



Österreich Maritim



25. Mai 1915 – K.u.K. Flotte

Cannonball – Round Palagruza

Vom Ozean zum Wörthersee

Hundertwasser REGENTAG in Tulln

Hafen-Abenteuer in Linz

Überflieger am Traunsee

Inhalt

Die k.u.k. Flotte greift an 24. Mai 1915 <i>Nikolaus Sifferlinger</i>	4
Regatta Round Palagruza, Cannonball 2015 <i>Thomas Murlasits</i>	14
Hafen-Abenteuer in Linz <i>Werner Warnecke</i>	16
Von den Weltmeeren zum Wörthersee <i>Heinrich Wallnöfer, Andreas Kleewein</i>	18
Überflieger am Traunsee, GC32 <i>Herbert Klein</i>	22
MS REGENTAG, Hundertwasser- Traumschiff in Tulln <i>Robert A. Tögel</i>	24
In memoriam Dr. Lothar Baumgartner	26
Aus den Sektionen	27
Buchbesprechung	34



Die REGENTAG das Schiff von Friedensreich Hundertwasser in Tulln, man beachte den »verkehrten« Buchstaben »N« im Schiffsnamen.

© Robert A. Tögel

Titelbild:

Der historische Eisbrecher SUUR TÖLL im Marinemuseum von Tallinn. Bericht folgt in einer der nächsten Ausgaben.

Foto: MAR

ISSN 1813 - 3525 Key title: Österreich Maritim

Offenlegung gemäß § 25 Mediengesetz

Medieninhaber:

Verein **FHS - Freunde Historischer Schiffe**

ZVR - Zahl 344016034 Sitz: Wien

Vereinszweck: Erforschung marinehistorischer und nautischer Sachverhalte, insbesondere unter Bezug zu Österreich, Durchführung einschlägiger Veranstaltungen zur Aus- und Weiterbildung, Erhaltung historischer Wasserfahrzeuge und Anlagen, Pflege enger Beziehung zum Österreichischen Bundesheer, Herausgabe eines Mitteilungsblattes.

Blattlinie: Fachmagazin für die Geschichte der Schifffahrt und verwandter Themen, insbesondere unter Bezug zu Österreich. Beiträge geben die Meinung der Autoren wieder.

Redaktionsteam: Bobby Kugel, Georg Schaller, Robert Tögel.

Autoren dieser Ausgabe: Dipl. Ing. Dr. Nikolaus A. Sifferlinger, Mag. Thomas Murlasits, Prof. Mag. Herbert Klein, Dr. Heinrich Wallnöfer, Mag. Andreas Kleewein, Robert A. Tögel, Zivilingenieur: Wener Warnecke.

Druck: Széchenyi István Druckerei GmbH, 9027 Győr, HU

Verantwortlicher Redakteur: Ing. Fritz Marschner.

E-Mail: f.marschner@gmx.at Rennbahnweg 46/3/56, 1220 Wien

FHS – Webseite: www.fhsaustria.org

...auf ein Wort

Kpt. Dipl. Ing. Gustav Jobstmann



Sehr geehrte Leserinnen und Leser!
Liebe Mitglieder und Freunde!

Ich wurde am 18. Oktober 2014 in der Generalversammlung der Freunde Historischer Schiffe zum Präsidenten gewählt. Gleichzeitig wurde mein Team das mich hervorragend unterstützt – das Vorstandskabinett – gewählt und in Dienst gestellt.

Nachdem in den nächsten Wochen die Generalversammlung des Jahres 2015 stattfinden wird, habe ich die vergangene Zeit rekapituliert, um meinen Jahresbericht vorzubereiten.

Deshalb bin ich so begeistert.

Ich bin von einem Team umgeben, das in diesem Zeitraum so viel gemeistert und erreicht hat, dass ich schon fast atemlos wurde: Unsere Sektionsobmänner und ihre Mitarbeiter, die Mitglieder des mich umgebenden Kabinetts sowie die aktiven Vereinsmitglieder, die laufend für uns tätig sind. Bei dieser Gelegenheit möchte ich mich herzlich für die großen Einsatz und Aufwand für unseren Verein bedanken. Damit möchte ich natürlich alle die Mitglieder, die durch ihren Mitgliedsbeitrag und ihre Spenden unsere Aktivitäten finanziell unterstützen, nicht in die zweite Reihe stellen. Denn gerade diese Beiträge sind für uns wichtig!

Einige Höhepunkte:

Unser **denkmalgeschützter Güterkahn** wurde als Schiff zugelassen und kann somit an jeder öffentlichen Anlegestelle festgemacht werden.

Das ist hervorragend, wird aber noch durch die Zusage der via donau zur Überlassung der Anlegestelle in Greifenstein erhöht!

Unterm Strich: Ein für die Schiffszulassung renovierter Güterkahn liegt auf einem wunderschönen Liegeplatz und wird dann für attraktive Aktionen bereit sein!

Besonders aktiv in der Öffentlichkeit sind unsere Modellbauer, die an großen **Modellausstellungen** teilnehmen und nicht nur Ihre Modelle, sondern auch unseren Verein präsentieren. Auch für Sonderausstellungen und Messen – wie z.B. im Schloss Halbturn – stellen sie Modelle zur Verfügung.

Mit den fahrbaren Modellen beteiligen sie sich an Open-Air-Veranstaltungen, veranstalten die Serie »Modell-Schiff-Fahren an der Alten Donau« und befahren auch Ausstellungs-Becken.

Historische Schiffe im neuen Glanz.

Nicht nur unser Kahn wurde beachtlich verbessert, sondern auch die AGLAIA konnte neu ausgestattet und betriebsbereit gemacht werden.

Als neues FHS-Patenschiff wurde die REGENTAG, *Friedensreich Hundertwassers* Wohn- und Arbeitsschiff in Tulln, vorweg einmal außen schiffahrtstechnisch renoviert.

Auch einige andere Schiffe sind knapp vor der Fertigstellung.

Neue Sektionen – vorbildhafte Einsatzbereitschaft.

Eine neue Sektion bereichert bereits seit dem Beginn meiner Amtszeit unsere Vielfalt: Die FHS-Sektion **pro futuro**, die an der Alten Donau beheimatet ist und mit »Kuschelmuscheln« und »Konzerten auf dem Wasser« zukunftsorientiert aktiv ist.

Bei der Generalversammlung werden wir unseren Mitgliedern noch eine zweite neue FHS-Sektion zur offiziellen Einführung vorstellen: Die **FHS-Traditions-Escadre**. Eine Gruppe von Mitgliedern, die mit Uniformen der k.u.k. Kriegsmarine an internationalen und nationalen Treffen teilnimmt. Das ist besonders sehenswert, attraktiv und auffallend.

Ende gut – alles gut!

Ich muss mich bei der Aufzählung unserer Erfolgstätigkeit einbremsen, denn unsere Sektions-Obmänner und die Autoren unserer Fachbeiträge sollen ausreichend Platz zur Verfügung haben. Etwas möchte ich doch noch lobend erwähnen: Die vielen Tätigkeiten im Hintergrund: Organisation, Finanzbetreuung, Datenverwaltung, Redaktion, usw.

Es grüßt und wünscht
Immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel!
Navigare necesse est!

Euer *Gustav Jobstmann*

Präsident der Freunde Historischer Schiffe



Die Kriegserklärung Italiens und der folgende Angriff der k.u.k. Kriegsmarine

Nikolaus Sifferlinger



Die italienische Kriegserklärung am 23. Mai 1915

Um 15.30 Uhr am 23. Mai 1915 übergab der italienische Botschafter in Wien dem k.u.k. Außenminister die italienische Kriegserklärung welche den Satz »Seine Majestät der König erklärt, dass er sich von morgen ab als im Kriegszustande mit Österreich-Ungarn betrachtet« enthielt.

Dieser Schritt kam für Österreich-Ungarn nicht unerwartet. Kaiser *Franz Joseph I.*, trotzdem schwer getroffen, erlässt die Kundmachung an die Völker der Monarchie.

»An Meine Völker!

Der König von Italien hat Mir den Krieg erklärt.

Ein Treubruch, dessengleichen die Geschichte nicht kennt, ist von dem Königreiche Italien an seinen beiden Verbündeten begangen worden.

Nach einem Bündnis von mehr als 30jähriger Dauer, währenddessen es seinen Territorialbesitz mehren und zu ungeahnter Blüte entfalten konnte, hat Uns Italien in der Stunde der Gefahr verlassen und ist mit fliegenden Fahnen in das Lager der Gegner übergegangen.

Wir haben Italien nicht bedroht, sein Ansehen nicht geschmälert, seine Ehre und Interessen nicht angetastet; Wir haben unseren Bündnispflichten stets getreu entsprochen und ihm Unseren Schirm gewährt, als es ins Feld zog...«

Die k.u.k. Kriegsmarine wurde alarmiert und ab 20.00 Uhr lief die Masse der k.u.k. Flotte aus Pola zur Aktion gegen die norditalienische Adriaküste aus.

Vorgeschichte im Ersten Weltkrieg

Obwohl mit Deutschland und Österreich-Ungarn im Dreibund verbündet, erklärte sich Italien zu Beginn des Ersten Weltkrieges im August 1914 für neutral. Sehr wohl begann es mit Österreich-Ungarn für die im Dreibund-Vertrag vorgesehenen Kompensationen an Gebieten zu verhandeln, für den Fall das einer der Dreibundpartner durch kriegerische Handlungen Landgewinne machte.¹

Bemerkenswert ist dass Deutschland und Österreich-Ungarn bei den beträchtlichen Landgewinnen (Libyen, Dodekanes-Inseln) im italienisch-türkischen Krieg 1912/13 keine Kompensationsansprüche stellten und Italien gegenüber Frankreich und Großbritannien diplomatisch beistanden.

