen Lorch und Mehlem abgeschlossen.

Inzwischen hatten sich schon die Quartiermacher der Flußpionierkompanie (TV) 791 unter die „Lords“ der RRPAT/COMNAVFASTEIN gemischt. Am 1. 2. 1958 übernahmen die deutschen Pioniere die „territoriale“ Verantwortung für die Base Wiesbaden-Schierstein, am 1. 3. 1958 für die in Mannheim-Sandhofen und am 1. 4. 1958 für den Stützpunkt im Karlsruher Rheinhafen. Am 30. 6. 1958 verabschiedeten sich die letzten Soldaten der US-Navy, womit auch die taktische Verantwortung für den Rheinabschnitt Lauterburg bis Lorch an die Bundeswehr übergang. Vom Bootspark der amerikanischen Vorgänger behielten die Flußpioniere alle Sicherungs- und Mannheim-Boote, während die Weltkrieg-II-Boote amerikanischer Fertigung an die Bundesmarine weitergingen und die vier LCT-Boote an die Royal Navy zurückgegeben wurden.

Am 13. 5. 1959 zogen auch in Krefeld-Linn Flußpioniere der Bundeswehr in die Baracken des britischen Marinestützpunktes ein. Boote waren hier nicht zu übernehmen. Die aus Personalabgaben der inzwischen in die Flußpionier-

kompanie 734 (ex 790 in Koblenz) und 735 (ex 791 in Schierstein, Sandhofen und Karlsruhe) umbenannten älteren Schwesterkompanien aufgestellte Flußpionierkompanie 732 erhielt zunächst leihweise Boote der schon bestehenden Kompanien. Gleichzeitig gingen die ersten Exemplare einer neuen L-Boot-Serie des Mannheim-Typs 59 mit hydraulischer Rampenbetätigung in Bau, ferner Schlepper des Typs Pionier, von denen je Kompanie einer zugestanden worden war. Die vorläufige STAN (= Stärke- und Ausrüstungsnachweisung) legte weiter pro Kompanie als Bootsbestand ein Soll von 9 Sicherungs- und 13 Landungsbooten fest. Im Verteidigungsfalle sollten außerdem noch je Kompanie 2 Bunkerboote aus dem zivilen Bereich dienstverpflichtet werden.

Auch 1960 brachte wieder eine Neuaufstellung: Der III. Zug der Flußpionierkompanie 735 in Karlsruhe wurde ab 7. 1. 1960 zur Flußpionierkompanie 736 aufgestockt. Parallel dazu waren die Restteile der Flußpionierkompanie 735 in Wiesbaden-Schierstein zusammenzufassen und wieder auf volle Kompaniestärke aufzufüllen. Der Stützpunkt Mannheim-Sandhofen wurde einer Ausbildungskompanie abgetreten. Zum Jahresende 1961 war die Neuaufstellung in Karlsruhe und Wiederauffüllung in Schierstein übrigens bereits wieder so gut wie vergessen.

Ein weiteres Jahr später, d. h. also 1961, wurde aus der Flußpionierkompanie 732 in deren Krefelder Stützpunkt ein Kader der Flußpionierkompanie 733 aufgestellt, zu deren Unterbringung das bis dahin in Koblenz stationierte Stabs- und Wohnschiff „LES VOSGES“ in den Krefelder Hafen verlegt werden mußte.

Ab 1. 4. 1962 wurde schließlich auch noch die Aufstellung der sechsten und letzten Einheit dieser Spezies, der Flußpionierkompanie 731, in Achim an der

Weser in Angriff genommen. Ihr Endstandort sollte einmal in Rees/Niederrhein liegen, jetzt zog sie unterkunftsmäßig mit in die Uesener Steuben-Kaserne ein, während ihr für die Stationierung des schwimmenden Geräts der ehemalige Marine-Ölhafen in Baden zugewiesen wurde.

Während die Aufrüstung jenseits des Eisernen Vorhanges seit Kriegsende niemals eine Einschränkung erfuhr, wurden die Wehretats der westlichen Verbündeten immer so knapp wie möglich gehalten und im Grunde sogar reduziert. So wurde auch der Bundeswehr, und in ihr zunächst den Truppen der Territorialen Verteidigung, spätestens ab 1962 mehr und mehr „der Brotkorb höher gehängt“.

Um die Ausstattung der Flußpioniere auf das STAN-Soll zu bringen, ohne daß umfangreiche und beschleunigt durchgeführte Bauprogramme eingeleitet werden mußten, wurden 1970 die Flußpionierkompanie 736 in Karlsruhe und die Flußpionierkompanie 733 in Krefeld aufgelöst. Das Material kam, im Zusammenhang mit einer geänderten STAN, für die verbleibenden vier Flußpionierkompanien zur Neuverteilung.

Während ihre französischen Kameraden also noch ausschließlich altes Gerät besitzen, haben die deutschen Flußpioniere wenigstens neben 23 neuen Mannheim-Booten (Typ 1959) auch schon 13 Bodan-Fähren aufzuweisen. Die letzten Oberwinter-Landungsboote waren zum 1. 4. 1966 außer Dienst gestellt, die alten Mannheim-Landungsboote der Typen 1951 und 1953 wurden bis 1975 ebenfalls nach und nach ausgesondert, ebenso die Masse der Burmester-Sicherungsboote. Nicht zu vergessen natürlich die Y-Sicherungsboote, die schon viel früher hatten außer Dienst gestellt werden müssen.

## Lkw-Service von A bis Z.

Bei uns bekommen Sie den kompletten Lkw-Service aus einer Hand. Also nicht nur Wartung und Reparaturen, sondern auch Bremsen-

Sonderuntersuchungen und Zwischenuntersuchungen – inklusive Aufleger und Anhänger. Und das alles in Mercedes-Qualität.



**KBM** Motorfahrzeuge GmbH & Co. KG  
Vertreter der Daimler-Benz AG

5450 Neuwied,  
Breslauer Straße 84 · Tel. (02631) 57666

Die truppdienstlich Vorgesetzten haben auch den versorgungstechnischen Teil sehr weitgehend an sich gebunden.

### Ausbildung und Einsätze

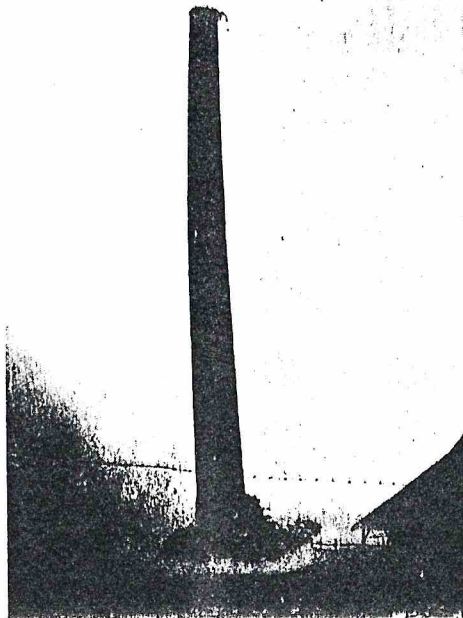
Wie bereits geschildert, war der Einsatzraum der Flußpionierkompanie 800 immer die Rhein-Zone. Erst die Unterstellung unter den Befehl des Territorialkommando Nord hat hier neue Aspekte eröffnet. Aber die Tatsache, daß die Kompanie immer den Weg zwischen Weser und Rhein zurücklegen mußte, um bei Übungen ihren Einsatzraum zu erreichen, hat der sonst grundsolliden Einheit etwas „zigeunerhaftes“ gegeben. In ihrer Ausbildung und ihren Einsätzen fand dies seinen Niederschlag. Die Boote der olivgrünen Reederei „800“ sind deshalb im küstennahen Bereich, der Nord- und Ostsee, den westdeutschen Kanälen, der Elbe, der Weser, der Ems und am Rhein keine Unbekannten mehr. Auch das Königreich der Niederlande haben sie schon durchquert.

Die von der Kompanie durchgeführten Ausbildungsvorhaben befaßten sich naturgemäß vorrangig mit dem Schwerpunktthema „Übergang über Gewässer“. Diese Ausbildungen wurden an der Weser und im Rahmen des übergeordneten Verbandes am Rhein durchgeführt. In der Aufstellungsphase geschah das auch unter Einsatz des aushilfsweise zugewiesenen Kriegsbrückengerätes in Zusammenarbeit dem den schweren Pionierbataillonen des Regimentes. Nach weiterer Ausstattung mit Flußfähren trat das rein flußpionierspezifische Element aber immer stärker in den Vordergrund.

Gemeinsam für alle Ausbildungsvorhaben am Rhein war aber stets der lange

Kanalnetz und gegebenenfalls die niederländischen Kanäle zum Übungsgebiet. Bereits diese Fahrten trugen dazu bei, daß die Flußpioniere „viel herumkamen“.

Aus den Schiffstagebüchern kann man manch seltsamen Einsatz entnehmen, der im Rahmen der Amtshilfe, bei ungewöhnlichen Einwirkungen von Naturkräften oder der Übernahme von Arbeiten auf wirtschaftlichem Gebiet erforderlich war. Neben etwas humorvoll anmutenden Einsätzen, wie dem Transport einer Rinderherde oder dem Abholen von Milch in Kannen traten selbstverständlich sehr ernsthafte und komplizierte Aufgaben. Ob es sich nun um die Versorgung von Mensch und Tier bei drohendem Hochwasser, das Sprengen eines alten Schornsteines, die Unterstützung einer Firma beim Erproben eines Panzerfahrzeuges oder dem Transport der Kettenfahrzeuge einer



Flugabwehr-Batterie über 648 km Kanalnetz handelte, hat sich die Flußpionierkompanie 800 stets von Ihrer besten Seite gezeigt und diese Aufgaben ausgezeichnet gelöst.

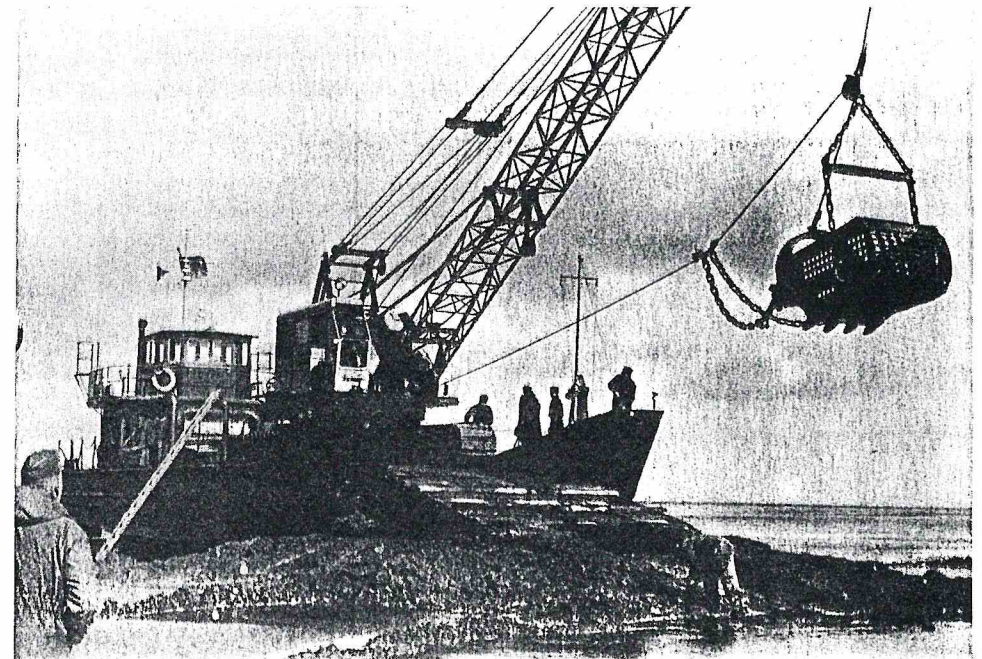
Besonders nachhaltig im Gedächtnis der Kompanie prägten sich folgende Einsätze ein

- Aufrechterhalten des zivilen Fährbetriebes an der Fährstelle Dedesdorf/Kleinsiel (Unterweser) über fast 3 Monate hinweg,
- Transport von Deichbaumaschinen von Wremen (Unterweser) nach Hochdonn (Nordostseekanal) unter schwierigen Bedingungen und
- Schleppen eines von der Bundesmarine außer Dienst gestellten Minensuchbootes von Elsfleth nach Datteln. Hierbei mußten Rumpf und Auf-

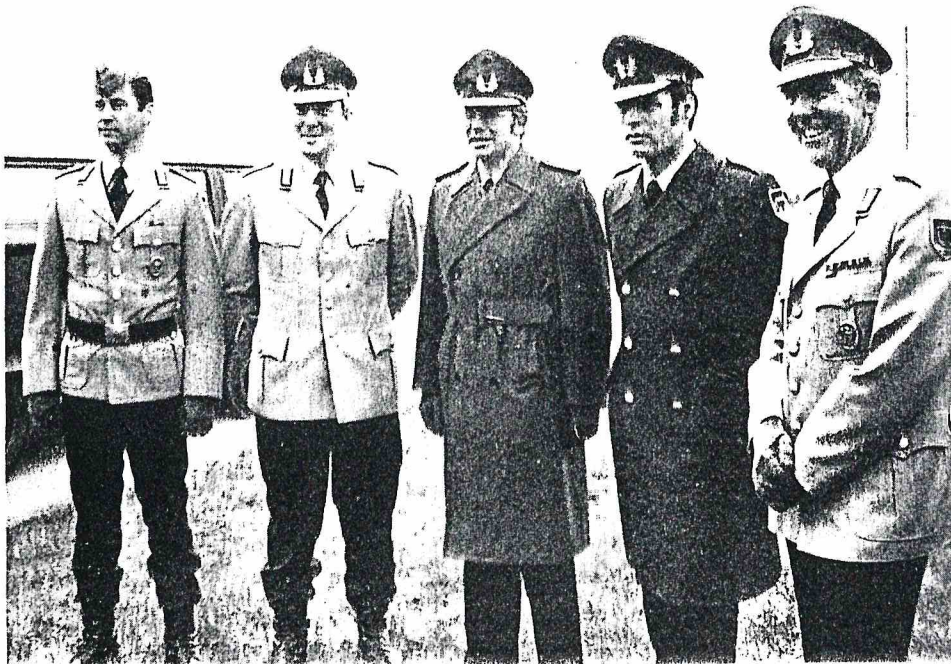
bauten des Minensuchers getrennt und in zwei Lasten geschleppt bzw. gefahren werden.