Italien verhandelte mit Österreich-Ungarn einerseits und Großbritannien und Frankreich über mögliche Gebietsgewinne durch eine Neutralität im Dreibund oder Kriegseintritt auf Seiten der Alliierten – immer auf Kosten von Gebieten Österreich-Ungarns. Da naturgemäß die

¹ Es würde hier zu weit führen auf Details einzugehen, es gibt ausführliche Literatur zum Thema der diplomatischen Verhandlungen vor dem Kriegseintritt Italiens. Z. B. Erwin Sieche, *Zeittafel 1914–1916*, S. 110-120; Hürtler, Johannes; Rusconi, Gian Enrico (Hrsg.), *Der Kriegseintritt Italiens im Mai 1915*

Alliierten künftige Gebietsabtretungen auf österreichischem Gebiet leichter zusagen konnten, schwenkte Italien auf Seite der Alliierten und schloss am 26. April 1915 den Vertrag von London, indem ein Kriegseintritt Italiens mit Unterstützung von Großbritannien und Frankreichs geheim vereinbart wurde.

Schon am 27. April 1915 informierte Armee-Oberkommandant *Erzherzog Friedrich* den Befehlshaber der k.u.k. Kriegsmarine das mit dem Kriegseintritt Italiens zu rechnen sei.²

Italienische Marineplanungen

Bereits im September 1914 begann der italienische Flottenstab mit neuen detaillierten Planungen für einen Seekrieg gegen Österreich-Ungarn.³ In einer weiteren Studie wurde auch ein früher Angriff der k.u.k. Kriegsmarine auf die nordadriatische Küste als Möglichkeit betrachtet, wobei ein Angriff auf Venedig am meisten Sorgen bereitete und entsprechende Verteidigungsmaßnahmen mit Küstenbatterien, Minenfeldern und Torpedo- und Unterseebooten vorbereitet wurden.⁴ Auch wurde in diesen Planungen bereits festgelegt, dass man die italienische Flotte nicht zum Schutz der adriatischen Küste und der unbefestigten Städte aufsplintern würde und nur zur Entscheidungsschlacht mit der österreichischen Flotte einsetzen würde. Und diese Schlacht sollte möglichst in der Straße von Otranto oder südlich davon erfolgen.

Durch die gebirgige Geologie waren die Eisenbahnlinien an der italienischen Adriaküste häufig nahe dem Ufer und daher durch einen Beschuss von See gefährdet.

Die Hauptstützpunkte der italienischen Marine für den adriatischen Bereich waren 1915 Venedig und ⁵, Brindisi wurde als Stützpunkt gerade aufgebaut, hatte aber keine besonderen Werft- und Reparaturkapazitäten und nur eine begrenzte Anzahl geschützter Liegeplätze.

Italien wollte zuerst mit seinen kleinen Einheiten die Adria von den k.u.k. Unterseebooten und Torpedofahrzeugen frei kämpfen, eine Landung im Bereich Meleda und Sabbioncello sollte dann einen Stützpunkt an der Ostküste der Adria bringen. Dies würde einen Keil zwischen die k.u.k. Flottenstützpunkte Pola und Cattaro treiben, Cattaro sollte nach Möglichkeit von Montenegro zuerst mit Belagerungsgeschützen »sturmreif« geschossen und dann von Land und zur See genommen werden. Dies würde wahrscheinlich ein Eingreifen der k.u.k. Flotte in der Südadria bewirken.

Der Hauptteil der geplanten italienischen Unternehmungen

² Erwin Sieche, *Zeittafel 1914–1916*, S. 56

³ Promemoria No. 1. Esame di operazioni di guerra nell'Adriatico, Sept. 1914, Ufficio Storico della Marina Militare, Cartella 354/3

⁴ Nuovo esame di operazioni di guerra nell'Adriatico, 5.1.1915, Carte Brusati/11 (VIII-2-46), Archivio Centrale dello Stato, Roma

⁵ das ja außerhalb der Adria liegt

zu Kriegsbeginn würde auf die leichten Einheiten fallen, während die Schlachtschiffe für die Entscheidungsschlacht in der Südadria geschont werden sollten.

Die österreichisch-ungarische Marineplanung

Nach der Zeit einer starken k.k. Kriegsmarine in den 1860er Jahren, die mit Einheiten auch hochseetauglich war, wie der Einsatz gegen die dänische Flotte 1864 zeigte, fiel die österreichisch-ungarische Flotte nach dem Sieg über die überlegene italienische Flotte bei Lissa 1866 fast in eine Art Dornröschenschlaf. Italien hingegen baute seine Flotte stark aus. So ist es nicht verwunderlich das die k.u.k. Kriegsmarine sich auf die Verteidigung der eigenen Adriaküste konzentrierte. Das änderte sich auch nicht, als ab 1895 kontinuierliche Modernisierungs- und Erweiterungsbauprogramme einsetzten.

Österreich-Ungarn war ja seit 1882 in Dreibund mit Deutschland und Italien und musste auf dem Papier die Flotte des Verbündeten Italiens nicht fürchten. Aber Italien spielte zur See, wie es der US-Historiker *Jon Hendrikson*⁶ nennt, ein Doppelspiel. Zu Lande arrangierte Italien sich zum Schutz mit Deutschland und Österreich-Ungarn, zur See mit Großbritannien.

Erst mit den Schlachtschiffen der ERZHERZOG FRANZ FERDINAND-Klasse liefen der k.u.k. Kriegsmarine Einheiten zu, die sich wieder auf hoher See mit möglichen Konkurrenten aus Italien, Frankreich oder Großbritannien messen konnten.

Bis Anfang des 20. Jahrhunderts fiel der k.u.k. Kriegsmarine für den Kriegsfall nur die Verteidigung der eigenen Küste zu. Mit dem Zulauf der neuen Schlachtschiffe konnte Admiral *Rudolf Montecucoli* im Jahre 1909 für den Fall eines Krieges mit Italien eine aktivere Rolle der Flotte spielen und schlug eine Beschießung der italienischen Eisenbahnanlagen und der Häfen zu Kriegsbeginn vor.⁷ Damit sollte das eigene Landheer unterstützt werden.

Im adaptierten Kriegsplan I des Jahres 1910, für den Fall eines Krieges mit Italien, wurde dann ein Angriff der k.u.k. Flotte auf die italienische Küste zur Störung des italienischen Aufmarsches und Nachschub zu Beginn der Kampfhandlungen aufgenommen.⁸

Im selben Jahr hielt die italienische Marine zum ersten Mal nach langer Zeit wieder Manöver in der Adria ab. Manöverannahme 1910: Ein eigener, schwer gesicherter Truppentransport ist unterwegs von Tarent nach Venedig mit Verstärkungen für die Front, eine gegnerische Schlachtschiffgruppe greift von der Basis Ancona den Konvoi an und wird in einer Seeschlacht abgewehrt.⁹

Die Planungen für den Krieg in der Adria waren also schon viele Jahre alt und wurden jährlich der neuesten Situation angepasst. Am 23. Mai 1915 wurde aus den Plänen der italienischen und österreichisch-ungarischen Marineleitung Ernst.



Auslaufen der Flotte am 23. Mai 1915

Der Angriff auf die nordadriatische Küste

Die italienische Kriegserklärung vom 23. Mai 1915 kam trotz Geheimverträgen der Alliierten nicht überraschend, vereinzelte Verhandlungsergebnisse waren Österreich-Ungarn bekannt geworden. Nur der genaue Termin war nicht bekannt. Seit dem 19. Mai 1915 waren der Rapidkreuzer HELGOLAND mit den Torpedofahrzeugen CSEPEL, TÁTRA, LIKA und ORJEN auf der Linie Kap Gargano – Insel Pelagosa, und der Rapidkreuzer ADMIRAL SPAUN mit den Torpedofahrzeugen WILDFANG, STREITER, USKOKE und ULAN auf der Linie Pelagosa – Lagosta auf Wartestellung, um Überraschungen durch gegnerische Einheiten zu vermeiden.¹⁰

Bereits am 20. Mai 1915 wurde vom Flottenkommando die italienische Kriegserklärung erwartet und für 20.00 Uhr Auslaufbereitschaft befohlen – aber es kam keine italienische Kriegserklärung und die Kesselfeuer wurden wieder reduziert¹¹. Ab 22. Mai flog auch die Flugstation Kumbor in der Bocche Aufklärungsflüge in der Südadria, um ein klares Lagebild an *Admiral Haus* geben zu können.

Die Nachricht von der italienischen Kriegserklärung traf am 23. Mai gegen 16.00 Uhr in Pola ein, die Flotte machte sich wie geplant seeklar und lief am Abend aus.

In der Nacht von 23. auf 24. Mai 1915 waren italienische leichte Flottillen von Venedig und Brindisi aus zur bewaffneten Aufklärung in See, die k.u.k. Kriegsmarine war unterwegs zur Großaktion. Das Gros der italienischen Flotte lag mit den schweren Einheiten in Tarent.

Die beteiligten k.u.k. Einheiten

Die Angriffsziele:

Porto Corsini bei Ravenna durch

Rapidkreuzer NOVARA, Torpedofahrzeug SCHARFSCHÜTZE, Torpedoboote 78, 79, 80, 81 (Gruppe E auf der Karte)

⁶ Hendrickson, Jon K., *Crisis in the Mediterranean*, S. 3

⁷ KA MS/OK IX-9/2 1909, Memorandum von Admiral Rudolf Montecucoli

⁸ KA MS/OK IX-9/2 1910, Memorandum zum Kriegsplan I

⁹ KA MS/OK X-1/1 1910, Nr 2650 „Die italienischen Manöver in der Adria“

¹⁰ Österreich-Ungarn befand sich ja seit August 1914 im Krieg mit Großbritannien und Frankreich – letzteres hatte einen Großteil seiner Kriegsflotte im Ionischen Meer zur Aktion gegen die k.u.k. Kriegsmarine stationiert. Es war durchaus denkbar dass beim Kriegseintritt Italiens, wie zu Beginn des Seekrieges im August 1914 bei der Versenkung des kleinen Kreuzers ZENTA durch die französische Flotte mit britischer Beteiligung, auch eine kombinierte britisch-französisch-italienische Flotte die Adria aufklären würde.

¹¹ OK/MS 4385/1915 Vorfallesbericht 15. – 31.5.1915 1. Geschwaderkommando

Aufklärungslinie Pesaro – Hafen Tajar

Rapidkreuzer SAIDA, Kleiner Kreuzer SZIGETVÁR, Torpedofahrzeuge BALATON und TRIGLAV (Gruppe F auf der Karte)

Aufklärungslinie Pelagosa – Lagosta

Rapidkreuzer ADMIRAL SPAUN, Torpedofahrzeuge WILDFANG, STREITER, USKOKE mit bewaffneter Aufklärung der Tremiti-Inseln, Torre di Mileto, Sinarcamündung und Campomarino (Gruppe H auf der Karte)

Aufklärungslinie Pelagosa – Kap Gargano

Rapidkreuzer HELGOLAND, Torpedofahrzeuge CSEPEL, TÁTRA, LIKA und ORJEN mit bewaffneter Aufklärung der Häfen Vieste, Manfredonia und Barletta. (Gruppe G auf der Karte)

Admiral Anton Haus dazu in seinem Gefechtsbericht: ¹² »In der Absicht, den neuen Gegner überraschen und in der kürzesten Zeit nach Kriegsausbruch zu schädigen und seiner moralischen Kraft einen empfindlichen Schlag zu versetzen, hatte ich eine Aktion gegen militärische Punkte an der Ostküste Italiens mit Einsetzung aller Kräfte vorbereitet.«

Italienische Aktionen am 24. Mai 1915

Auch Italien hatte am ersten Tag des Krieges zahlreiche Einheiten in See, allerdings nur Kleine Kreuzer, Zerstörer, Torpedoboote, Unterseeboote und Luftschiffe. In der Nordadria war Venedig der Hauptstützpunkt, in Porto Corsini war eine Basis für Torpedoboote und Unterseeboote. Ancona wurde von den Italienern im Dezember 1914 zur unbefestigten Stadt erklärt, was aber diplomatisch nicht an die Nachbarn offiziell mitgeteilt wurde.¹³ Trotzdem wurde das Unterseeboot ARGONAUTA zur Verteidigung der Stadt in Ancona stationiert.¹⁴ Der Zerstörer ZEFFIRO griff Porto Buso an und wurde dabei von den Zerstörern BERSAGLIERE und CORAZZIERE gesichert. Die Zerstörer CARABINIERE, GARIBALDINO, LANCIERE, ALPINO und FUCILIERE klärten in der Nordadria auf. Die Luftschiffe CITTÀ DI JESI und CITTÀ DI FERRARA klärten Richtung Pola auf.

Die Beschießung Anconas aus Sicht des Schlachtschiffes PRINZ EUGEN

Die Hafenstadt Ancona, welche 1915 rund 66.000 Einwohner zählte, war bis zum Dezember 1914 eine befestigte Stadt. Das königliche Dekret, welches das Verteidigungskommando in Ancona auflöste, wurde nur in Italien bekanntgegeben und nicht an Österreich-Ungarn auf diplomatischem Wege weitergeleitet. Die schweren Küstenbatterien wurden abgebaut¹⁵, aber Kasernen, Werft und Signalstationen blieben natürlich



Beschießung von Ancona durch das Gros der Flotte.

Gemälde August v. Ramberg

bestehen und auch die leichten Küstenbatterien¹⁶ blieben erhalten. Auch wurde das Unterseeboot ARGONAUTA zum Schutz des Hafens in Ancona stationiert.

Für die Aktion gegen Ancona setzte die k.u.k. Kriegsmarine zehn Schlachtschiffe, vier Torpedofahrzeuge, zwanzig Torpedoboote und drei Seeflieger ein.

Für die Gesamtheit aller Vorkommnisse des 24. Mai 1915 sei auf die großen Seekriegsgeschichtswerke verwiesen, in diesem Artikel ist es nicht möglich, die vielfältigen Ereignisse aufzuzählen.

Hier sei der Angriff auf Ancona aus Sicht des Gefechtsberichtes des Schlachtschiffes PRINZ EUGEN¹⁷ auszugsweise dargestellt.

»Um 8 Uhr 12 m p.m. des 23. Mai l. J. lief S.M.S. PRINZ EUGEN in der nach speziellen Weisungen angeordneten Formation mit 12 Knoten Fahrt aus Pola aus, worauf die Besatzung an die Gefechtsstationen geordert wurde...«

2 Uhr 25 m a.m. wurde in Nachahmung des Geschwaderflaggenschiffes auf langsame Fahrt gegangen. Um diese Zeit erfolgte die Trennung des II. Geschwaders vom Gros, S.M.S. RADETZKY und ZRINYI hatten ihre Sondermissionen schon zu einem früheren Zeitpunkt angetreten. In der nunmehr aus 4 Schiffen bestehenden Kielwasserlinie mit S.M.S. Tegetthoff als Flaggen- und Führerschiff rangierte S.M.S. Prinz Eugen als drittes Schiff.

Nach Aufnahme der verschiedenen radiographischen Meldungen der zur Minenrekognoszierung vorgelaufenen Einheiten, traf um 3 Uhr 30 m das Signal des Geschwaderflaggenschiffes ein »Geschwader wird Nordroute nehmen«. Um 3 Uhr 46 m wurde über Signalbefehl die Fahrgeschwindigkeit auf 6 Knoten reduziert.

3 Uhr 53 m a.m. war das Aufblitzen mehrerer Schüsse unter Land zu beobachten, anscheinend von den das Feuer eröffnenden Batterien von Ancona herrührend¹⁸...

4 Uhr 27 m erfolgte in Nachahmung des Flaggenschiffes das Hissen der kleinen Flaggengala. 4 Uhr 30 m wurde in den wahl-

¹² ÖStA, Kriegsarchiv, OK/MS-VIII-1/17ex1915, Nr. 3948, Gefechtsbericht über die Aktion der k.u.k. Flotte am 24. Mai 1915

¹³ Es gibt Hinweise, dass Admiral Anton Haus über den k.u.k. Geheimdienst, dem Evidenzbureau, dies erfahren hat.

¹⁴ Favre, Franco, *La Marina nella Grande Guerra*, S. 67

¹⁵ und die Geschütze für die kommende Offensive gegen Österreich-Ungarn an die Landfront abgegeben.

¹⁶ zum Beispiel die Batterie Cipelli am Hafemolo mit 7,6 cm Geschützen

¹⁷ aus OK/MS VIII-1/17 3948 ex 1915, Beilage Gefechtsbericht PRINZ EUGEN

¹⁸ Es war dies das Geschützfeuer der beiden k.u.k. Torpedofahrzeuge VELEBIT und CSIKÓS, die zwischen 03.30 bis 04.00 Uhr im Hafen von Ancona operierten.

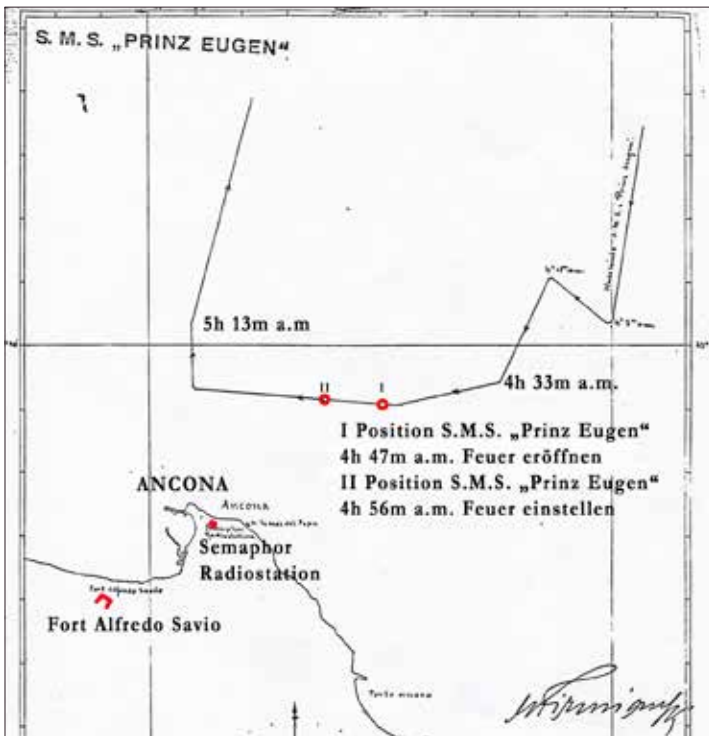


S.M.S. PRINZ EUGEN feuert das mittlere 30,5 cm Geschütz des Turmes IV ab.

ren Kurs 260 Grade gewendet. In diesem Kurse eröffnete S.M.S. TEGETHOFF um 4 Uhr 36 m und S.M.S. VIRIBUS UNITIS um 4 Uhr 38 m das Feuer gegen Ancona...