Diese Einsätze brachten allen Beteiligten neben einer interessanten Gestaltung des Dienstes auch umfangreiche und durch „normalen“ Ausbildungsdienst nicht zu erwerbende Kenntnisse und Erfahrungen.

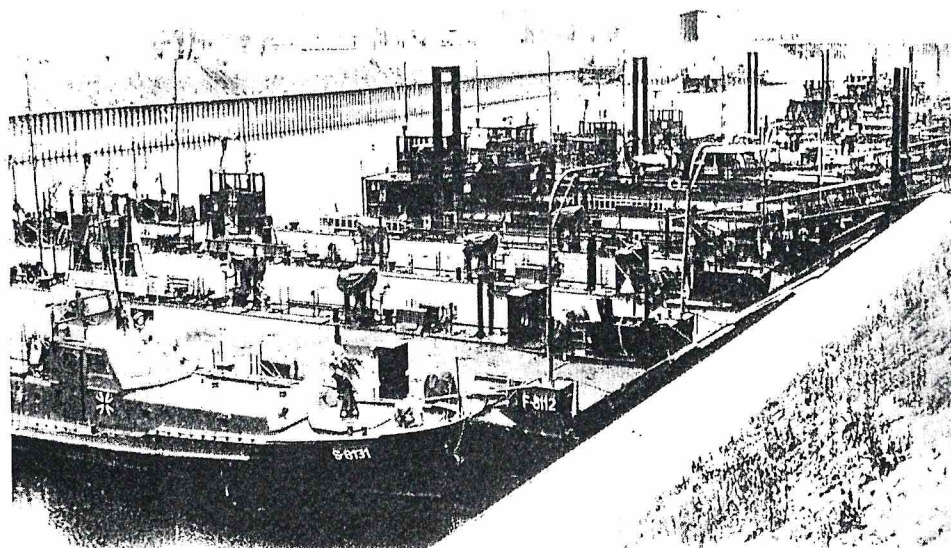
Die vielen dienstlichen Bindungen des Flußpioniers an seinen Standort und deren nähere und weitere Umgebung durch Ausbildung, Öffentlichkeitsarbeit (Tage der offenen Tür usw.) und Sport trugen und tragen viel zu der raschen und umfassenden Integration in die Standorte Achim und Neuwied bei. Nicht wenige Flußpioniere suchten sich dann in diesen Standorten einen „Ankerplatz“ (häufig auch mit Unterstützung von „zarter“ Hand) und sind ständige Bürger dieser Städte geworden.



Transport von Deichbaumaschinen



Fünf Chefs auf einen Blick



Hafen Neuwied — General-Henke-Kaserne

Einen besonderen Platz in der Geschichte der Flußpionierkompanie 800 nimmt die Stadt Datteln ein. Als die Bürger dieser Stadt im Jahre 1969 ihr „Kanalfestival“ aus der Taufe hoben, fand nicht ohne eine gewisse Zufälligkeit die Beziehung zur Kompanie ihren Anfang. Seit dieser Zeit sind durch die jährliche Teilnahme von Teilen der Kompanie an den Festlichkeiten enge Bindungen entstanden. 1973 wurden diese Bindungen mit der Übernahme der offiziellen Patenschaft über die Kompanie durch die Stadt Datteln noch besonders gefestigt.

### Verlegung und Umgliederung

Das Jahr 1980 stellt in der Geschichte der Flußpionierkompanie einen wichtigen Meilenstein dar. Die Verlegung von Achim nach Neuwied war, mit allen dienstlichen und privaten Problemen für die Angehörigen der Kompanie behaftet, zu bewältigen. Vor allem galt es, die für die Kompanie äußerst tiefgreifenden personellen Veränderungen wahrzunehmen. Hier ging es nicht ohne erhebliche Eingriffe in den persönlichen Bereich des einzelnen Kompanieangehörigen. So konnte auch diese, bisher schwerste Aufgabe in der Geschichte der Kompanie, bewältigt werden.

Wesentlich weniger Probleme bereitete die Umgliederung der Kompanie auf die „leeresstruktur 4. Gleichzeitig ging hiermit die Umbenennung in „Flußpionierkompanie 800“ vor sich. Größte Schwierigkeiten ergaben sich für die älteren Angehörigen der Kompanie, sich an den personellen „Maßanzug“ zu gewöhnen. Es galt nunmehr, auch nicht einen einzigen Flußpionier „zweckentfremdet“ einzusetzen.

Die Ausbildung im neuen Standort und in neuen Übungsräumen konnte unmittelbar nach der Verlegung in allen Teil-

einheiten der Kompanie aufgenommen werden. Das Problem des Personalwachstums mußte rasch angepackt werden, da ein akuter Personalmangel weite Bereiche der Kompanie zu lähmen drohte. Durch gute Zusammenarbeit mit den zuständigen Wehersatzbehörden gelang es, eine Wende zum Besseren herbeizuführen. Die Kompanie kann auf das hier Geleistete stolz sein und mit Vertrauen in die Zukunft blicken.

### Kompanieführung

In ihrer 20jährigen Geschichte waren sieben Offiziere mit der Führung der Flußpionierkompanie 800 betraut:

Oberstleutnant Alfred Ewert  
5. 4. 1962—29. 3. 1965

Oberstleutnant Heinz Ohm  
30. 3. 1965—16. 9. 1969

Oberstleutnant Hasso Westheide  
17. 9. 1969—1. 10. 1971

Oberstleutnant Paul Hillebrand  
2. 10. 1971—15. 9. 1975

Oberstleutnant Peter Wippenbeck  
16. 9. 1975—30. 4. 1976

Major Eike Junker  
1. 5. 1976—13. 3. 1980

Major Detlef Strauß  
14. 3. 1980 bis heute.

Nicht so häufig wie die Kompaniechefs wechselten die Kompaniefeldwebel.

Von der Aufstellung an bis heute haben erst zwei Soldaten diesen schwierigen und verantwortungsvollen Dienstposten bekleidet:

Hauptmann a. D. Helmut Volkmar  
1. 4. 1962—31. 7. 1965

Hauptfeldwebel Johann Hofmann  
1. 8. 1965 bis heute.

# Holt den Luftsack runter!

## Flußpioniere beim Schießen im Seegebiet vor Olpenitz

Einmal im Jahr heißt es Leinen los. Dann nehmen alle 4 Flußpionierkompanien am jährlichen Seezielschießen in der Ostsee teil. Dabei wird drei Wochen lang auf See- und Flugziele mit bord-eigenen schweren Waffen geschossen.

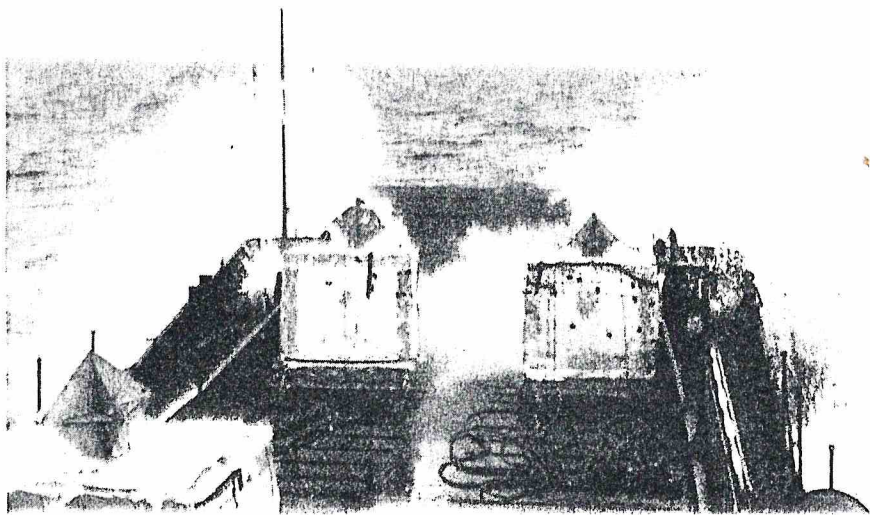
Das Seezielschießen ist der Höhepunkt einer langen Ausbildungszeit für den wehrpflichtigen Soldaten. Hier soll gezeigt werden, ob Flußpioniere auch auf diesem Gebiet ihren Auftrag erfüllen können.

Sie können, stellten Kommandeure immer wieder fest.

Je eine Woche Hin- und Rückreise auf dem Rhein — Westdeutsches Kanalnetz — Weser abwärts — über Bremerhaven — Cuxhaven — durch den Nord-Ostsee-Kanal, über Kiel zum Marinestützpunkt Olpenitz.

Viele Seekranke hat es bei der Fahrt i. küstennahen Gewässern schon gegeben.

Trotz manchmal widriger Wetterverhältnisse hat jedes Boot immer wieder sicher den Hafen erreicht.



# Luftschießen



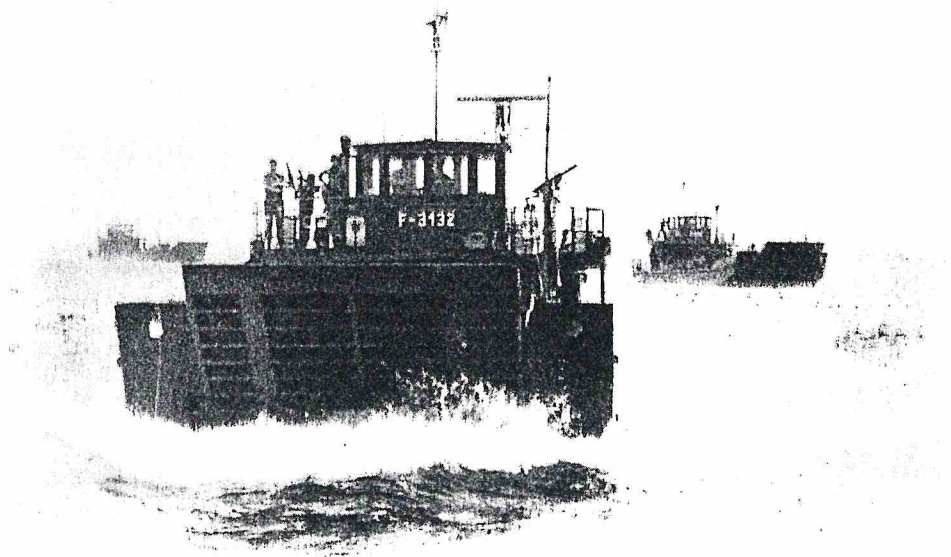
Schießen auf Seeziele mit MG 3 auf Zwillingsockellafette

## Tagesablauf eines Schießtages:

- 3.00 Uhr: Wecken der Besatzungen
- 4.00 Uhr: Auslaufen in das Schießgebiet
- 5.00 Uhr: Beginn des Schießens auf schwimmende Seeziele und auf einen 8 m langen Luftsack, gezogen von einem Flugzeug.
- 14.00 Uhr: Ende eines Schießtages, weil Freizeitsegler das Schießgebiet durchkreuzen und keine Sicherheit mehr gegeben ist.

Nach dem Einlaufen in den Marinestützpunkt Olpenitz gilt es anschließend, die Boote und Waffen für den Einsatz am nächsten Schießtag vorzubereiten.

Dies kostet auch noch viel Zeit, so daß zum Dienstsclluß ein langer, arbeitsreicher Tag hinter den Besatzungen liegt.



# Die Wasserfahrzeuge

## Allgemeines

Die Flußpionierkompanien des Heeres sind in Auftrag, Gliederung und Personal identisch. Sie verfügen jedoch über eine unterschiedliche Ausstattung mit Wehrmaterial. Das in den folgenden Abschnitten dargestellte Gerät ist die derzeitige Ausstattung der Flußkompanie 800.

Die Wasserfahrzeuge

— Flußfähre (Typ Mannheim)

— Flußschlepper

— Flußsicherungsboot und

— großes Schlauchboot

sind die materielle Ausstattung der drei Flußpionierzüge, der Bootsgruppe und der Sturmbootgruppe.

Bei der Flußfähre (Typ Mannheim), dem Flußschlepper und dem Flußsicherungsboot handelt es sich um Geräte, mit denen die Truppe seit langem vertraut ist.

## Flußfähre, Typ Mannheim

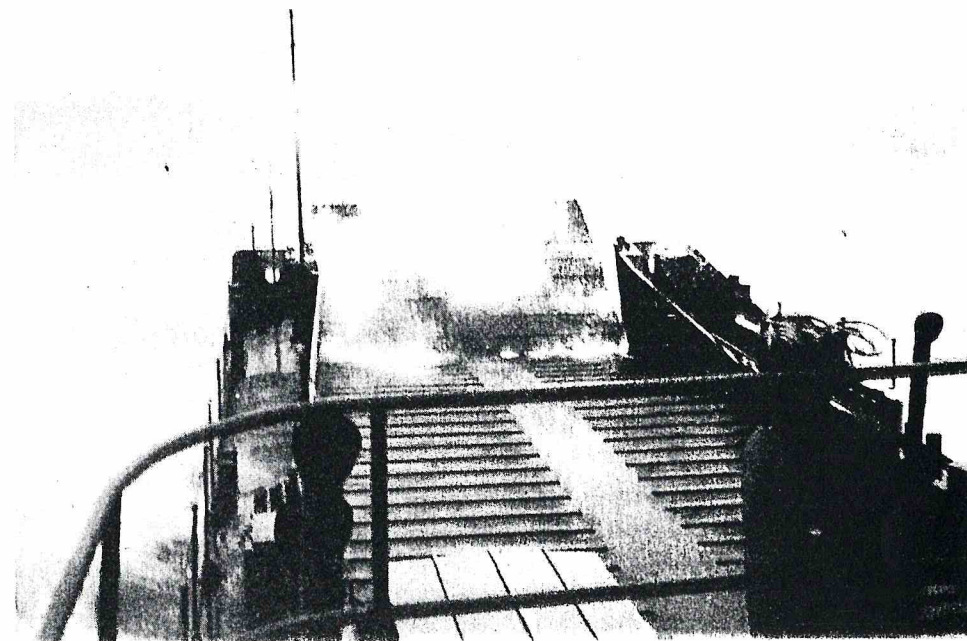
### Technische Angaben

|  |                   |
|--|-------------------|
| Länge über Deck  | 26.00 m           |
| Länge in der Wasserlinie<br>(bei 1.10 m Tiefgang)          | 25.00 m           |
| Breite auf Spanten   | 7.00 m            |
| Größter Tiefgang (mit 8 t Brennstoff<br>und 60 t Zuladung) | 1,20 m            |
| Antriebsmotoren MWM RHS 518 A<br>mit                       | 2 x 159 kW        |
| Reintjeswendegetriebe WUö 260                              | 2 x 216 PS        |
| Verdrängung (unbeladen)                                    | 97 m <sup>3</sup> |
| Geschwindigkeit (beladen) etwa                             | 17 km/h           |
| Tragfähigkeit bis  | MLC 60            |
| Bewaffnung   | 2 x 2 MG 3        |

### Bauart

Die Flußfähre ist ein prahmartig gebautes Fahrzeug mit 4 wasserdichten Quer- und zwei, im Bereich des Vorschiffes fünf, Längsschotten. Somit insgesamt

# der Flußpionierkompanie 800 ex 731



Sturmfahrt in der Nordsee

15 wasserdichte Abteilungen erhalten der Flußfähre bei Leckwerden eine gute Schwimmfähigkeit.