Nach den erhaltenen Weisungen hätte das I. Geschwader hauptsächlich die Batterie Savio beschießen sollen. Da diese jedoch nicht entdeckt werden konnte, eröffnete S.M.S. PRINZ EUGEN um 4 Uhr 47 m das Feuer der Turmgeschütze auf 6.000 m Distanz in der aus der Skizze ersichtlichen Position gegen die Radiostation und gleich darauf auch das Feuer der 15 cm Batterie gegen dasselbe Ziel und gegen die Semaphorstation. Wie aus der Beilage ersichtlich wurden insgesamt 5 Stück 30,5 cm und sechs 15 cm Zündergranaten verfeuert. Da eine intensivere Beschießung der Radiostation und des Semaphors zwecklos erschien und Fort Alfredo Savio nicht eruiert werden konnte¹⁹, wurde das Feuer um 4 Uhr 56 m, nach einer Dauer von 9 Minuten, noch vor dem Eintreffen des diesbezüglichen Signales eingestellt. Die Wirkung der abgegebenen Schüsse war scheinbar eine sehr große.

Um 5 Uhr a.m. wurde im Gegenmarsch in einen nördlichen Kurs gewendet und in diesem Kurse gleich darauf ein Luftschiff 1 Strich steuerbord gesichtet. Als sich dasselbe soweit genähert, daß eine Beschießung Aussicht auf Erfolg hatte, mußte – da ein feindliches Unterseeboot backbord dwars von 2 Minensuchbooten entdeckt und beschossen worden war – von einer Bekämpfung Abstand genommen werden, denn zum Abstreifen des Untersee-



Die Position des PRINZ EUGEN zu Beginn (I) und Ende (II) des Schießens. (aus OKIMS VIII-1/17 3948 ex 1915)

bootsangriffes war es notwendig mit Steuer ganz steuerbord und Maximalleistung der Maschine zu wenden.«

Die k.u.k. Flotte erreichte den Kriegshafen Pola am Vormittag ohne Schäden.²⁰

Italienische Quellen vermuteten, dass das Unterseeboot ARGONAUTA und das Luftschiff CITTÁ DI FERRARA zum raschen Rückzug der k.u.k. Schiffe vor Ancona beigetragen haben könnten. Es war dies nicht der Fall.

Die unmittelbaren Verluste und Schäden

Erwin Sieche²¹ hat aus den vorhandenen Berichten die Anzahl der schweren Granaten, die auf k.u.k. Seite in dieser Aktion insgesamt an der gesamten italienischen Küste verfeuert wurden, zusammengestellt.²²

30,5cm Granaten	37 Stück
24cm Granaten	136 Stück
19cm Granaten	266 Stück
15cm Granaten	344 Stück

Schon aus der begrenzten Anzahl bei der großen Anzahl der Ziele ergibt sich, dass auch die Schäden nur entsprechend be-



Ancona liegt unter dem Beschuss der Einheiten. Rauch und Brände erschweren die Zielauffassung.



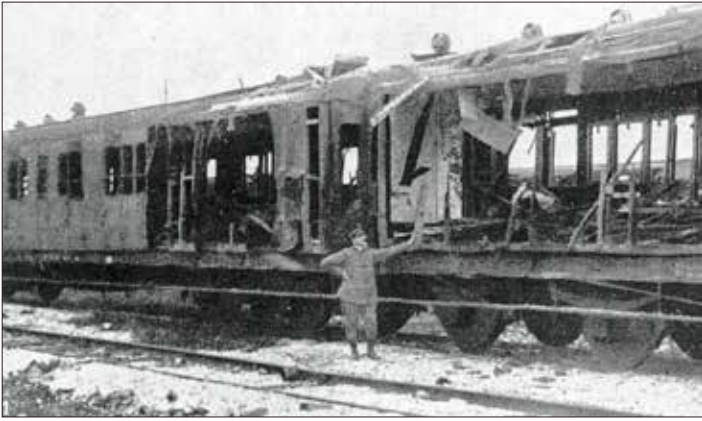
Beschädigtes Haus in Ancona, Via Cavourchie.

²⁰ Favre, Franco, La Marina Nella Grande Guerra, S. 69; Ufficio Storico della R. Marina, La Marina Italiana nella Grande Guerra, Volume 2, S. 24

²¹ Sieche, Erwin, L'inizio delle operazioni, S. 248

²² Wobei für das Schlachtschiff VIRIBUS UNITIS keine Angaben vorliegen und auch nicht in die Gesamtzahl aufgenommen werden konnten

¹⁹ auch diese war wahrscheinlich Anfang 1915 demontiert worden



Beschädigte Waggon im Bahnhof von Ancona.

aus: Bruschi, Claudio, *Ancona nella Grande Guerra*

grenzt sein konnten.

Der Verlust an Zivilisten schockte allerdings die Öffentlichkeit und war auch den Verantwortlichen bei der k.u.k. Kriegsmarine unangenehm. Zwar hatte man militärische Ziele im Visier, aber damals wie heute wurde auch daneben geschossen. Es zeigte sich auch, dass schwere Schiffsgranaten teilweise mehrere Häuser durchschlugen, bevor sie explodierten oder als Abgeller Schaden anrichteten. Aber es war sicher schon bei der Auswahl der Ziele an der italienischen Küste klar, dass es unvermeidlich auch zivile Opfer geben würde.

In Ancona wurde 68 Menschen getötet, davon waren 38 Zivilisten, und 150 verwundet. Viele Gedenktafeln erinnern auch noch heute an diese Opfer.

Auch die materiellen Schäden in der Hafenstadt waren beträchtlich. Zahlreiche Gebäude, drei Kasernen, das Semaphorgebäude, das Militärspital, die Werft und Hafeneinrichtungen, Magazine, das Gaswerk, die Zuckerfabrik und der Bahnhof wurden beschädigt.²³ Der deutsche Dampfer LEMNOS wurde versenkt, der griechische Dampfer BARBARA und der italienische Dampfer CITTÀ DI TRIPOLI beschädigt.

Beim Angriff des Rapidkreuzers NOVARA und des Torpedofahrzeuges SCHARFSCHÜTZE auf Porto Corsini starben auf italienischer Seite sechs Seeleute, auf NOVARA fünf.

Der Angriff auf Rimini durch den Großen Kreuzer SANKT GEORG mit dem Beschuss des Bahnhofs und von Industriean-



Der deutsche Dampfer LEMNOS ist an der Mole gesunken. Torpedotreffer von S.M.S. VELEBIT.

lagen verursachte einen Toten und sieben Verwundete unter der Zivilbevölkerung sowie einen toten Soldaten. Die materiellen Schäden hielten sich in Grenzen.

Der Beschuss des Schlachtschiffes ZRINYI auf den Semaphor und den Bahnhof von Senigallia verursachte schwere Schäden an den Zielen und 15 tote Soldaten und 5 tote Zivilisten.

Der Angriff auf Eisenbahnziele bei Potenza Picena durch das Schlachtschiff RADEZKY verursachte neben Schäden den Tod von 5 Zivilisten und die Verwundung von zwei Eisenbahnern.

Von der Beschießung von Termoli, Campomarino, Torre Mileto und Tremiti durch leichte Seestreitkräfte um den Rapidkreuzer ADMIRAL SPAUN werden von italienischen Quellen leichtere Schäden aber keine Verluste gemeldet.

Auch das Bombardement von Vieste, Manfredonia und Barletta durch die Einheiten mit dem Rapidkreuzer HELGOLAND scheint ohne Verluste an Menschen erfolgt zu sein. Diese Gruppe versenkte dann noch den italienischen Zerstörer TURBINE, wobei auf dem italienischen Schiff vor der Aufgabe 10 Mann den Tod fanden.

Die strategischen Auswirkungen auf die italienische Mobilisierung

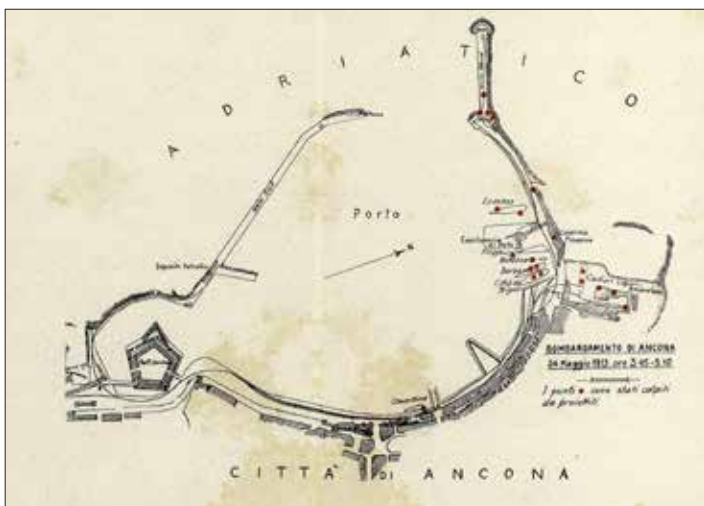
Der Angriff der k.u.k. Kriegsmarine hatte zwei Hauptziele:

1) Unterbrechung und Verzögerung der italienischen Mobilisierung entlang der Eisenbahnlinie an der italienischen Ostküste.

2) Beunruhigung der italienischen Bevölkerung an der Ostküste und damit politischer Druck aus der Region auf die italienische Regierung.²⁴

ad 1)

Zum Punkt 1 »Verzögerung der italienischen Mobilisierung« teilen sich naturgemäß die Ansichten der zeitgenössischen Quellen. Während auf italienischer Seite die Auswirkungen der Küstenbeschießung gar nicht erwähnt oder bagatellisiert



Italienische Karte mit den Treffern in Hafen und Stadt Ancona.