Außenhaut, Deck und Schotte aus bis zu 10 mm starken Stahlblechen sowie kräftigen Stahlprofilen für Bodenwrangen, Spanten, Schotte, Fundamente, Deckbalken und Rampe gewährleisten Robustheit und lange Lebensdauer trotz härtester Belastung.

### Räume

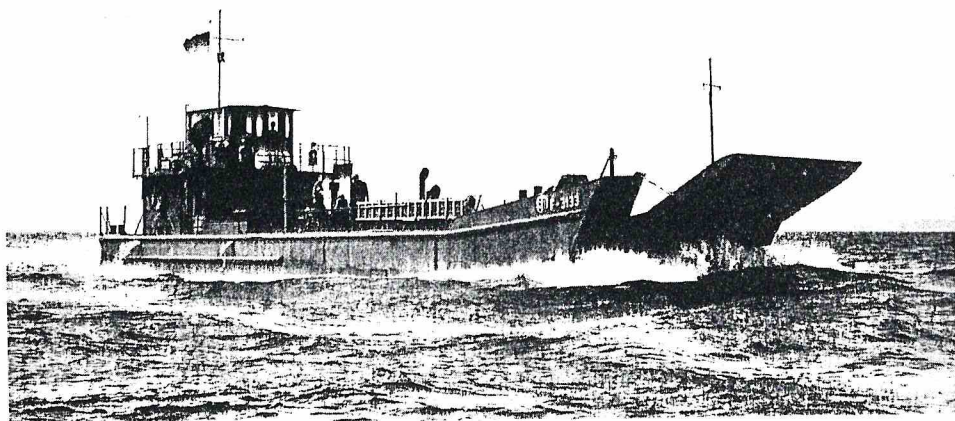
Der von 2 Längsschotten unterteilte Rumpf enthält einen Pumpenraum, Ballastraum, Storaum, Betriebsstoffbehälter, durch Quergang verbundene Maschinenräume backbord und steuerbord mit dazwischenliegendem Mann-

schaftsraum, Munitions-/Proviautraum, Heizungsraum und mittschiffs achtern Ballastraum mit seitlich liegenden teilweise zum Ballastfahren geeigneten Räumen. Auf dem achteren Teil des Rumpfes steht ein Deckshaus mit daraufgesetztem Steuerhaus.

Der Pumpenraum enthält die Trimm- und Ballastpumpen sowie die Ölpumpe für die Rampenhydraulik mit deren Antriebsmotor. Er dient zugleich auch als Werkstatt.

Die zwei Betriebsstoffbehälter mit je 4,5 m<sup>3</sup> Fassungsvermögen erlauben die relativ große Reichweite von etwa 85 Betriebsstunden.

Der Mannschaftsraum nimmt Schlaf- und Wohnmobilar für 8 Soldaten auf. Er



wird über einen Niedergang mit Zugang aus dem Vorraum des Deckshauses betreten.

An den Mannschaftsraum bzw. den Motorenraum auf Steuerbordseite schließen Räume zum Lagern der Munition, des Proviantes und zur Aufnahme der Heizanlage an.

Das Deckshaus bietet Räume zur Unterbringung des Bootskommandanten, der Kombüse, einer Dusche, eines WC und eines Hilfsaggregats zur Erzeugung von Strom bzw. Preßluft und zum Antrieb der Heckankerwinde.

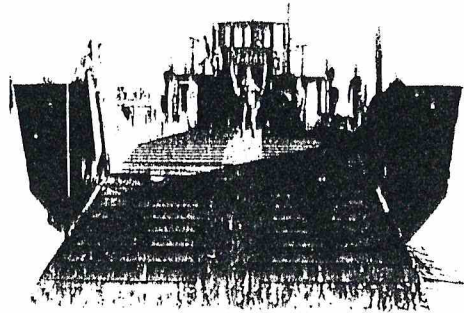
Auf dem Deckshaus befinden sich das Steuerhaus, dessen Seitenwände von der Höhe der Instrumententafeln an abbaubar sind, um die Durchfahrt unter niedrigen Brücken zuzulassen. Das Steuerhaus nimmt die Steueranlage, eine Radaranlage und die Funkanlage auf. Von ihm aus sind alle wesentlichen Anlagen zum Einsatz der Flußfähre bedienbar.

Steuerbord vorn und backbord achtern auf dem Deckshausdeck ist jeweils eine Zwillingssockellafette für Maschinengewehre Kaliber 7,62 mm x 51 (MG 3) montiert. Die Art der Montage ermöglicht den Richtschützen einen Bestreichungswinkel von 360°, ohne Einrichtungen an Bord der Flußfähre durch eigenes Feuer zu gefährden.

### Anlagen und Einrichtungen

Eine Ankereinrichtung mit einer handbetätigten Bugankerwinde und einer über das Hilfsaggregat betriebenen Heckankerwinde mit Klippankern von 200 kg lassen ein Verankern der Flußfähre in allen Situationen zu.

Auf dem Ladedeck (5 m lichte Breite und 18 m nutzbare Länge) können Einzelfahrzeuge bis zur zulässigen Last



Flußfähre von vorn

klasse 60 oder mehrere Fahrzeuge bis zu 75 t geladen werden.

Die Antriebsanlage der Flußfähre wird durch zwei nichtumsteuerbare Schiffsdieselmotoren mit indirekter Kühlung gebildet. Jeder Motor treibt eine Antriebswelle mit je einem links- bzw. rechtsdrehenden Bronzpropeller vom 850 mm Durchmesser.

Die Kombüse ist mit Koch- und Kühlgeräten versehen. Über sie kann die Besatzung mit Frischverpflegung versorgt werden.

WC, Dusche und Waschgelegenheiten für Besatzung und Bootskommandanten mit fließendem warmem und kaltem Wasser stellen alle hygienischen Anforderungen für das längerfristige Wohnen an Bord sicher.

Eine Warmwasserheizungsanlage versorgt Steuerhaus, Deckshaus, Mannschaftsraum, Motoren- und Pumpenraum mit Wärme und Wasserzapfstellen mit Warmwasser. Motoren- und Mannschaftsraum sind zur Belüftung mit Durchströmung

### Einsatz

Eine Flußfähre mit ihrer Besatzung von 3 Feldwebeln/Unteroffizieren und 6 Mannschaftsdienstgraden stellt die taktische Teileinheit einer Übersetzgruppe dar. Innerhalb dieser Übersetzgruppe nehmen diese 9 Soldaten folgende Funktionen wahr:

- 1 Fw Bootskommandantenfeldwebel und Gruppenführer
- 1 Fw/Uffz Bootsmaschinen-Feldwebel/Unteroffizier
- 1 Uffz Bootssteuermannsunteroffizier
- 1 HptGefr Bootsmaschinist und Elektromechaniker
- 2 S Flußpioniere
- 1 S Flußpionier und Sprechfunker
- 1 S Bootsmaschinist
- 1 S Flußpionier und Feldkoch

Drei dieser Übersetzgruppen bilden gemeinsam mit je einer Führungsteileinheit „Zugtrupp“ den Flußpionierzug. In der Regel ist der Flußpionierzug die an einer „Ersatzübergangsstelle“ eingesetzte Teileinheit der Flußpionierkompanie.

Die Flußpionierkompanie ist in drei Flußpionierzüge gegliedert und somit befähigt, gleichzeitig drei Ersatzübergangsstellen einzurichten und zu betreiben.

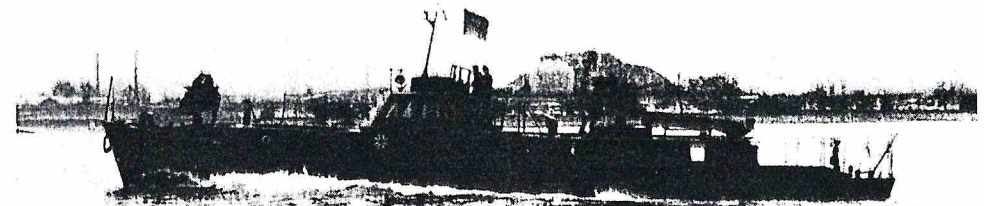
### Flußsicherungsboot

#### Technische Angaben

|                                       |                   |
|---------------------------------------|-------------------|
| Länge über Deck                       | 25.00 m           |
| Länge in der Konstruktionswasserlinie | 23.00 m           |
| Breite auf Spanten                    | 3.80 m            |
| Größter Tiefgang                      | 1.00 m            |
| Antriebsmotore MWM RHS 418 A mit      | 2 x 162 kw        |
| Reintjesgetriebe                      | 2 x 220 PS        |
| Geschwindigkeit                       | ca. 38 km/h       |
| Bewaffnung                            | 2 x 2 MG cal 0.50 |

#### Bauart

Langgestreckter Bootskörper in Rundspantbauweise mit stark gerundetem Vorsteven und Spiegelheck. Der Bootskörper mit inneren Konstruktionsteilen und Aufbauten ist überwiegend aus Stahl, wo aus Festigkeitsgründen möglich aus Leichtmetall, in teils genietet, teils geschweißter Ausführung gefertigt. Der Rumpf ist durch 4 wasserdichte Schotte in 5 Abteilungen unterteilt.



Flußsicherungsboot

## Räume

Die Vorpiek ist als Stauraum für den Ausstattungssatz mit Regalen und Staumöglichkeiten versehen. Der vordere Wohnraum enthält Schlafgelegenheiten für 6 Soldaten und entsprechendes Wohnmobilar. Das Steuerhaus ist mit allen für die Führung des Sicherungsbootes erforderlichen Organen und Instrumenten ausgestattet. Vom Steuerhaus etwas achtern versetzt ist auf dem Deck des Aufbaus noch ein offener Steuerstand mit den zur Führung des Sicherungsbootes wichtigsten Organen und Instrumenten.

An das Steuerhaus schließt der Maschinenraum an. Er nimmt die zwei Antriebsmotore, die Wendegerieße, das Hilfsaggregat, die Heizungsanlage und die Luftflaschen zum Anlassen der Antriebsmotore auf.

Hinter dem Maschinenraum liegen beiderseits eines Ganges Kombüse und WC. Die Kombüse enthält Koch- und Kühlgelegenheiten zur Versorgung der Besatzung mit Frischverpflegung. Im WC sind Toilette und Waschgelegenheit vorhanden.

Der hinter der Kombüse angeordnete Raum für den Bootskommandanten bietet Schlaf- und Wohnmobilar für 2 Soldaten.

Achtern im Bootskörper ist ein offenes mit Segeltuchverdeck versehenes Cockpit. An den Seiten sind Schränke und Stauraum für Vorräte und Ausrüstungsstücke eingebaut.

## Anlagen und Einrichtungen

Die luftangelassenen, indirekt mit Seewasser gekühlten Achtzylinder-MWM-Schiffsdiesel treiben über je ein Reintjes-Wendegerieße und eine Wellenleitung zwei gegenläufige dreiflügelige

Bronzepropeller von 760 mm Durchmesser an. Das Hilfsaggregat mit einem Generator und einem Kompressor versorgt das Sicherungsboot mit 24 Volt Gleichstrom für die eingebauten Verbraucher und mit Preßluft zum Anlassen der Antriebsmotore. Außerdem ist eine Feuerlösch/Deckwaschpumpe mit einer Fördermenge von 4000 l/h vorhanden.

Die Wohnräume, der Maschinenraum und das Steuerhaus sind an eine Wärmeluftheizung angeschlossen, deren Leistung bei  $-15^{\circ}\text{C}$  Außentemperatur noch eine Innentemperatur von  $+18^{\circ}\text{C}$  gewährleistet. Wohnräume, Kombüse und WC sind über Rotorlüfter belüftet.

Betriebsstoffbehälter von  $2,25\text{ m}^3$  Fassungsvermögen verleihen dem Flußsicherungsboot eine Reichweite von etwa 22 Betriebsstunden.

Auf dem Vorschiff und dem achteren Teil des Aufbaues ist je eine Zwillingssockellafette für Browning-Maschinengewehre M 2 HB, Kaliber 12,7 mm  $\times$  99 montiert. Mit den Waffen können Erd-, See- und Flugziele bekämpft werden.

## Einsatz

Das Flußsicherungsboot bildet mit dem Flußschlepper die Teileinheit „Bootsgruppe“ der Flußpionierkompanie. Seine Besatzung besteht aus 1 Fw, 2 Uffz und 4 Mannschaftsdienstgraden. Sie haben folgende Funktionen:

|           |                               |
|-----------|-------------------------------|
| 1 Fw      | Bootskommandantenfeldwebel    |
| 1 Uffz    | Bootssteuermannsunteroffizier |
| 1 Uffz    | Bootsmaschinenunteroffizier   |
| 1 HptGefr | Bootsmaschinist               |
| 1 S       | Flußpionier                   |
| 1 S       | Flußpionier und Feldkoch      |
| 1 S       | Flußpionier                   |

Der Einsatz des Flußsicherungsbootes kann im Rahmen der Flußpionierkompanie zu Erkundungs-, Aufklärungs- und Sicherungsaufträgen erfolgen. Ein Einsatz gemeinsam mit Taucher-/Sturmbootgruppe ist ebenfalls denkbar. Im Regelfalle wird es jedoch zur Verstärkung eines Flußpionierzuges an einer Ersatzübergangsstelle eingesetzt.

## Flußschlepper

### Technische Angaben

|                                     |                           |
|-------------------------------------|---------------------------|
| Länge über alles                    | 27,96 m                   |
| Länge in der Wasserlinie            | 25,75 m                   |
| Breite auf Spanten                  | 5,90 m                    |
| Mittlerer Tiefgang                  | 1,21 m                    |
| Antriebsmotore KHD SBF 12 M 716 mit | $2 \times 279\text{ kw}$  |
| Renk-Getriebe SWG F 32              | $2 \times 380\text{ PS}$  |
| Freifahrt-Geschwindigkeit           | ca. 21 km/h               |
| Bewaffnung                          | $1 \times 2\text{ MG } 3$ |

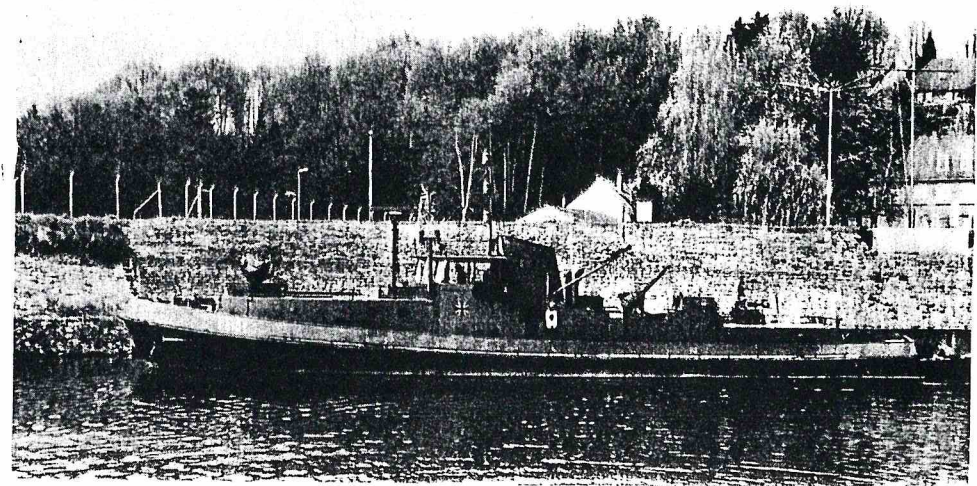
### Bauart

Der Flußschlepper hat einen typischen breiten Schlepperrumpf mit Spiegelheck und niedrigem Aufbau. Auf einer

Konstruktion aus kräftigen Stahlprofilen bzw. Stahlblechen ist eine geschweißte Außenhaut aus Stahlblechen mit Materialstärken bis zu 10 mm aufgebracht. Diese robuste Bauweise ermöglicht einen Einsatz unter harten Bedingungen und eine lange Lebensdauer.

## Räume

Hinter einer als Stauraum dienenden Vorpiek und einem Munitionsraum schließt der Wohnbereich für die Unteroffiziere an. Er umfaßt zuerst einen Waschraum mit Waschgelegenheit, Dusche und Toilette. Beiderseits eines Ganges sind dann je eine Wohnkammer für den Kommandanten sowie für den Maschinenfeldwebel / Bootssteuermannsunteroffizier. Für die Unteroffiziere ist im erweiterten Zugang zu dem Wohnteil und der Kombüse eine Messe eingerichtet, die ausreichend Platz zum Einnehmen der Mahlzeiten aber auch für Befehlsausgaben/Besprechungen bietet. Die Kombüse ist mit Koch- und Kühlgeräten ausreichend ausgestattet, um eine Versorgung der Besatzung sicherzustellen.



Flußschlepper

Ein halbes Deck über und hinter dem Wohnteil ist das allseits geschlossene Steuerhaus. Es enthält alle Organe zur Führung des Flußschleppers, wie Steuer-, Radar- und Funkanlage. Das geräumige Steuerhaus bietet auch ausreichend Platz für zusätzliches Führungspersonal und Auszubildende.

Hinter dem Steuerhaus und auf gleicher Höhe wie der Wohnteil im Vorschiff ist der Maschinenraum mit Antriebsanlage und Hilfsaggregat angeordnet.

Im Achterschiff ist ein großer Mannschaftsraum mit Wohn- und Schlafmöglichkeiten für 5 Soldaten eingerichtet.

### Anlagen und Einrichtungen

Als Antriebsmotore werden zwei nicht umsteuerbare Zwölfzylinder-Dieselmotore mit indirekter Kühlung verwendet. Die Motore sind mit Abgasturboladern für 36% Aufladung versehen. Jeder Motor treibt eine Antriebswelle mit gegenläufig arbeitenden Verstellpropellern.

Zur Antriebsanlage gehört ein Hilfsaggregat mit einem Zweizylinder-Dieselmotor, Generator zum Erzeugen von 24 V Gleichstrom und einem Ölmotor zum Antrieb druckölbetriebener Anlagen. Eine Einsatzdauer von etwa 70 Betriebsstunden ist möglich.

In einer Wanne auf dem Vorschiff ist eine Zwillingslafette für Maschinengewehre 7,62 mm x 51 (MG 3) montiert. Die Art der Montage ermöglicht dem Richtschützen einen Bestreichungswinkel von 360°.

### Einsatz

Der Flußschlepper ist mit dem Flußsicherungsboot zur Teileinheit „Bootsgruppe“ zusammengefaßt. Seine Besatzung besteht aus 2 Fw, 1 Uffz und 4 Mannschaftsdienstgraden. Sie haben die Funktionen wie nachstehend dargestellt:

|           |  |
|-----------|--|
| 1 HptFw   | Bootskommandantenfeldwebel und Gruppenführer |
| 1 Fw      | Bootsmaschinenfeldwebel                      |
| 1 Uffz    | Bootssteuermannsunteroffizier                |
| 1 HptGefr | Bootsmaschinist                              |
| 1 S       | Flußpionier                                  |
| 1 S       | Flußpionier und Feldkoch                     |
| 1 S       | Flußpionier und Sprechfunker                 |

Der Flußschlepper wird zum Bergen und Schleppen schadhafter Wasserfahrzeuge sowie zur Hilfeleistung bei Instandsetzungen, Räumungsarbeiten und Bränden eingesetzt. Das Brechen von Eis bis zu 20 cm Kerneisstärke ist möglich.

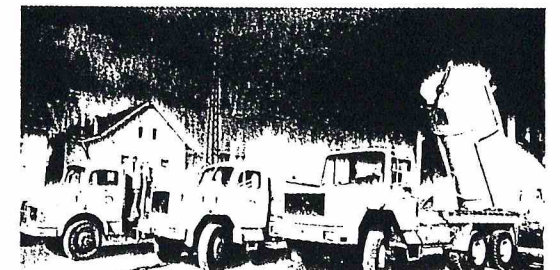
Der Einsatz erfolgt im Rahmen der Flußpionierkompanie oder auch häufig in Form eines durch die Bootsgruppe verstärkten Flußpionierzuges.

## Jakob Wambach

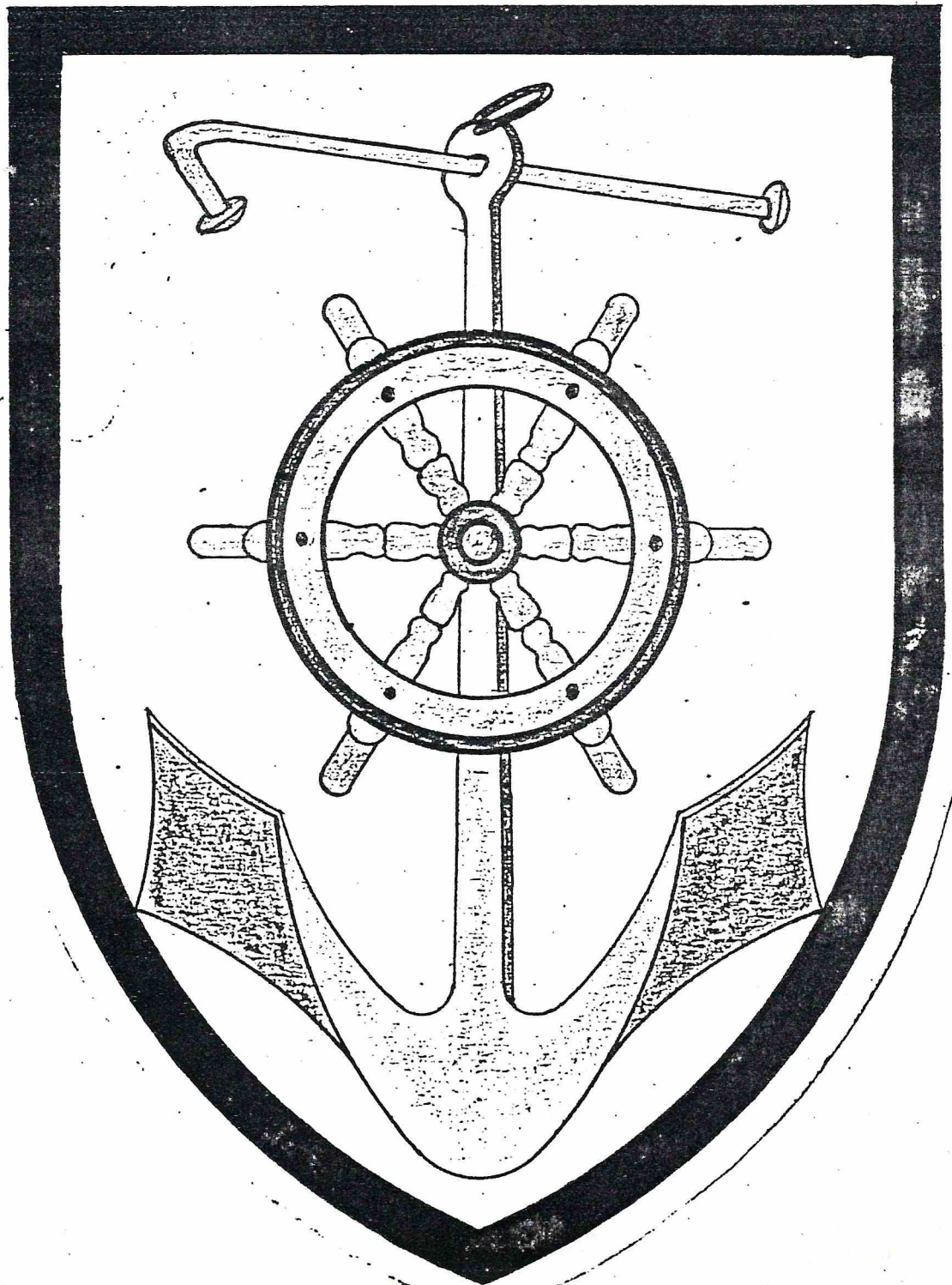
Mitglied im VPS, Verband  
privater Städtereinigungsbetriebe e. V.

- Transport von umweltgefährdenden Stoffen,
- § 11-12 Abfallbeseitigung
- Hochdruck-Kanalreinigung
- Grubenentleerung
- Rohrreinigungsschnelldienst
- verstopfte Abflußrohre

5450 Neuried 24, Enns



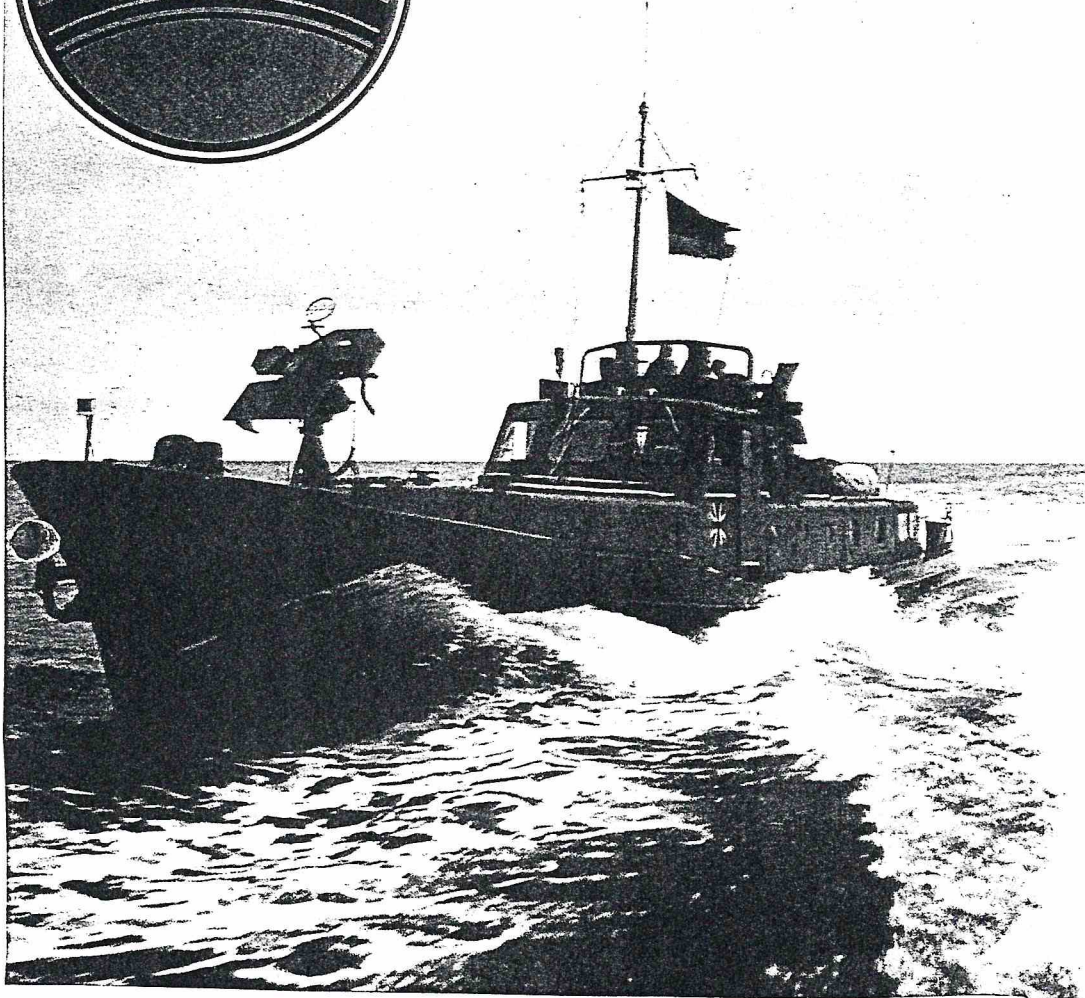
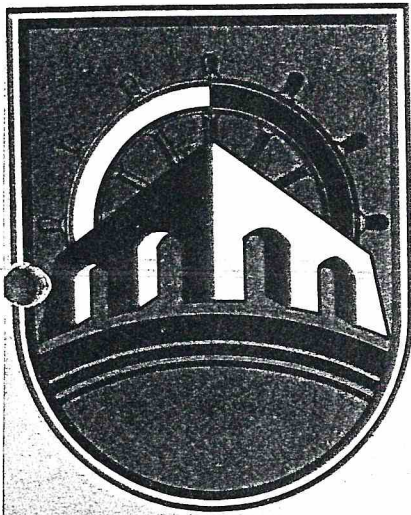
Wasserfließ-Pionier-Kompanie 731