²³ Eine genaue Aufstellung aller Schäden findet sich in: Bruschi, Claudio, *Ancona nella Grande Guerra*

²⁴ Und dafür wurden wohl auch zivile Opfer in Kauf genommen



S.M.S. SANKT GEORG nimmt Rimini unter Feuer mit 24 cm und 19 cm Geschützen.

wurden, hatte die österreichische Seite die Verzögerung des italienischen Aufmarsches als wesentlich dargestellt. Da die italienische Kriegserklärung auf Österreich-Ungarn ja überraschend erfolgen sollte, wurde die allgemeine Mobilisierung in Italien erst am Tag zuvor, am 22. Mai 1915, ausgelöst.

Laut Plan sollte die italienische Armee am 22. Tag nach der Kriegserklärung vollständig aufmarschiert und angriffsfähig sein.²⁵ Allerdings hatte Italien bereits im April 1915 eine Teilmobilisierung begonnen und am Tag der Kriegserklärung begann die italienische Armee mit einem vorsichtigen, langsamen Vormarsch, der Österreich-Ungarn Zeit gab, weitere Truppen an die neue italienische Front zu verlegen und sich zur Verteidigung einzurichten.

Erst ab 23. Juni 1915 versuchte die italienische Armee ihren ersten massiven Angriff am Isonzo, mit dem sie einen Durchbruch Richtung Triest und Laibach erzwingen wollte (1. Isonzschlacht vom 23. Juni bis 7. Juli 1915). Der Angriff wurde abgewehrt.

Milan Vego²⁶ schreibt: »Als ein Ergebnis wurden die italienischen Truppentransporte verzögert da die Italiener nach den Angriffen auch eine amphibische Landung erwarteten. Diese Verzögerung der italienischen Mobilisierung gab den Österreichern ausreichende Zeit ihre Verteidigungspositionen entlang der Grenze vorzubereiten.«

ad 2)

Auch Charles Koburger²⁷ kommt zu ähnlichen Ergebnissen und nennt neben einer bis zu zweiwöchigen Verzögerung des italienischen Aufmarsches auch noch den moralischen Effekt, der psychologisch ein Gefühl der Dominanz in der Nordadria durch die k.u.k. Kriegsmarine schaffte, die während der Dienstzeit von Admiral Anton Haus nicht verloren wurde.

²⁵ John Gooch, *The Italian Army and the First World War*, S. 63

²⁶ Vego, Milan A., *Naval Strategy and Operations in Narrow Seas*, S. 194

²⁷ Koburger, Charles W., *The Central Powers in the Adriatic, 1914-1918*, S. 43

»Reportedly, the damage and disruption Haus caused delayed completion of Rome's mobilization by as much as two weeks.«

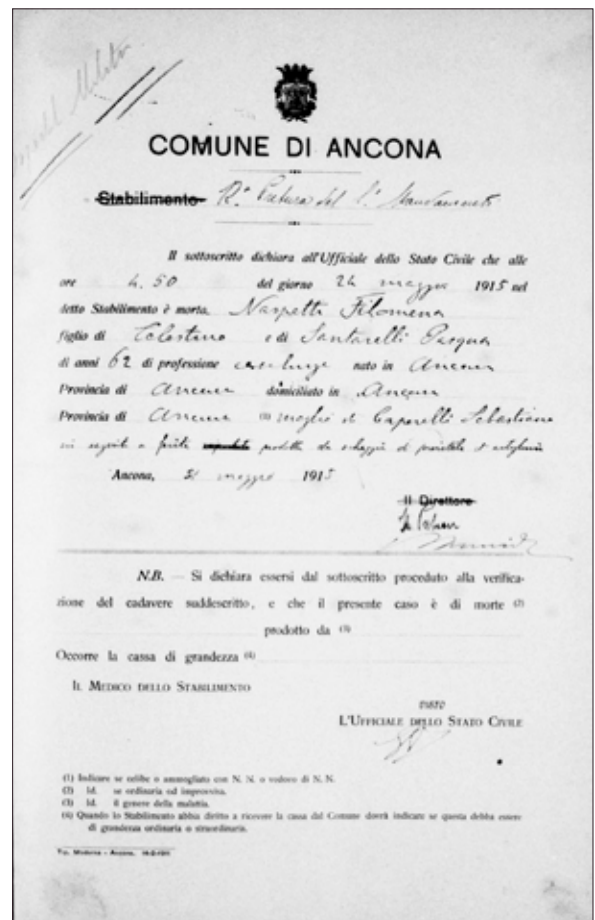
»The psychological naval dominance this opening sweep across the northern Adriatic created Haus never lost. So was Rome welcomed to the war. This, before any of the promised Allied reinforcements had even arrived!«



Die Folgen der Beschießung in Rimini.

Manfried Rauchensteiner fasst zusammen:²⁸ »Einiges war zerstört worden, doch insgesamt war wohl die moralische Wirkung größer als der Schaden. Niemand konnte freilich ahnen, dass diese Aktion die zahlenmäßig bedeutendste der k.u.k. Kriegsmarine während des gesamten Kriegs bleiben würde...«

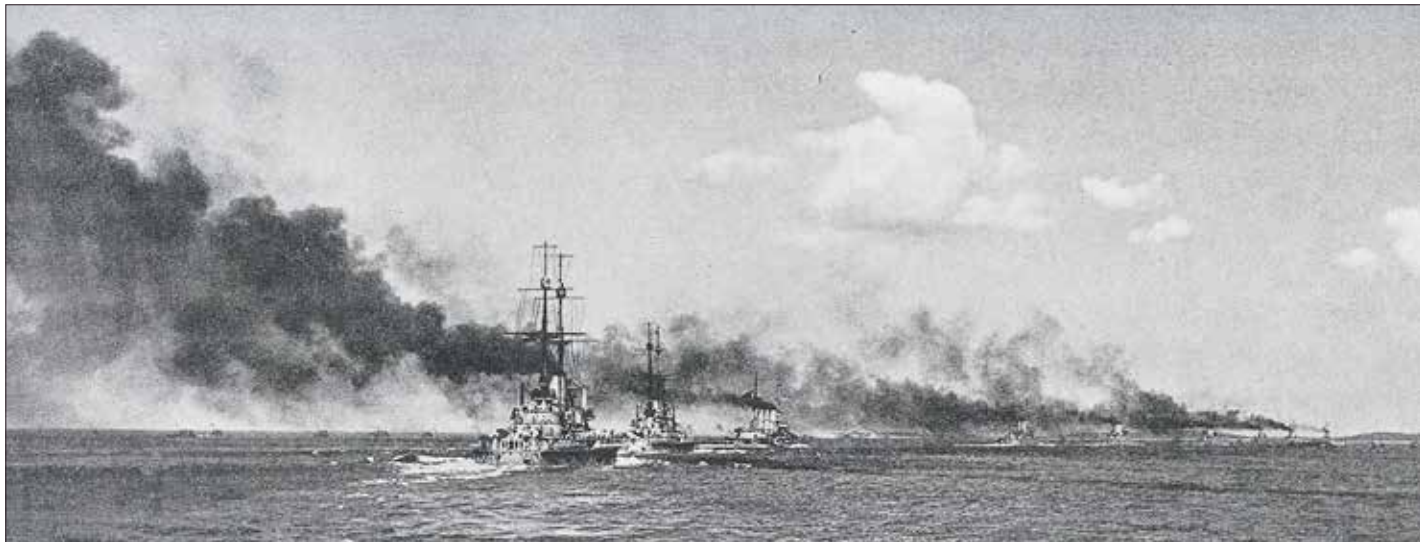
Giuseppe Romolotti in seinem Werk rund um den 24. Mai 1915:²⁹ »Der Gegner war entlang unserer Küste erschienen, hatte diese bombardiert und war wieder abgezogen; unsere Flotte – die spät und zerstreut erschien – verlor ein kleines Schiff, die TURBINE; das war der ganze Beitrag zur Verteidigung.



Sterbeurkunde der Filomena Naspetti aus Ancona.

²⁸ Rauchensteiner, Manfried, *Der Erste Weltkrieg und das Ende der Habsburgermonarchie 1914-1918*, S. 414

²⁹ Romolotti, Giuseppe, *Il 24 Maggio 1915*, S.187



Die Einheiten der k.u.k. Flotte auf dem Rückmarsch nach Pola. Vorne zwei Einheiten der TEGETHOFF-Klasse, davor SANKT GEORG.

... Der Feind ist wieder von uns abgelaufen ... aber man sollte vorausschauen ... nicht nur in Tarent vor Anker liegen. Man könnte ihn abfangen, und die Schlacht wagen.

War das nicht einer der sentimentalen Gründe für den Krieg, sogar Rache für Lissa zu geben?³⁰

Paul Halpern:³⁰ »Gewiß gab es materielle Verluste in Ancona und andernorts, genauso wie zahlreiche Menschenleben zu beklagen waren. Aber der Großteil der italienischen Flotte war weit weg, unberührt und mit nur geringen Aussichten auf einen Einsatz – genauso wie es Haus beabsichtigt hatte...

Was Ancona betraf, so waren sicherlich jene Leute, die dem schweren Beschuss durch die Schiffe ausgesetzt waren, betroffen, aber die Tatsache, daß die Italiener Ancona als eine offene Stadt ansahen, ermöglichte es ihnen, die Beschießung Anconas in einen Propagandavorteil umzudrehen – eine weitere Gräueltat durch den traditionellen Feind. ...