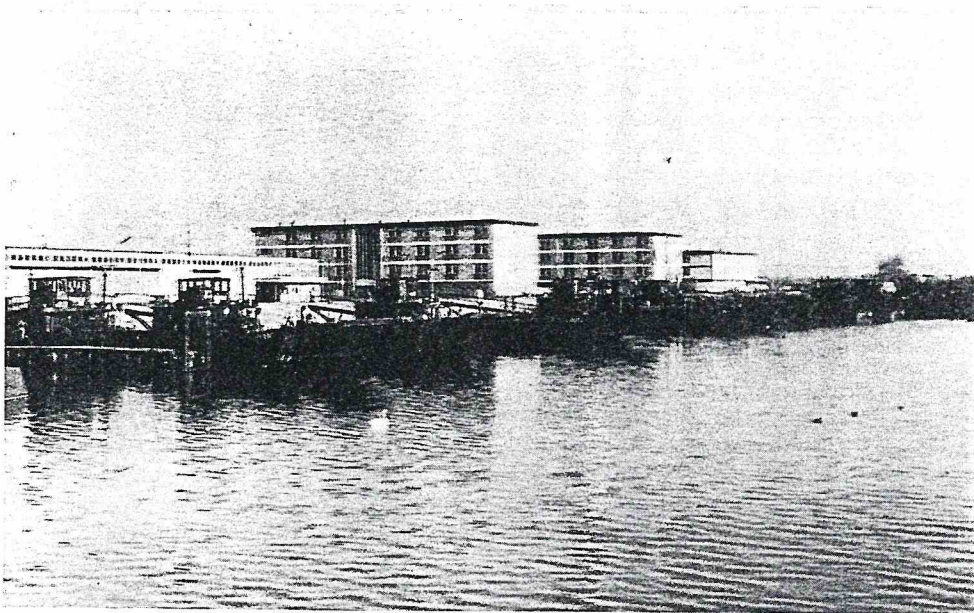
*20 JAHRE*

*FLUSS—  
PIONIER—  
KOMPANIE*

*800/*<sup>ex</sup>*731*



# Informationsschrift der Flußpionierkompanie 800 EX 731



Neuwied: General-Henke-Kaserne

*Rainer R. Grenz*  
2820 Bremen 70

**Stand: Februar 1982**

Diese Broschüre wurde herausgegeben vom Mönch Verlag Koblenz/Bonn für die Flußpionierkompanie 800

Verantwortlich für Inhalt: Major Detlef Strauß

Fotos: Flußpionierkompanie 800

Objektleitung: Hans Autenrieth, Bonner Büro, Mönch Verlag, Heilsbachstraße 26, 53 Bonn 1, Telefon 0228/643065.

Verantwortlich für Anzeigen und Verlag: Mönch Verlag, Hübingerweg 33, 5401 Waldesch, Telefon 02628/766 und Verlag Wehr & Wissen Verlagsgesellschaft mbH, Koblenz/Bonn, Telefon 0228/643065.

# Grußwort zum 20jährigen Bestehen der Flußpionierkompanie 800 ex 731

Am 1. April 1962 wurde die Flußpionierkompanie 800 im Standort ACHIM bei Bremen aufgestellt und am 1. Juli 1980 von ACHIM in den Standort NEUWIED verlegt.

Seit nunmehr 20 Jahren werden in der Flußpionierkompanie 800 Soldaten ausgebildet, um den Auftrag — militärischen Verkehr über den RHEIN überzusetzen — zu erfüllen.

Seit 1962 hat es die Kompanie in hervorragender Weise verstanden, dem gestellten Auftrag gerecht zu werden.

Zahlreiche Übungen haben dies unter Beweis gestellt.

20 Jahre Bestehen einer Kompanie ist eine lange Zeit und deshalb gilt der Kompanie mein besonderer Glückwunsch zu diesem Jubiläum.

Ich hoffe, daß sie auch in Zukunft ihren Auftrag immer voll erfüllen kann.

Hierzu wünsche ich viel Erfolg und stets eine Handbreit Wasser unter dem Kiel.

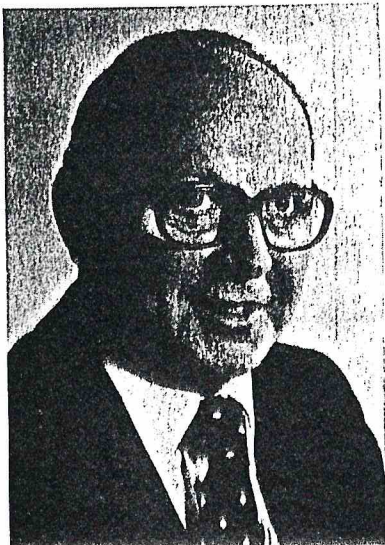


**Kordt**

Oberst und  
Kommandeur Pionierkommando 800

## Grußwort des Oberbürgermeisters

1982



Die Flußpionierkompanie 800 feiert am 1. April dieses Jahres ihr 20jähriges Bestehen. Hierzu gratuliere ich auch im Namen der Stadt Neuwied recht herzlich.

Seit dem 1. Juli 1980 sind die früher in Achim an der Weser stationierten Soldaten in Neuwied ansässig. Ich glaube, daß man sich im Verlaufe dieser Zeit recht gut in unserer Stadt eingelebt hat und hoffe sehr, daß sich alle hier wohlfühlen. Nicht zuletzt der tatkräftige Einsatz der Flußpioniere bei „Tagen der offenen Tür“, Spielzeugaktionen und Sammlungen haben den guten Kontakt mit der Bevölkerung weiterhin vertieft.

Ich wünsche daher der Flußpionierkompanie 800 unter der bewährten Leitung des Kompaniechefs Major Strauß auch für die Zukunft alles Gute und einen angenehmen Aufenthalt in Neuwied.

**Karl-Heinz Schmelzer**

Oberbürgermeister

## Grußwort der Patenstadt



gen diese Kontakte zum besseren Verständnis der unabdingbaren Aufgabe der Bundeswehr zur Sicherung unseres freiheitlich-demokratischen Staates bei.

Regelmäßig treffen im Dattelner Rathaus die neuesten Nachrichten über die Arbeit der Flußpionierkompanie 800 ein, und so kann die ständige Einsatzbereitschaft der Soldaten zur Wahrnehmung ihres Auftrages im atlantischen Verteidigungsbündnis der Bevölkerung verdeutlicht werden.

Daß die Dattelner Bürgerinnen und Bürger nicht nur Interesse für die Arbeit „unserer Soldaten“ zeigen, sondern die Patenkompanie auch fest ins Herz geschlossen haben, wird besonders beim alljährlichen Kanalfestival deutlich. Aber auch die Tatsache, daß unsere „Patenkinder“ mit ihren Landungsbooten auf Dattelner Ansichtskarten zu sehen sind, ist ein sichtbares Zeichen unserer freundschaftlichen Verbundenheit.

Ich wünsche allen Soldaten eine gelungene Jubiläumsfeier und bin sicher, daß die engen Verbindungen zwischen der Flußpionierkompanie 800 und ihrer Patenstadt Datteln auch in Zukunft weiterbestehen werden.

Zum 20jährigen Bestehen der Flußpionierkompanie 800 spreche ich im Namen des Rates sowie aller Bürgerinnen und Bürger der Stadt Datteln die herzlichsten Glückwünsche aus.

Die Soldaten der Flußpionierkompanie 800 sind nun schon seit fast 10 Jahren unsere „Patenkinder“, und in dieser Zeit haben sich die ersten Kontakte zu der „800“ zu einer freundschaftlichen Verbindung verstärkt.

Durch die patenschaftlichen Beziehungen zwischen der Stadt Datteln und der „800“ wird ein Beitrag zur Möglichkeit der Selbstdarstellung der Bundeswehr in der Öffentlichkeit geleistet, der von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist. Gerade für die Bevölkerung des Ruhrgebiets-Raumes mit seinem geringen Anteil an Bundeswehreinheiten tra-

Mit herzlichen Grüßen

Ihr

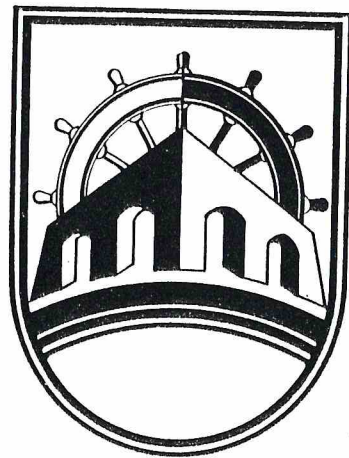
**Horst Niggemeier**

Bürgermeister

# Geschichte der Flußpionierkompanie 800/731

## Aufstellung

Der Aufstellungsbefehl 846 (H) vom BMVg — FÜ H III 5 — ist der Ursprung der Flußpionierkompanie 800. Sie wurde am 1. April 1962 unter der Bezeichnung Flußpionierkompanie 731 aufgestellt. Die Aufstellungsstärke war auf 40 Soldaten, ab 1. Nov. 1962 auf 165 Soldaten, festgelegt.



Im Laufe des April 1962 trafen ehemalige Angehörige der bereits bestehenden Flußpionierkompanien 734 (Koblenz), 735 (Wiesbaden-Schierstein) und 732 (Krefeld) in Achim bei Bremen ein, um in der Steuben-Kaserne die Flußpionierkompanie 731 aufzustellen. Zu diesen „gelernten“ Flußpionieren kamen auch andere Angehörige der Pioniertruppe und eine nicht unbeträchtliche Zahl von „an Land gegangenen“ Angehörigen der Teilstreitkraft Marine.

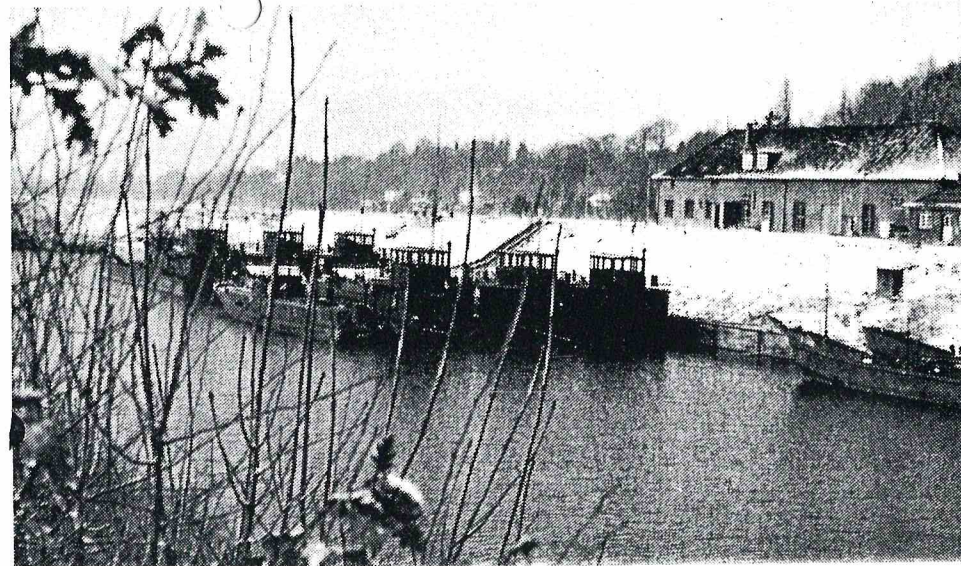
Die Flußpionierkompanie 731 unterstand truppendienstlich dem Schweren Pionierregiment 705 in Wuppertal und dieses dem Wehrbereichskommando III in Düsseldorf. Die Kompanie belegte später in der Steuben-Kaserne einen Kompanieblock und ein Zug-Gebäude. Die Unterkunft der Kompanie lag im Standort Achim. Als Liegeplatz für die Wasserfahrzeuge erhielt die Kompanie den ehemals der Kriegsmarine dienenden und zum Betriebsstoffdepot (Öllager) gehörenden Hafen Baden zugewiesen.

Das Einrichten in der Steuben-Kaserne war für die ersten eintreffenden Soldaten und die einige Wochen später hinzu-

kommende Kompanie-Führung zwar problematisch, aber das Herrichten des Hafens Baden (später im Zuge der Gebietsreform mit der Gemeinde Uesen zur Stadt Achim eingemeindet) erforderte schon beträchtliche Energien.

Als Erst-Ausstattung mit Wasserfahrzeugen standen der Kompanie ab 1. Nov. 1962 drei Landungsboote vom Typ „Oberwinter“ und das Sicherungsboot S 101 (ex französisch „P 9799“) zur Verfügung. Diese Erst-Ausstattung wurde ab 1. April 1965 durch die Zuweisung von vier Flußfähren Typ „Mannheim“ ergänzt. Zuweisender war die Teilstreitkraft Marine, die diese Flußfähre innerhalb ihrer amphibischen Komponente eingesetzt hatte. Dort konnten diese Fahrzeuge beweisen, daß ihr Einsatz im küstennahen Bereich möglich ist.

Um der personell inzwischen voll aufgestellten Einheit auch eine ausreichende Übergangskapazität zu geben, erhielt sie 1962 das in dem damals



Hafen Baden

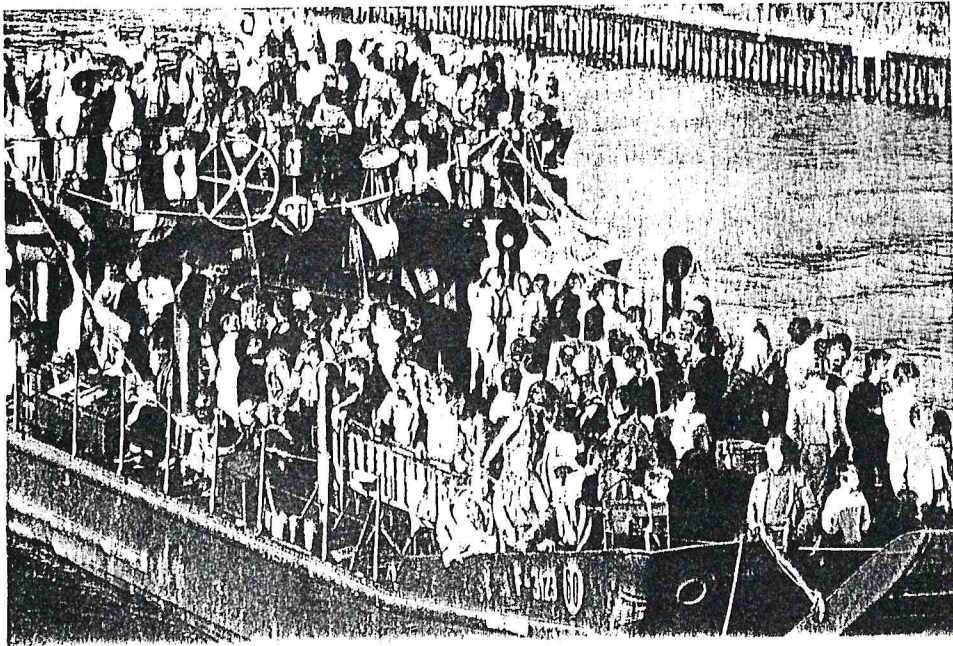
in großem Umfang in die Bundeswehr einfließende Hohlplattenbrückengerät. Als Antriebsmittel für das Schwimmbrückengerät dienten große Motorboote. Für den Transport von Schwimmbrückengerät und Motorbooten waren LKW 7 t mit Anhängern vorgesehen. Der Umfang des zugewiesenen „Ersatzgerätes“ war zeitweilig beträchtlich. Er betrug bis zu 300 Pontons und 30 Motorboote mit einer großen Zahl an Transportfahrzeugen.

Im Jahre 1965 konnten die zur Aussonderung heranstehenden Landungsboote vom Typ „Oberwinter“ abgegeben werden. Zu diesem Zeitpunkt lief die Ausstattung der Kompanie mit dem Sicherungsboot Typ „Koblenz“ an. Dieses Gerät, in Lauenburg an der Elbe gebaut und von dort aus nach Achim überführt, war 1970 mit 6 Stück in der Kompanie vertreten. Da diese Neuentwicklung für die Flußpioniere insgesamt nicht befriedigte, wurden die Fahrzeuge von der Bundeswehr verkauft. Im Rahmen einer Umstruktuirung der Flußpioniere mit

einer gleichzeitigen Verminderung von sechs auf vier Kompanien kam es 1969/70 zu einer Neuverteilung des vorhandenen Gerätes. Alle vier Flußpionierkompanien erhielten nunmehr neun Flußfähren, drei Flußsicherungsboote „Class 21“ und einen Flußschlepper (800er Jargon: „Stabs-Arche“).

Eine Besonderheit gilt es noch zu schildern. Die Flußpionierkompanie 800 (anfangs 731, dann 831) unterstand truppendienstlich dem Schweren Pionierregiment 705 (später 80, danach Pionierkommando 800) und dieses dem Wehrbereichskommando III (seit 1. April 1981 dem Territorialkommando Nord), aber versorgungsmäßig dem Wehrbereichskommando II. Dieses hat von 1962 bis 1980 in großer Fürsorge die FlußPiKp 800 unterstützt. Seit der Verlegung der Kompanie von Achim nach Neuwied ist die Flußpionierkompanie 800 wiederum in einem „fremden“ Bereich disloziert. Nunmehr ist es der Wehrbereich IV. Doch in diesem Falle hat man ihn weitestgehend entlastet.

# Patenkinder der Stadt Datteln



Eine noch bessere Imagepflege für die Bundeswehr ist nach Auffassung des Dattelner Bürgermeisters Horst Niggemeier kaum möglich. Bis auf den letzten „Stehplatz“ besetzt, fahren die Fähren an allen drei Tagen einige tausend Festivalbesucher auf den Dattelner Kanälen spazieren.

Flußpioniere kennen sich auch im westfälischen Datteln aus, denn das westdeutsche Kanalsystem gehört immerhin zum Einsatzbereich der Flußpionierkompanie „800“, und Datteln ist eine Kanalstadt von besonderer Art. 1973 hat der Rat der „Kanalstadt“ die Patenschaft über die damals noch mit „731“ bezeichnete Flußpionierkompanie übernommen.

Zunächst einige Informationen über Datteln selbst. Die Stadt ist bei genauem Studium einer Landkarte da zu suchen, wo — so der Dattelner Volksmund — der größte Kanalknotenpunkt Europas ist. Hier sind der Dortmund-

Ems-Kanal, der Rhein-Herne-Kanal, der Weser-Datteln-Kanal und der Datteln-Hamm-Kanal miteinander verbunden.

Erstmals erwähnt wurde Datteln in einer Bulle des Papstes Eugen III. vom 17. Juni 1147. In dieser Bulle wurden der Benediktinerabtei Sankt Heribert in Deutz ihre Besitzungen bestätigt. Und dazu gehörte neben vielen anderen Kirchen in der Umgebung auch die damals einzige Dattelner Kirche. Der feierliche päpstliche Erlaß von 1147 wurde in den folgenden sechzig Jahren zweimal wiederholt: 1161 von dem Gegenpapst Viktor IV., den Kaiser Friedrich Barbarossa eingesetzt hatte, und 1207 von dem

mächtigsten Papst des Mittelalters, Innocenz III.

Ländlich und bäuerlich lebte man im Kirchspiel Datteln über alle Jahrhunderte: Ob man nun zu den „hohen Herren“ zählte oder nur ein kleiner Mann war. Ackerbau trieben sie alle. Auch im Dorfe Datteln war fast jeder im Haupt- oder Nebenberuf Landwirt oder Kötter. Allerdings bot der Ackerbau den meisten nicht genügend Beschäftigung und Lebenserwerb. Die Lücke wurde bei vielen durch die Hausindustrie oder Heimarbeit ausgefüllt. In Datteln war, bevor hier Arbeit und Verdienst durch den Kohlenbergbau bestimmt wurden, besonders die Leinenweberei zu Hause. Mindestens jede zweite Familie hatte in ihrer Wohnung einen oder zwei Webstühle. Ein zweiter Nebenerwerb ergab sich durch die Stuhlmacherei. Schon damals wurde das Binsenmaterial aus Holland herbeigeschafft.

Im Jahre 1873 wurde auf Dattelner Gebiet erstmals Kohle festgestellt, und zwar in einer Tiefe von 600 m. Schon die Anlegung der Bohrlöcher brachte Bewegung und viel Leben in das ländliche Datteln. Die Dattelner Leinenweber und Stuhlmacher suchten und fanden besseren Verdienst bei der Bohrarbeit.

Bis zur ersten Kohleförderung war aber noch ein weiter Weg. Erst 1902 wurde mit der Abteufung eines ersten Zechenschachtes begonnen. Die erste Kohle kam dann endlich 1906 ans Tageslicht. Die Schachtanlagen erhielten den Namen „Emscher-Lippe“.

Wie sehr die Entwicklung Dattelns von der Kohlenförderung abhing, zeigt nichts deutlicher als die Bevölkerungsentwicklung. Nach einem Protokoll der Kirchenvisitation von 1717 hatte Datteln damals etwa 2100 Einwohner. Einhundert Jahre später waren es fast 3000,

und 1905 war endlich die Zahl von 5000 erreicht.

Mit der Kohlenförderung ging es dann sprunghaft weiter: 1910 waren es 13 000, im Jahre 1926 schon 20 000 und heute bereits rund 37 000 Einwohner.

Wenn die Dattelner Kohlenzeche auch im Jahre 1972 ihre Pforten schließen mußte und die Bergleute auf Zechen in den Nachbarstädten verlegt wurden, so blieb Datteln immer noch Bergbaustadt, denn eine bedeutende Kokereianlage blieb erhalten. Und seit einiger Zeit steht auch wieder fest, daß Datteln auch in der Zukunft Bergbaustadt bleibt, denn im Nordwesten der Stadt, der waldreichen Haard, wird ein neuer Personenseilfahrts- und Luftschacht abgeteuft, mit dem die Erschließung neuer Kohlenfelder bis zur Tiefe von 1300 m auch nördlich der Lippe gesichert werden soll.

Natürlich ist Datteln auch eine Industriestadt mit bedeutenden Werken der Zinkgewinnung und -verarbeitung. Chemische Industrie, eisenverarbeitende Industrie und ein nicht nur für den europäischen, sondern für den gesamten Weltmarkt produzierendes Luftballonwerk sind in Datteln beheimatet. Nicht zu vergessen sind neben einigen leistungsfähigen Baugesellschaften auch gut funktionierende mittelständische Unternehmen in Handel, Handwerk und Gewerbe.

Doch nun zu den Flußpionieren. Sicher ist es in Datteln ein glücklicher Zufall, daß eine freundschaftliche Verbindung zwischen der „800“ und der Dattelner Bürgerschaft besteht. Daß der Kontakt zwischen den Soldaten und der Bevölkerung so gut ist, hat allerdings auch etwas tiefere Wurzeln.

Datteln ist schließlich Garnisonstadt.

Am 1. April 1959 wurde als erstes deutsches Bataillon mit Nike-Raketen in Köln-Wahn die 4./FlaRakBtl 21 ausgerüstet. Diese Batterie wurde im Februar 1962 in die neu errichtete Kaserne nach Datteln verlegt.

Seit nunmehr zwanzig Jahren leben die Bürger in Datteln also mit den Soldaten „Tür an Tür“. Und wie das bei guten Nachbarn so ist, lernt man sich schnell kennen und stellt fest, daß man viele gemeinsame Interessen hat.

Eine zweite besondere Beziehung zu unserer Bundeswehr ist 1969 entstanden. Damals schrieb Bürgermeister Horst Niggemeier an das Bundesverteidigungsministerium in Bonn und erklärte die Absicht der Stadt, die Patenschaft über ein Boot der Bundesmarine zu übernehmen. Schon nach einigen Wochen schlug das Ministerium den in Flensburg stationierten Schnellen Minensucher „Mars“ vor.

Per Telegramm gab es dann im August 1969 die ersten Kontakte mit dem Boot, denn die „Mars“ befand sich gerade auf einer Auslandsreise mit Ziel St. Malo in Frankreich. Schon zwei Monate später gab es den Besuch einer Bootsdelegation im Dattelner Rathaus. Der Stadtrat beschloß die Übernahme der Patenschaft. Und seit diesem Tage gibt es ständige Kontakte und gegenseitige Besuche.

Auslöser für die Kontakte zwischen der „800“ und der Stadt Datteln war allerdings das Kanalfestival. Auch hier hatte Bürgermeister Horst Niggemeier anlässlich der Planungen für das erste Dattelner Kanalfestival an eine Beteiligung der Bundeswehr gedacht. In einem Schreiben an das Wehrbereichskommando III berichtete das Stadtoberhaupt von dem vorgesehenen großen Volksfest am Dattelner Kanalknoten und bat dazu um die Entsendung von Flußpionieren.

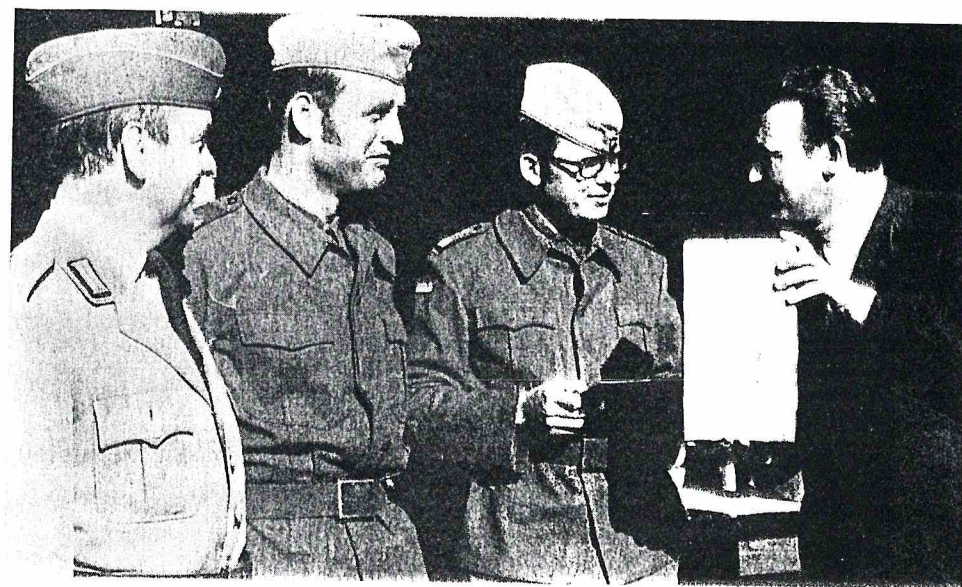
Das Wehrbereichskommando dachte natürlich zunächst an eine Teilnahme der Flußpioniere aus dem viel näher gelegenen Krefeld. Dort stand aber eine große militärische Übung auf dem Terminkalender, und deswegen konnte man die Einladung dort nicht annehmen. Trotzdem kamen die Flußpioniere zum Kanalfestival. Allerdings war es die „731“ aus Achim bei Bremen, inzwischen als „800“ bei der Dattelner Bürgerschaft fest im Bewußtsein.

Mit viel Hallo und der Vorfreude auf ein großes Fest wurden die Soldaten mitter auf dem „Dattelner Meer“ — ein Polizeiboot sorgte für die Übersetzung — vom Dattelner Bürgermeister und dem Vorsitzenden des Schiffervereins, Lucian Bier, willkommen geheißen. Zugführer war damals Hauptfeldwebel Pröbstel.

Es war schon ein schönes Erlebnis sowohl für die Festbesucher als auch für



Der Beginn einer Freundschaft zwischen den Flußpionieren und der Stadt Datteln: Den 1. Kanal-Festival-Einsatz leitete der damalige Feldwebel Pröbstel. Gemeinsam mit Lucian Bier (Mitte) und Bürgermeister Horst Niggemeier trank er auf ein gutes Gelingen des Festes. Zu diesem Zeitpunkt ahnte keiner, daß das Kanalfestival ein so großartiger Dauerbrenner mit bis zu 200000 Besuchern



Kommandoübergabe am 15. 10. 1971 in Achim durch Oberstleutnant Schütz, dem stellv. Regimentskommandeur (links), der scheidende und der neue Kompaniechef Major Westerheide (2. von links) und Major Hillebrand im Gespräch mit Bürgermeister Horst Niggemeier.

die Soldaten. Die Besucher hatten die Möglichkeit, mit Landungsfähren über das Kanalsystem zu fahren. Die Soldaten konnten sich von der besonderen Gastfreundschaft der Dattelner Bürger und natürlich der Vereine überzeugen. Bürgermeister Niggemeier: „Auch der Verteidigungsminister konnte zufrieden sein. Selten hatte die Bundeswehr eine bessere Chance zur Imagepflege. Und diese Möglichkeit wurde tatsächlich hervorragend genutzt.“

Die offizielle Begründung der Patenschaft fand dann im Jahre 1973 statt. Anlässlich des 5. Kanalfestivals besuchte Regimentskommandeur Oberst Tiedtke in Datteln den zum Festival eingesetzten Zug der Flußpioniere. Bei dieser Gelegenheit sprach er auch mit dem Dattelner Bürgermeister

Verhältnis zwischen den Soldaten und der Bürgerschaft. Den Vorschlag von Bürgermeister Horst Niggemeier, eine offizielle Patenschaft über die Flußpionierkompanie zu übernehmen, fand auch Oberst Tiedtke als gutes äußeres Zeichen der Verbundenheit.