Es hatte 68 Tote gegeben – nur 30 davon waren Militärangehörige – und 150 Verwundete.«

Das Ziel 2 der Beunruhigung der italienischen Bevölkerung an der Küste wurde erreicht, wie auch der nächste Punkt dieses Artikels zeigt.

Verlegung einer Panzerkreuzerdivision nach Venedig

Italien sah in den laufenden Aktionen von k.u.k. Einheiten in der Nordadria eine Bedrohung und verlegten am 28. Juni 1915 die Panzerkreuzer PISA, AMALFI, SAN MARCO und SAN GIORGIO nach Venedig, um mit modernen schweren Einheiten eingreifen zu können.³¹

Dazu berichtete der britische Captain Richmond, Verbindungsoffizier der British Adriatic Squadron zur italienischen Flotte, dass als Folge der Beschießung von Rimini, Pesaro und Fano am 17. Juni durch den Großen Kreuzer SANKT GEORG und Einheiten der k.u.k. Kreuzerflottille, der öffentliche Druck in Italien so groß geworden war, dass die italienische Flotte in Tarent aufgesplittet wird und die Panzerkreuzerdi-

vision vom Typ PISA nach Venedig, und die Schlachtschiffsdivision vom Typ REGINA ELENA nach Brindisi verlegt werden musste. Italien konnte die Küstenbeschießungen ohne entsprechenden Schutz durch schwere Einheiten nicht länger hinnehmen, auch wenn die verbündeten Briten für den Zusammenhalt der Flotte in Tarent und den Einsatz von Küstenbatterien empfahlen. Die Aufstellung von Küstenbatterien, auch in den Unterseebootshäfen Ancona und Barletta, ging sehr langsam von statten, da die Marine alle verfügbaren überzähligen Geschütze an die Armee an der Landfront abgegeben hatte.³²

Richmond: »Ein Blick auf die Karte zeigt, dass wenn die gegnerische schnelle Flottille Ancona bombardiert, die Panzerkreuzer aus Venedig weder das Bombardement verhindern kann, noch den Rückzug nach Pola oder an die dalmatinischen Inseln verhindern kann. Wenn der Gegner schnelle kleine Einheiten schickt, können die PISA's diese nicht abfangen, und sind auch unnötig groß dafür; wenn der Gegner schwere Einheiten einsetzt können die PISA's diese nicht bekämpfen.

Die Situation in Brindisi ist dieselbe. Die ELENA's in diesem Hafen können kein Bombardement von Bari verhindern oder die Angreifer abfangen, bevor diese wieder sichere Heimatgewässer erreichen, auch wenn eine dauernde Dampfbereitschaft von 30 Minuten aufrechterhalten wird.« Richmond lässt dabei aber den politischen Druck außeracht, der von den Einwohnern der betroffenen italienischen Küstenregion kam und die einen gewissen Schutz verlangten.³³

Richmond: »Die Ungeeignetheit der PISA-Squadron zeigte sich am 5. Juli. An diesem Tag ging eine Abteilung aus drei ERZHERZOG und zwei ÁRPÁD [Schlachtschiffen] in See und steuerte gegen die venezianische Küste nahe der Tagliamento Mündung. Sie machte eine große Anzahl von Radiosprüchen und steuerten dann gegen Ancona, wo ihre Radiosignale wieder gehört wurden.

Die PISA Squadron war nicht stark genug um in See zu gehen und sie anzugreifen. Der Fakt, dass der Gegner seine Radiostationen so ausgiebig benützte, im Gegensatz zu seiner sonstigen

³² ADM 137/780 S. 148

³³ Es drängt sich ein Vergleich mit den Vorkommnissen nach der Beschießung der englischen Nordseeküste durch deutsche Schlachtkreuzer im Winter 1914/15 wenige Monate zuvor auf.

³⁰ Halpern, Paul G., *Anton Haus*, S. 231/232

³¹ Halpern, Paul G., *A Naval History of World War I*, S. 129-133

Gepflogenheit in absoluter Funkstille zur See zu fahren, zeigt dass er die Panzerkreuzer auf sich ziehen wollte.»

Dabei handelte es sich aber um eine falsche Identifikation der k.u.k. Einheiten. Die Torpedofahrzeuge CSEPEL, LIKA, TÁTRA, ORJEN, TRIGLAV und BALATON legten am 5. Juli 1915 eine Offensiv-Minensperre bei Gargano und hätten gerne größere italienische Einheiten auf die frischgelegte Sperre gelockt.³⁴ Die Torpedofahrzeuge wären zwar den Panzerkreuzern artilleristisch stark unterlegen gewesen, aber um gute 10 Knoten schneller.

Und die Befürchtungen bewahrheiteten sich am 7. Juli 1915: Der Panzerkreuzer AMALFI lief zum Rückhalt für eine eigene Zerstöreraktion in der Nordadria in Begleitung von zwei Torpedobooten in den Seeraum vor Venedig. Dort traf er auf das deutsche Unterseeboot UB 14, unter österreichischer Flagge als U 26,³⁵ das sich mit einem österreichischen Offizier an Bord (LSchl. Hornyák), auf einer kombinierten Probe-Einsatzfahrt befand. U 26 tauchte und versenkte AMALFI.

Panzerzüge an der italienischen Adriaküste



Ein italienischer Panzerzug in Manfredonia 1916. Die Waggons tragen 4 – 15,2 cm Seezielkanonen und 2 – 7,6 cm Flak. Vorne eine Lok FS 875, am Zugende eine FS 290.

Wie bereits erwähnt, ging die Aufstellung von zusätzlichen Küstenbatterien an der Adriaküste nur sehr langsam vor sich da die italienische Marine alle verfügbaren überzähligen Geschütze bereits an die Armee an der Landfront abgegeben hatte.

Daher wurden zwölf Eisenbahn-Panzerzüge aufgestellt und an der Küste stationiert. Dies wurde auch der Bevölkerung an der Ostküste zur Beruhigung entsprechend in den Zeitungen präsentiert und die mobilen Panzerzüge waren auch entlang der Küstenstrecke häufig zu sehen. Sechs Panzerzüge (T.A. I, II, III, IV, XI, XII) waren mit vier Stück 15,2 cm/L45 Seezielkanonen und zwei Fliegerabwehrkanonen 7,6 cm/L40 ausgerüstet, weitere sechs Panzerzüge (T.A. V, VI, VII, VIII, IX, X) hatten vier Stück 12 cm/L40 und zwei 7,6 cm/L40 Kanonen.³⁶

Am 3. Februar 1916 kam der Panzerzug T.A. VI bei Ortona und San Vito di Lanciano zum ersten Mal zum Einsatz, als der k.u.k. Panzerkreuzer SANKT GEORG mit Torpedofahrzeugen

diesen Küstenabschnitt angriffen. Beim Ablaufen von der Aktion wurde SANKT GEORG von den 12 cm Geschützen des Panzerzuges beschossen, aber nicht getroffen.

Dazu im Bericht der Kreuzerflottille: *»Das Absteuern vom Lande erfolgte in nordöstlichem Kurse damit nicht durch Beobachtung vom Lande auf die Bestimmung des Schiffes nach dem Golfe von Cattaro geschlossen werden könne.*

Als SANKT GEORG etwa 3 Seemeilen vom Lande, welches sich nur mehr als eine Dunstbank präsentierte, entfernt war, hörte man von achter Backbord etwa 12 in mehreren Lagen abgegebene Schüsse und beobachtete einige Aufschläge, die jedoch dem Schiff nicht näher als 5 bis 600 m kamen, von einem Kaliber von 8 bis 12 cm hergerührt haben dürften und steil ohne Geller ins Wasser fielen. Da vorher, als SANKT GEORG nahe dem Lande war, nicht geschossen wurde, dürften die Schüsse von einer zu spät von Norden (vielleicht Pescara) herbeigeeilten Feldbatterie hergerührt haben.»

Es war der Panzerzug T.A. VI.

Zusammenfassung

Zusammenfassend lässt sich nach den vorliegenden Quellen sagen, dass der moralische Effekt wohl größer war als die eigentlich verursachten Schäden. Die Beschädigungen an Eisenbahnanlagen, Kasernen, Werftanlagen, Gebäuden und Infrastruktur waren bald wieder repariert.

Den Familien der toten und verwundeten Soldaten und Zivilisten aber blieb der Verlust und Trauer für ein Leben lang.

Entgegen der ursprünglichen Absicht musste die italienische Führung auf öffentlichen Druck doch erhebliche Mittel in den Küstenschutz investieren. Gaetano Cavallaro³⁷ schreibt, dass der Angriff die unvorbereiteten Italiener wirklich überraschte und dass sie nun ihre Flotte vermehrt zwischen Tarent, Brindisi und Venedig aufteilen mussten.

Der Krieg gegen Österreich-Ungarn entwickelte sich nicht wie erhofft zu einem raschen Feldzug, der nach wenigen Monaten mit der Eroberung von Triest, Laibach, Graz und Wien siegreich abgeschlossen würde, sondern zu einem über dreijährigen, verlustreichen Abnutzungskrieg, an dessen Ende erst der erhoffte Sieg stand.