Am 15. November 1973 beschloß dann der Rat der Kanalstadt diese offizielle Patenschaft. Unmittelbar nach der in der Dattelner Haardkaserne stattfindenden Ratssitzung konnte der damalige Kompaniechef Major Paul Hillebrand die Urkunde in Empfang nehmen. Inzwischen gab es die Kompaniechefs Peter Wippenbeck, Eike Junker und nun Detlef Strauß.

Jahr für Jahr nahmen die Flußpioniere

Aufenthalt war immer Gelegenheit, die bestehenden Kontakte zu den verschiedenen Vereinen zu vertiefen. Wenn auch so mancher Flußpionier inzwischen nicht mehr in der „800“ seinen Dienst verrichtet, so sind doch die über lange Zeit gewachsenen Freundschaften erhalten geblieben.

Für den Dattelner Bürgermeister steht heute ebenso wie am Tage der Begründung der Patenschaft eines fest: „Diese Verbindung zwischen der Flußpionierkompanie 800 und der Stadt Datteln ist auf Dauer angelegt. Ich freue mich darauf, daß wir 1983 schon das 10jährige Bestehen feiern können.“



Hauptmann Horst Gunter Ratzke leitete über mehrere Jahre den Festival-Einsatz der Flußpionierkompanie 800. Bei der Begrüßung zum Festival 1979 überreichte er dem Dattelner Bürgermeister Horst Niggemeier ein kleines Andenken.

# Neuwied – Stadt an Rhein und Wied

Eine Stadt stellt sich vor in Zahlen, Daten, Fakten.

## Landschaft und Geschichte

Neuwied, die Stadt an Rhein und Wied, besteht in ihrer heutigen Ausdehnung seit November 1970. Die neue Stadt wuchs durch Gebietsreform auf 86,5 qkm Fläche mit z. Z. rund 66 000 Einwohnern.

### Neuwieder Becken

Das Stadtgebiet nimmt fast den gesamten rechtsrheinischen Teil des Neuwieder Beckens rechts und links der unteren Wied mit seinen Randhöhen ein; es reicht von der Wasserscheide zwischen Leutesdorf und Feldkirchen bis an die Sayn bei Bendorf. Die längste geradlinige Ausdehnung in Nordsüdrichtung beträgt rund 10 km, die von Ost nach West gut 12 km. An den Rhein grenzt das Stadtgebiet ebenfalls auf einer Strecke von gut 12 km. Die Höhenunterschiede im Stadtgebiet betragen zwischen 60 m über NN im Rheintal und 340 m über NN am Nordrand.

### Stadtteile

Dieser bewaldete Nordrand bildet zum großen Teil das Tor zum Naturpark Rhein-Westerwald. An der Gemarkungsgrenze bei Leutesdorf schließt der *Stadtteil Feldkirchen* mit dem direkt am Rhein gelegenen *Ortsteil Fahr* und den höher gelegenen *Ortsteilen Wollendorf, Gönnersdorf* und *Hüllenberg* an. Gönnersdorf wurde in den letzten Jahren als archäologische Fundstätte international bekannt. Hier wurden bei Ausgrabungen Reste einer Siedlung von eiszeitlichen Pferdejägern, die vor über 12 000 Jahren hier etwa 50 Meter über dem Rhein auf einer Anhöhe lebten, gefunden. Die Ausgrabungen erstreckten sich über die Jahre 1968 bis 1974. Im Kreismuseum Neuwied sind die Funde zu besichtigen.

Einige Kilometer nordwestlich von Feldkirchen (etwa in Höhe von Rheinbrohl auf dem Plateau des vorderen Westerwaldes) liegt der Flecken *Rockenfeld*, aus dem die Vorfahren des ehemaligen US-Vizepräsidenten Nelson

D. Rockefeller stammen. Sie wanderten im Jahr 1723 von Segendorf, einem heutigen Stadtteil Neuwieds, nach den USA aus. Rockenfeld, von dem der Name „Rocke(n)-feller“ abgeleitet wird, ist heute kein Wohnplatz mehr.

Rheinaufwärts folgt dann der *Stadtteil Irlich* an der Wiedmündung. Der sich daran anschließende Baumgürtel entlang des Rheindammes und Deiches ist der mit exotischen Bäumen bestückte Schloßpark des fürstlich-wiedischen Schloßes zu Neuwied, das Ende des 17. Jahrhunderts erbaut wurde. Die Vorfahren des heutigen *Fürsten zu Wied*, der hier mit seiner Familie lebt, haben 1653 die Stadt Neuwied gegründet. Mit der Aufgabe des ehemaligen *Stammisitzes Altwied* wurde die Residenz nach Neuwied verlegt, das fortan den Status einer kleinen „Landeshauptstadt“ genoß. Weitere Stadtteile seit 1970 sind *Rodenbach, Engels, Heimbach-Weis* und *Gladbach*, besonders beliebt wegen ihrer attraktiven Wohnlagen.

### Tradition der Freiheit

Von Anfang an war Neuwied eine von fortschrittlichem Geist geprägte Stadt. Hier gab es die *erste Pressefreiheit in Deutschland* und hier wurden auch bahnbrechende Schulreformen entwickelt. Die Bürger genossen großzügige Freiheitsprivilegien.

### Berühmte Neuwieder

Der Dichter des Deutschlandliedes, *Hoffmann von Fallersleben*, war mehrere Jahre Bürger von Neuwied, und der Gründer des heute weltweiten Genossenschaftswesens, *Friedrich-Wilhelm Raiffeisen*, war in Heddesdorf, im heutigen Stadtgebiet Neuwied, mehrere Jahre als Amtsbürgermeister tätig. *Abraham und David Roentgen*, die großen Ebenisten (Kunsttischler), belieferten von Neuwied aus alle Fürstenhöfe Europas.



Erfrischungs-Getränke G.m.b.H.

Mittelrhein

5413 Bendorf/Rhein

## Die „Deichstadt“

Einzigartig am Rhein ist der rund 7 km lange Hochwasserschutzdeich entlang der Stadt Neuwied, der Ende der 1920er Jahre von der Stadt für damals rund 8 Millionen Mark gebaut wurde. Bis dahin war die Stadt alle paar Jahre von schweren Hochwassern heimgesucht, die großen Schaden zufügten. Seit dem Deichbau ist Neuwied vor Hochwasser bestens geschützt. Der Deich und der Pegelturm wurden zu einem Wahrzeichen für die Stadt, inzwischen ergänzt durch die moderne „Raiffeisenbrücke“, die Neuwied und Weißenthurm miteinander verbindet.

## Zentrum am Mittelrhein

Neuwied ist heute ein bedeutendes Industrie-, Handels- und Gewerbezentrum am Mittelrhein und erfüllt mit seinen zahlreichen Schulen, Krankenhäusern und anderen öffentlichen Einrichtungen eine Schwerpunktfunktion für die Anliegergemeinden links und rechts des Rheins, insbesondere für die Gemeinden des vorderen Westerwaldes.

## Sehenswürdigkeiten

Der heutige Neuwieder Stadtteil *Engers*, schon in vorgeschichtlicher Zeit besiedelt und im 4. Jahrhundert durch einen spätrömischen „burgus“ (Wachturm) am Rheinufer befestigt, wurde im Mittelalter zum Vorort des königlichen Verwaltungsbezirkes „Engersgau“ (erstmal erwähnt 773). Anstelle der 1758 abgerissenen Burg Kunostein ließ der Trierer Kurfürst und Erzbischof Johann Philipp von Walderdorff bis 1762 nach Plänen des kurtrierischen Hofbaumeisters Johannes Seitz, eines Schülers des großen Barockbaukünstlers Balthasar Neumann, das heute noch stehende Jagd- und Lustschloß erbauen.

Weitere Sehenswürdigkeiten sind die Abtei Rommersdorf im Stadtteil Heimbach, der Zoo im Stadtteil Heimbach, herrliche Landschaftsteile wie Monrepos in Niederbieber-Segendorf oder das romantische Aubach-Tal in Oberbieber mit Wildpark und Nachbildung eines Römer-Wachturmes am Limes.

## „Stadt der Schulen“

Im Jahr 1979/80 gab es in Neuwied 16 Grund-

Klassen), zwei Realschulen für 1557 Schüler (in 46 Klassen), zwei Gymnasien für 2794 Schüler (in 56 Klassen), 21 berufsbildende Schulzweige für 6734 Schüler (in 298 Klassen), sieben Sonderschulen für 1118 Schüler (in 122 Klassen) und drei Schulkindergärten für 39 Schüler (in 3 Klassen). 22 Kindergärten waren mit 1436 Kindern belegt.

Besondere Bedeutung haben für Neuwied die hier befindlichen Sonderschulen für Behinderungen aller Art. Die größte und modernste davon ist die Schule für Blinde und Sehbehinderte mit Landesheim (Internat) im Stadtteil Feldkirchen. Im Stadtteil Heimbach-Weis ist das Berufsförderungswerk der Josefsgesellschaft, ein hochmodernes Rehabilitationszentrum für Behinderte und Unfallgeschädigte, untergebracht.

## Krankenhäuser und Altenhilfe

Das Gesundheitswesen wird wesentlich durch vier Krankenhäuser mit insgesamt 1090 Betten (die beiden größten St. Elisabeth-Krankenhaus und Stadtkrankenhaus) bestimmt; in ihnen wirken 88 Ärzte und 445 Pflegepersonen.

An Einrichtungen der Altenhilfe gibt es zwei Altenwohnheime mit insgesamt 42 Wohnungen = 67 Plätzen, fünf Altersheime = 237 Plätzen, vier Pflegeheime = 152 Plätzen.

## Kultur

Die kulturellen Einrichtungen der Stadt können sich ebenso sehen lassen wie die Sportstätten. Die 50 Jahre bestehende Volkshochschule der Stadt Neuwied zählte 1980 über 16000 Hörer bzw. Besucher und die der VHS angegliederte Musikschule hatte im gleichen Jahr 653 Schüler bzw. Lehrgangsteilnehmer zu verzeichnen. In den beiden Abteilungen der Stadtbücherei wurden 1980 rd. 36000 Bücher entliehen. Neuwied bietet (insbesondere durch die Landesbühne) Theatervorstellungen, Konzerte und Sonderkonzerte.

## Sport und Erholung

Wer sich in Neuwied körperlich ertüchtigen möchte, findet dafür 25 Sporthallen, 19 Sportplätze, fünf Bäder und 20 öffentliche Parks und Grünanlagen vor. In den bewaldeten Randgebieten der Stadt befinden sich außerdem

# Inserentenverzeichnis

Folgende Inserenten haben durch ihren Anzeigenauftrag dazu beigetragen, die Herausgabe dieser Broschüre zu ermöglichen:

AGROS Großhandelsmärkte  
Allgemeine Ortskrankenkasse Neuwied  
Allianz Versicherungen, Bezirksdirektion  
Neuwied  
Autohaus Ely, TOYOTA  
Autohaus Sattler & Co., FORD  
Autohaus Thomas, VAG  
Beamtenheimstättenwerk GmbH, Hameln  
Bürozentrum Neuwied GmbH  
Blechwarenfabrik Aubach KG  
Brauerei zur Nette GmbH, Weißenthurm  
Bressler, Elektrotechnik, Engers  
Bündgen, Bauten- und Korrosionsschutz  
GmbH, Rheinbrohl  
Cress-Automaten  
Deutsche Angestellten-Akademie e.V.,  
Koblenz  
„die Hose“, Fachgeschäft für Damen- und  
Herrenhosen  
Erfrischungs-Getränke GmbH Mittelrhein,  
Bendorf  
ESSO-SB-Station Bärenklau  
Fitness-Treff  
Geisen, Bäckerei-Konditorei  
Gewerkschaft ÖTV, Nebenstelle Neuwied

Görg, Getränke-Vertrieb, Heimbach-Weis  
Hilgers AG, Schiffbau, Rheinbrohl  
Hobby-Treff, Fa. Jensen & Kampradt  
KBM Motorfahrzeuge GmbH & Co. KG  
KLB Vertriebs GmbH  
Kleiber, Diesel-Spezialwerkstätte  
Lepnikow, Sanitätshaus  
Neuwieder Kaufhaus  
Operpostdirektion Koblenz  
Old English Pub „Papillon“  
Optik Handke  
Provinzial-Versicherung  
Rech-Leuchten, Herstellungs- und  
Vertriebs KG  
Reifen Kempen GmbH  
Reuther Verpackung  
Schmitt GmbH, Feuerschutz-Anlagen  
Schmitt, Werkzeuge und Maschinen  
Schütze, Foto-Atelier  
Stadtverwaltung Neuwied  
Vogtmann & Herold, BOSCH-Dienst  
Volkshochschule Neuwied  
Walter, Schuhfachgeschäft  
Wambach, Kfz-Transporte, Engers  
Winkelhaus GmbH & Co., Lacke

**Bei unseren Inserenten sind  
unsere Soldaten und ihre Angehörigen  
immer gerne gesehen**

Das Kommando, welches mit den Aufstellungsarbeiten begann, setzte sich zunächst aus 10 Unteroffizieren und 5 Mannschaften zusammen. Die Soldaten wurden von den Kompanien 732, 734 und 735 gestellt.

Im Laufe des April 1962 traten auch KpChef und KpFw ihren Dienst in Uesen an.

KpChef: jetzige OTL Ewert

KpFw: jetzige H (FD) Volkmer

Der ehemalige Marine-Ölhafen in BADEN wurde der Kompanie als Hafen für die zu erwartende Ausrüstung mit Wasserfahrzeugen zugewiesen. Das Hafengelände war zu der Zeit nur als Wildnis zu bezeichnen. Es war daher die Hauptaufgabe aller Soldaten die Bäume zu fällen, Büsche zu roden, Zäune zu ziehen und Renovierungsarbeiten durchzuführen.

Im jetzigen Hafengebäude wohnten noch zivile Mieter, bis im Jahre 1964 das Gebäude endgültig der Kompanie zur Verfügung satnd.

An Wasserfahrzeugen wurden der Kompanie 1962 zuerst 2 Landungsboote des Typs Oberwinter und 1 P-Boot zugewiesen.

1964 kamen zwei Landungsboote des gleichen Typs und 2 Boote des Typs Mannheim hinzu.

Die veralteteten "Oberwinter"-Boote wurden im weiteren Verlauf ausgesondert und Zug um Zug durch weitere Mannheim-Boote ersetzt bis 1968 die Ausrüstung mit 9 Landungsbooten abgeschlossen war. 1966 begann die Auslieferung der Schottelboote von denen die Kompanie bis 1970 6 Boote besaß.

In diesem Jahr wurden diese Boote durch 3 Sicherungsboote der Klasse 21 und mit der Zuversetzung des Schleppers nach Auflösung der FlußPiKp 736 in Karlsruhe war die Ausrüstung mit Wasserfahrzeugen abgeschlossen.

Von 1963 - 1969 war die Kompanie neben den Booten auch mit Hohlplatte ausgestattet.

.....

.....

Die Kompanie hat das Seezielschießen in der Ostsee ausgeübt in den Jahren: 1964 und 1968

Anmerkung: ebenfalls: 1973 und 1974

Von der Flußpionierkompanie 735 in Wiesbaden-Schierstein übernahm die Kompanie am 01.09.1966 2 Landungsboote des Typs Mannheim(neu).

Im Jahre 1966 wurde von der Schottelwerft in Oberspaya ein neuer Typ Sicherungsboot entworfen und bei der Werft "Schipper-Form" ??? in Auftrag gegeben. Ausgeliefert wurden diese Boote von 1966 bis 1968 so daß die Kompanie insgesamt 5 Boote dieses Typs erhielt.

Das Sicherungsboot S - 101 wurde im Jahre 1970 an die VEBEG zur Aussonderung und Verwertung gemeldet und wurde im gleichen Jahre zivil nach Bremerhaven verkauft.

Nach einer Indienst-Zeit von nur 3 Jahren wurden die KK 5 Sicherungsboote des Typs KOBLENZ aus der Truppe gezogen und ebenfalls über die VEBEG an private Interessenten verkauft.

2 Satz Hohlplattenbrückengerät gingen mit 10 Schottelbooten an die Flußpionierkompanie 732 in Krefeld. Die restlichen 20 Schottelboote wurden an die Depotorganisation zurückgeliefert.

Im März 1970 erhielt die Flußpionierkompanie 731 im Zuge der Umgliederung:

von Flußpionierkompanie 734 Neuwied: 3 Sicherungsboote Cl 21  
von Flußpionierkompanie 736 Karlsruhe: 1 Flußschlepper Typ Pionier

Mit diesen letzten Booten erreichte die Kompanie einen Stand von:

9 Landungsbooten Typ Mannheim (neu)  
davon 4 Marineboote (ausgebaute Steuerb-Last)  
3 Flußsicherungsboote Cl. 21  
1 Flußschlepper Pionier.

Seit dem 01.04.1973 haben die Boote folgende Bezeichnung:

|                    | I.Zug       | II.Zug      | III.Zug |
|--------------------|-------------|-------------|---------|
| Flußsicherungsboot | S 3111      | S 3121      | S 3131  |
| Mannheim (neu)     | F 3112      | F 3122 Mar. | F 3132  |
|                    | F 3113      | F 3123 Mar. | F 3133  |
|                    | F 3114 Mar. | F 3124 Mar. | F 3134  |
| Flußschlepper      | T 3101      |             |         |

Im Jahre 1972 wurde eine Erkundungsfahrt durch die holländ. Kanäle durchgeführt

Besondere Einsätze:

1. Transport für die Firma Bunte Papenburg:  
2 Deichbaumaschinen von WREMEN (Außenweser) über die Nordsee (Wattfahrwasser) bis HOCHDONN (NOK)
2. Betrieb der zivilen Fährstelle an der Unterweser bei DEDES DORF - KLEINSIEL über einen Zeitraum von 8 Wochen

---

Nachtrag durch Olt Ratzke:

Kompaniechefs: 1.4.62 - 31.03.65 Major Ewert  
01.04.65 - 30.09.69 Major Ohm  
01.10.69 - 01.10.71 Major Westheide  
02.10.71 - 30.09.75 Major Hillebrand  
01.10.75 Major Wippenbeck

Kompaniefeldwebel:

01.04.62 - 31.07.65 HFW Volkmer  
01.08.65 HFW Hofmann

Die Kompanie unterhält mit der Kanalstadt DATTELN eine Patenschaft.

Letzte Umgliederung: 01.04.1973  
Personalstärken: siehe STAN  
Gliederung: 3 Flußpionierzüge  
Landteile

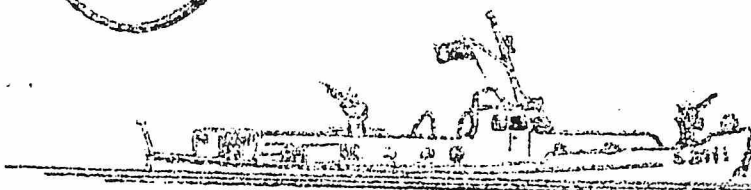
Besondere gefahrene Übungen:

- 1974 CARGO-CANOE Wasserverlegmarsch durch Holland  
1973 OSTEREMS Transport von FlaSchutzEinheiten im Rahmen der amph.Umschlagübung  
WILHELMHAVEN und ostfr.INSELN  
1974 WILDWECHSEL Transport einer FlaBttr. in 5 Tagen auf dem Wasserweg über 648 km (Kanalnetz)  
1975 3 kleinere Übungen in See:  
1. Ausbildungsfahrt nach Schleswig  
2. Ausbildungsfahrt nach Großenbrode  
3. Übung Inselsprung 1975 (ostfr.Küste u.Inseln)



# Flusspionierkompanie 83

2807 ACHIM bei BREMEN  
Steuben-Kaserne



Aus Tagebuchaufzeichnungen des Boots-Inst-Feldwebels: HFW G r a m e:

Anm.: Aufstellung der Flusspionierkompanie 731 am 15.3.1962  
(Aufstellungsbefehl in der Kompanie nicht vorhanden)

Die Kompanie wurde am 01.05.1962 mit einem Sicherungsboot und einem Landungsboot für Ausbildungszwecke ausgerüstet. Die Boote wurden von der Flusspionierkompanie 732 aus Krefeld überführt und hatten die Boots-Nummern: S - 101 und L - 243

Am 01.11.1962 wurden der Kompanie 3 Landungsfähren des Typs Oberwinter von der Flusspionierkompanie 734 in Koblenz-Lützel mit den Boots-Nummern: L - 131, L - 132 und L - 133 übergeben. Mit dem Eintreffen der Oberwinter-Boote wurde das Landungsboot L - 243 an die Flusspionierkompanie 732 nach Krefeld zurückgeliefert.

Von der sSchwBrKp 722 Köln-Westhoven wurden durch die FlussPIKp 731 2 M-Boote gr (Schottel) und 1/3 Satz Hohlplattenbrückengerät, mit dem entsprechenden Zubehör übernommen.

Ab 01.04.1965 wurden von der Marine in Bremerhaven 3 Landungsboote (Typ Mannheim neu - mit ausgebauter Steuerbord-Wohnlast) übernommen. Von der Werft: Lübecker Maschinenbau und der Werft Burmester in Bremen-Burg(Lesum) kam eine Lieferung von 30 M-Booten groß. Die Lieferungen erfolgten am 01.05. und 01.07.1965. Für die verstärkte Ausbildung mit dem Hohlplattenbrückengerät wurden der Kompanie 2 Sätze zugewiesen.

Am 01.04.1966 wurden die in der Kompanie befindlichen Oberwinter-Boote auf dem Wasserwege beim Marinearsenal Wilhelmshaven angeliefert und dann außer Dienst gestellt.

Zum 1. April 1962 (es war kein Aprilscherz) wurde unter Heranziehung von Soldaten der Flußpionierkompanien in Krefeld, Koblenz und Wiesbaden die Aufstellung der Flußpionierkompanie 731 in Baden durch das Territorialheer befohlen. Die Aufstellungsstärke war zunächst auf 40, ab November 62 dann auf insgesamt 165 Soldaten festgelegt. Nach dem damaligen Stand der Planungen war für die neu aufgestellte Flußpionierkompanie eine Endstationierung in Rees am Niederrhein vorgesehen. Achim b/Baden - wie die offizielle Bezeichnung damals lautete - sollte nur als Zwischenunterkunft für die Dauer der Aufstellung und Vollausbildung dienen.

Diensträume wurden den Flußpionieren in einem Feldhaus der 5. Batterie des damaligen Flugabwehrbataillons 3 zugewiesen. Die Soldaten wurden in der Steuben-Kaserne "disloziert" in verschiedenen Unterkuftsgebäuden untergebracht, bis dann - mit zunehmender Personalstärke - zunächst das heute als Zuggebäude dienende Gebäude "U 3" und dann ab 1964 auch der heutige Kompanieblock "U 2" zugewiesen und belegt werden konnte.

Um den Ölhafen auch für die erwarteten Wassergahrzeuge aufnahmebereit herzurichten, wurden durch die Soldaten Bäume gefällt, Büsche und Strauchwerk gerodet sowie Grenzzäune gezogen. Auch Renovierungsarbeiten in nicht geringem Umfang waren auszuführen. Bis zur endgültigen Übernahme des Hafengebäudes in die Obhut der Flußpioniere, war dieses noch bis 1964 von zivilen Mietern mit Beschlag belegt.

Schon im Mai 1962 wurden von der Schwesterkompanie in Krefeld für die Ausbildung der Besatzungen bei der "jüngeren Schwester" leihweise 1 Sicherungs- und 1 Landungsboot

## leihweise 1 Sicherungs- und 1 Landungsboot

zugeführt. Im November des gleichen Jahres wurden durch die Koblenzer Kompanie 3 Oberwinter-Boote übergeben. Diese wurden bis 1966 bei der Kompanie in Dienst gehalten.

Mit insgesamt 30 Motorbooten des Typs 250 PS Schottel und 200 Pontons des Kriegsbrückengeräts "Hohlplatte" (einschließlich der dazugehörigen Transportmittel des Typs KHD-Magirus-Jupiter) war die inzwischen personell voll aufgestellte Kompanie von 1963 bis 1969 zusätzlich belastet. Dieses Gerät wurde zum Teil auf dem "Gelände Wurzel" - zwischen dem heutigen Autobahnzubringer und der Steuben-Kaserne - gelagert. Durch Zuführung dieses Gerätes an den Niederrhein wurden Brückenschäbge des Schweren Pionierregiments mit Sitz in Wuppertal, bei Xanten, Wesel und Rees unterstützt.

In den Jahren 1964 bis 68 wurden Zug um Zug die 9 Flußfähren des Typs Mannheim in die Kompanie eingegliedert. Im Jahre 1968 war dann das Ausstattungssoll von 9 Fähren erreicht. Mit den -im März 1970- zugewiesenen 3 Flußsicherungsbooten und dem Flußschlepper wird auch die materielle Vollaufstellung der Kompanie abgeschlossen.

Während eines Truppenübungsplatzaufenthaltes in Putlos wurde 1973 die bisherige Flußpionierkompanie 731 in Flußpionierkompanie 831 umbenannt. Unterstellung und Stationierung änderten sich aber nicht.

Seit der Aufstellung der Kompanie sind die Boote und Fähren der olivgrünen Reederei aus Achim auf der Weser und den westdeutschen Kanälen - bedingt durch Einsätze und Ausbildungsfahrten - auf dem Marsch. Aber auch

## bildungsfahrten - auf dem Marsch. Aber auch

die küstennahen Gewässer, Nordsee, Ostsee und das Revier Elbe werden von ihnen befahren. Ja - sogar im Königreich der Niederlande sind sie seit 1975 keine Unbekannten mehr.

Aber auch in der näheren Umgebung ihres Standortes Achim sind die Flußpioniere gebunden. Nicht nur rein familiäre Bindungen, wie zum Beispiel eine Eheschließung, lassen auf einen geruhamen Ankerplatz schließen, auch die mannigfaltigen Verbindungen privater, dienstlicher und sportlicher Art, tragen zur Integration der Flußpioniere im Standort bei. Bei Amtshilfeersuchen leisteten Taucher und Bootsbesatzungen schnelle und tatkräftige Hilfe. In der Nachwuchswerbung und im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit ist durch die Kompanie viel - auch wenn diese vorzugsweise am Wochenende durchzuführen waren - erreicht worden.

Aus den Aufzeichnungen in den Bordbüchern kann man auf die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten der Flußpioniere Rückschlüsse ziehen. Das aufgezeichnete Ladungsgut gibt hierüber Aufschluß: Nicht nur Deichbaumaschinen, die durch das Watt zu transportieren waren, es waren auch Rad- und Kettenfahrzeuge über weite Strecken zu transportieren - übungshalber sogar alle Kettenteile einer Flugabwehr-Bttz oder es wurde der zivile Fährverkehr an der Fährstelle Dedesdorf/Unterweser mit 3 Booten über 3 Monate hinweg aufrechterhalten - bis hin zu etwas humorvoll anmutenden Einsätzen, nämlich Transport einer Rinderherde, Abholen von Milch in Kannen oder Versorgung von durch Hochwasser eingeschlossenen Zivilisten. Ja selbst vor der Überführung eines von der Bundesmarine außer Dienst gestellten Minenräumbootes von Elsfleth nach Datteln schreckten sie nicht zurück. Wurde doch der Boots-

ten sie nicht zurück. Wurde doch der Boots-

Körper von allen Aufbauten getrennt, der Rumpf vom Flußschlepper weseraufwärts geschleppt, die Aufbauten auf einer Flußfähre verladen, wegen der geringen Brückendurchfahrtshöhen aber über den Küstenkanal an das Ziel gebracht.

Mit der Stadt Datteln, am größten Kanalknotenpunkt Europas gelegen, verbindet die Kompanie seit 1973 eine offizielle Patenschaft. Seit 1969 ist die Kompanie daher auch immer am Dattelner Kanalfestival mit einer Reihe von Booten als Attraktion beteiligt. Aus der Patenstadt erhält die Kompanie häufig Besuch der dann auch bei Kanalfahrten gern mit dem "Festmachen in Datteln" erwidert wird.

In jedem Jahr zu Beginn des Sommers nehmen die Boote der Flußpioniere am alljährlich stattfindenden "Seezielschießen" aller Flußpionierkompanien in der Ostsee teil. Hier wird in freier See auf Luft- und Seeziele geschossen.

Die Flußpioniere betrachten sich als Traditionsträger der ehemaligen "Landungspioniere des II. Weltkrieges", die bei der Räumung der deutschen Ostgebiete für Millionen Menschen die letzte Brücke in die Freiheit waren.