Noch einmal Paul Halpern:³⁸ *»Auf lange Sicht gesehen hatte die Beschießung der italienischen Küste am 24. Mai wahrscheinlich ebenso viel mit der Hebung der österreichischen Moral zu tun wie alles andere auch. Es bewies zumindest, daß auch die großen Schiffe während des Krieges ihren Einsatz hatten. Es würde jedoch nur ein flüchtiger, vergänglicher Augenblick sein.»*

Nachsatz – auch die k.u.k. Schlachtflotte wird zur »Fleet-in-being«

Es bleibt anzumerken, dass die schweren Einheiten der k.u.k. Kriegsflotte, wohl aus Sorge vor Minen und Torpedos von Unterseebooten und Torpedobooten, nach dem fulminanten Start im Frühjahr 1915 die eigene Landfront am Isonzo in der

³⁴ Erwin Sieche, *Zeittafel* 5. Juli 1915

³⁵ Deutschland war damals noch nicht im Krieg mit Italien und die deutschen Unterseeboote mit deutscher Besatzung im Mittelmeer führten daher die österreichische Flagge und österreichische Unterseebootsnummern. Italien erklärte erst am 27. August 1916 Deutschland den Krieg

³⁶ Clerici, Carlo Alfredo, *Le Difese Costiere Italiane nelle due Guerre Mondiali*, S. 34/35

³⁷ Cavallaro, Gaetano V., *The Beginning of Futility*, S. 484

³⁸ Halpern, Paul G., *Anton Haus*, S. 232

Nordadria in den kommenden zwei Jahren aus nachträglicher Sicht ziemlich im Stich gelassen haben. Dabei wäre ein Einsatz schwerer Schiffsgeschütze gegen die italienischen Artilleriemassierungen an der Karstfront materiell und moralisch eine große Unterstützung gewesen.

Es ist zu vermuten, dass das k.u.k. Flottenkommando um Admiral Anton Haus von den eigenen Versenkungserfolgen der Unterseeboote gegen die französischen und italienischen Panzerkreuzer einen gehörigen Respekt vor Unterseebooten und Minen hatte.³⁹

Dank

Für die jahrelange Unterstützung bei meinen Nachforschungen möchte ich mich bedanken bei: Dr. Wladimir Aichelburg, Dr. Lothar Baumgartner, Georg Pawlik, Erwin F. Sieche, Oliver Trulei, Dr. Bernhard Wenning.



Beschießung von Ancona durch die I. Schlachtschiffsdivision.

Quellen und Literatur

Bagnasco, Erminio; Rastelli, Achille, *Navi e Marinai Italiani nella Grande Guerra*, Ermanno Albertelli Editore, Parma 1997.
 Bruschi, Claudio, *Ancona nella Grande Guerra*, Affitina Elettive, Ancona 2013.
 Cavallaro, Gaetano V., *The Beginning of Futility, Diplomatic, Military and Naval Events on the Austro-Italian Front in the First World War 1914-1917*, Vol. I, Xlibri, La Vergne 2009.
 Clerici, Carlo Alfredo, *Le Difese Costiere Italiane nelle due Guerre Mondiali*, Storia Militare, Parma 1996.
 Di Brazzano, Orio, *La Grande Guerra nel mare Adriatico*, Luglioeditore, Trieste 2011.
 Favre, Franco, *La Marina nella Grande Guerra, Le operazioni navali, aeree, subacquee e terrestri in Adriatico*, Gaspari editore, Udine 2008.
 Ferrante, Ezio, *La Grande Guerra in Adriatico*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma 1987.
 Gooch, John, *The Italian Army and the First World War*,

Cambridge University Press, Cambridge 2014.

Halpern, Paul G., *The Naval War in the Mediterranean 1914-1918*, Allen & Unwin, London 1987.

Halpern, Paul G., *A Naval History of World War I*, Naval Institute Press, Annapolis 1994.

Halpern, Paul G., *Anton Haus, Österreich-Ungarns Großadmiral*, Styria, Graz 1998.

Hendrickson, Jon K., *Crisis in the Mediterranean, Naval Competition and Great Power Politics, 1904-1914*, Naval Institute Press, Annapolis 2014.

Hürtler, Johannes; Rusconi, Gian Enrico (Hrsg.), *Der Kriegseintritt Italiens im Mai 1915*, R. Oldenbourg Verlag, München 2007.

Koburger, Charles W., *The Central Powers in the Adriatic, 1914-1918*, Praeger, Westport 2001.

Österreichisches Staatsarchiv, Kriegsarchiv, Marinearchiv, OK/MS VIII-1/17 3948 ex 1915.

Rauchensteiner, Manfred, *Der Erste Weltkrieg und das Ende der Habsburgermonarchie 1914-1918*, Böhlau Verlag, Wien 2013.

Romolotti, Giuseppe, *Il 24 Maggio 1915*, Editoriale Domus, Milano 1978.

Sammlung Nikolaus A. Sifferlinger.

Sieche, Erwin, *L'inizio delle operazioni*, in: *La Guerra Navale 1914-1918*, S. 236-256, Edizioni Gino Rossato, Novale 2002.

Sieche, Erwin, *Zeittafel der maritimen Kriegereignisse der k.u.k. Kriegsmarine 1914-1916*, Kriegsmarine-Archiv, Wien 2012.

Sokol, Hans, *Österreich-Ungarns Seekrieg 1914-18*, Amalthea Verlag, Wien 1933.

Ufficio Storico della R. Marina, *La Marina Italiana nella Grande Guerra*, Volume 1 e 2, Vallecchi, Firenze 1935.

Ufficio Storico della Marina Militare, *La Marina Italiana e l'Adriatico*, Roma 1998.

Vego, Milan A., *Naval Strategy and Operations in Narrow Seas*, Routledge Chapman & Hall, 2013.

Martiny, Nikolaus von, *Bilddokumente aus Österreich-Ungarns Seekrieg 1914-1918*, 2 Bände, Leykam Graz 1939.



³⁹ Es ist immer einfacher 100 Jahre danach mit all dem Wissen kritisch zu sein, als damals selbst als Kommandant seine Einheiten auf riskante Unternehmen zu schicken, die neben Tod für Kameraden auch das Ende der eigenen Karriere und Ehre sein konnten.

Regatta — Round Palagruza, Cannonball 2015

Nonstop-Rennen in der Adria

Thomas Murlasits



Am 06. April diesen Jahres war es wieder soweit und wir, das Team um Skipper *Raimund Reissner*, starteten zum 7. Mal bei diesem Rennen.

Das Rennen blieb dasselbe: Die Route führt von Biograd nonstop zur südwestlichsten Insel Kroatiens und zurück. Neu für uns diesmal: als Vorjahressieger schauten alle auf uns und wir galten natürlich als Favoriten.

Uns nicht von der Favoritenrolle in die Irre führen zu lassen war auch heuer wieder unser Motto »wir segeln unser Ding (weil wir es gerne machen) und das möglichst schnell – es ist und bleibt aber ein Urlaub«. Mit dieser Motivation und der, dem Boot in seiner Daseins-Geschichte auch einmal zu einer guten Positionierung zu verhelfen, gingen wir an die Sache heran. Diesmal hatten wir das Schiff mit dem Namen AUCKLAND (Nr.50), eine Bavaria 42 Match. Im Laufe unserer RPC-Geschichte die wir immer mit 42 ern gefahren sind, diese aber noch nicht.

Das Prozedere ist seit Anbeginn weitgehend dasselbe. Es gibt immer 2 Einheitsklassen die an den Start gehen- die Bavaria 42 Match (das Urgestein dieser Regatta) und die Bavaria 40 CS. Im Winter werden die Boote der 2 Klassen verlost, damit Chancengleichheit besteht. Start ist immer Montags. So wie viele andere die kein Training vorab besuchen, sind auch wir am Samstag angereist. Nach der Bootsübernahme teilte sich die Crew in Gruppe 1 für Besorgungswege an Proviant und Gruppe 2 die mit den »Umbauarbeiten« am Schiff startete- sprich alles was das Reglement erlaubt und außer störend nur nervig und im Weg ist, wird demontiert und von Bord geschafft. Im Gegensatz zu den Vorjahren gab es am Samstag (statt am Vorabend des Starts) den traditionellen Kaiserschmarrn- sofern man das so nennen kann, was die Kroaten hier auftischen.

Um Material und Kräfte für die Regatta zu schonen fiel der Trainingstag am Sonntag aufgrund heftiger Bora aus, obwohl dieser bei 2 neuen Crewmitgliedern (einer davon auf seiner ersten Regatta!) von Vorteil gewesen wäre.

Am Montag den 06.04. wurde »der Hase« für den sogenannten Hasenstart gelöst – den wir uns eingehamstert haben. Nach »offizieller« Übergabe der Hasenohren vom Skipper des Vorjahres an unseren Skipper hieß es »Leinen los« und wir fuhren Richtung Start nördlich von Biograd.



Die AUCKLAND eine Bavaria 42 match hat 12,46 m Länge und beachtliche 7.400 kg. Großsegel mit 50 m² und Spinnaker mit 125 m₂ sind auch nicht gerade Taschentücher.

Nach einer Startverschiebung wurde gegen 13 Uhr dann offiziell gestartet.

Wir waren noch nie bekannt für unsere guten Starts- das ändert sich für uns auch als Hase nicht! Abgelenkt durch das Geschehen hinter uns- halsbrecherische Manöver, Startkollision und wildes »Raum« schreien- haben wir unseren Wendepunkt verschlafen und gingen als Letzter um die Rundungstonne. Die Adria mit den kurzen und hohen Bora-Wellen bescherte uns das nächste Pech. Gleich in der ersten Nacht stieg eine Welle von hinten ins Boot ein und hat dabei den Laptop am Navigationstisch gewässert. Von nun an hatten wir keine brauchbare Navigation (mit der man sich auch Wendewinkel etc. ansehen und planen kann), keine Wetterdaten und kein Tracking (und damit keine Information wie die anderen wo fahren) mehr. Von nun an mussten wir uns wieder auf unsere gute alte »Nase in den Wind und auf den Himmel schau«-Methode verlassen.



Vor uns liegt das Etappenziel und Wendepunkt Palagruza.



Schwerarbeit für den Rudergänger. Hoffentlich läuft da die Adria nicht aus dem Bild.

Skipper Raimund Reissner trägt die »Hasenohren« – die Jagd kann beginnen.

Wir kämpften uns durch Wind und Welle – die von allen Seiten übers Boot liefen und selbst im 2. Reff den Mann an der Großschot kaum zu Ruhe kommen ließen – schnell bis nach Palagruza. Wir wussten nicht an welcher Position wir waren, wir wussten nur, dass wir verdammt schnell hier waren.

Die lange, zermürbende Fahrt zerzte an Nerven, dem körperlichen Empfinden und der Motivation. Ohne zu wissen an welcher Stelle wir lagen hieß das Motto bald nur mehr »schnell nach Hause«. Ohne besondere Vorkommnisse – abgesehen von dem Klo das die meiste Zeit über gestreikt hat – waren wir schlussendlich als 4. unserer Klasse und 7. g esamt mit unserer Rekordzeit von 54:03 Stunden wieder in Biograd. Damit waren wir für die rund 400 sm um fast einen Tag schneller (21:43 Std.) als letztes Jahr, wo wir als Sieger beider Klassen hervorgingen.

Wir hatten diesmal keine technischen und (Gott sei Dank) körperlichen Gebrechen zu beklagen. Es gab diesmal auch wenig spektakuläre Situationen. Im Gegensatz zu den bisherigen RPCs hat sich diese aber dennoch vor allem durch eines ausgezeichnet- 54 Stunden andauernder Kampf gegen Wind und Welle ohne die kleinste Verschnaufpause.

Zwar erschöpft von den Strapazen ging die übliche Stegparty dennoch bis in die frühen Morgenstunden.

Am nächsten Tag mussten wir unsere 80 kg schwere Wandertrophäe dann doch schweren Herzens an den diesjährigen Sieger abgeben.



Die glückliche Crew



Die Trophäe ist ein Abbild der Insel Palagruza mit ihrem Leuchtturm.

Sie wurde aus einem Metallblock ausgeschnitten.

Nähere Informationen zur Trophäe findet ihr unter <http://www.roundpalagruza.at/die-spirit-of-palagruza-trophy/>

Hafen-Abenteuer in Linz

Damals — heute

Werner Warnecke



Es war im Sommer 1948 (oder schon im Herbst 1947), da machte ich mit einem ausgeborgten Rad eine Erkundungsfahrt zum Stadthafen.

Der Hafen bestand damals aus den 3 in der Kriegszeit ausgebagerten Becken praktisch ohne jede Infrastruktur. Nur am Südufer des mittleren Beckens gab es eine Kaimauer. In der Umgebung, wie überall in Linz: Baracken mit Bewohnern meist unbekannter Herkunft, die der Krieg hier an Land gespült hatte.

Im mittleren Hafenbecken lagen zwei Schiffe, die sich von dem, was so auf der Donau fuhr, deutlich unterschieden. Sie waren an die 70 m lang und ragten hoch aus dem Wasser. Anscheinend waren sie fast unbeladen. Eines der Schiffe war marinegrau angestrichen (das sichtbare Unterwasserschiff schwarz), das zweite hatte nur den roten Minium-Rostschutzanstrich. Seeschiffe? Fahrzeuge von der unteren Donau?

Ich wusste es nicht. Das grau angestrichene Schiff lag direkt an der Kaimauer und in passender Höhe. Ich kletterte daher hinüber und sah mich um. Alle Teile oberhalb des Aufbaudecks waren abmontiert, damit die Passage unter den Brücken möglich war. Die Davits für die Beiboote waren ausgehoben und lagen auf dem Deck. Die Türen waren mit schönen Messingschildern auf deutsch und ungarisch beschriftet. In einem finsternen Gang unter Deck wäre ich bald in eine offene Luke hineingefallen.

Ob mich da jemand gefunden hätte? Das meine »Expedition« überhaupt klug war, bezweifle ich noch heute. Es gab auch einen isolierten Kühlraum, dessen Türe ich natürlich aufmachte. Manchmal habe ich noch jetzt Alpträume, in denen ich im finsternen Kühlraum eingesperrt bin und nicht mehr heraus kann. Ob Kessel- und Maschinenraum eingerichtet waren, weiß ich nicht mehr sicher. Ich glaube aber schon. Einer der beiden Laderäume war gestopft voll mit schwerer Flak, die wahrscheinlich beim Rückzug dort verladen worden ist. Die Skalen an den Geschützen waren italienisch beschriftet. Nachdem ich mir das alles angeschaut hatte, bin ich wieder an Land geklettert. Auf das zweite, noch im Rohbau befindliche Schiff bin ich nicht gestiegen.

Am nächsten Sonntag war ich mit einigen Freunden wieder bei den Schiffen. Inzwischen war aber Südwind aufgekommen und der hat die Schiffe, die mit ziemlicher Lose vertäut waren, ca. 10 m weit hinaus in das Hafenbecken getrieben.

Es ist uns nicht gelungen, sie wieder ans Ufer zu ziehen. Auch haben wir mit unseren Bemühungen einige der Barackenbewohner aufgeschreckt, so dass wir das Weite gesucht haben.

Für mich hat sich das Rätsel um diese Schiffe erst im Dezember 2014 gelöst, als ich in der Zeitschrift der »Freunde histo-

rischer Schiffe« einen gut recherchierten Artikel von *Wilhelm Donko* »Die Kriegstransporter der Kriegsmarine und ihr Bezug zu Österreich« gefunden habe. Im Artikel war sogar eine Planskizze vorhanden, die für die beiliegende 3D-Animation brauchbar war.

Da es im Mittelmeerraum an Transportkapazität für die Wehrmacht fehlte, vergab die Kriegsmarine den Bau von 60 einfach herzustellenden kleinen Frachtschiffen. Der Entwurf stammte von der Deutschen Werft AG in Hamburg, die auch ein Musterschiff gebaut hat. Alle anderen Schiffe wurden an Werften im Mittelmeerraum und an der Donau (Linz, Korneuburg, DDSG-Werft Obuda) vergeben. Sogar in Nikolajew am Dnjepr wurde gebaut. Die beiden in Linz liegenden Schiffe waren KT 34 (das, auf dem ich war, erbaut in Obuda) und KT 27 (aus Nikolajew). Offensichtlich musste KT 27 (Nikolajew) wegen des Vormarsches der Russen Hals über Kopf und unfertig abtransportiert werden.

Was die Schiffe im Schwarzen Meer betrifft, war nach dem Vertrag von Montreux die Passage von Handelsschiffen von Staaten, die sich nicht mit der Türkei im Krieg befinden, durch die türkischen Meerengen erlaubt. Auf alliierten Druck machte die Türkei aber zunehmend Schwierigkeiten, so dass dieser Verkehr im Laufe des Jahres 1944 unterbunden wurde. Die im Schwarzen Meer verbleibenden Schiffe wurden zum Teil zu Ubootjägern umgebaut. Nach dem Ausscheiden Rumäniens war auch der Rückzugsweg über die Donau nicht mehr offen. Der in Linz liegende KT 27 ist offensichtlich rechtzeitig abgehauen.

Nach dem Vertrag von Montreux durften sogar unter bestimmten Bedingungen Kriegsschiffe durch die Meerengen fahren, nicht aber U-Boote. Das führte dazu, dass die deutschen Unterseeboote, die über Elbe-Autobahn-Donau ins Schwarze Meer gelangt waren, sich nach dem Abfall Rumäniens selbst versenken mussten.

Angeblich drückte ein türkischer Hafenkapitän, als die Besatzung eines U-Bootes nach durchgeführter Versenkung an Land ging, sein Unverständnis aus. Er hätte das Boot gerne gekauft.

(Si non e vero. e ben trovato.)

KT 27 und 34 wurden 1947 von den Amerikanern an Österreich übergeben. Nach Produktion einer Menge Akten durch die beiden Bundesministerien für Verkehr und Vermögenssicherung und Wirtschaftsplanung wurden die Schiffe »samt allem darauf befindlichen Zugehör« an die Firma Tradex SA in Genf verkauft.

Ha. war bekannt, dass die beiden Schiffe in die in Gründung befindliche Österreichische Seeschiffahrtsunternehmung »Austrian Lloyd AG. eingebracht werden sollen« (Zitat aus den Ministerialakten) Das haben die Herren Hofräte aller-



Auf dem Bildschirm entstanden die beiden Kriegstransporter wie sie damals dem Schüler im Linzer Hafen zu Gesicht kamen.

dings geglaubt. Die Sache ist aber an einem »unwesentlichen« Detail gescheitert: die Tradex S.A. in Genf wurde 1952 liquidiert.

Darauf verlieren sich im Aktenbestand die Spuren. Die Schiffe sollen schließlich in Deggendorf verschrottet worden sein.

Verfasst am 1. August 2015

Dl. Werner Warnecke, damals Schüler der 5. Klasse Bundesrealschule Linz

Unserem Mitglied und Freund verdanken wir eine Reihe von bemerkenswerten auf dem Computer erstellten 3-D-Modellgraphiken (VIRIBUS UNITIS, LEITHA etc.). In seinem Beruf als Zivilingenieur im Bauwesen hatte er die Möglichkeit mit hochentwickelten Programmen auch Schiffe zu realisieren und ist heute in Pension noch immer vom »Bazillus Maritimus« befallen.



Wilhelm M. Donko
**Die Kriegstransporter KT 1 – KT 62
 der Deutschen Kriegsmarine**
Konzept, Einsatz und Verbleib
Zweite erheblich erweiterte Auflage.
 2015, 288 Seiten,
 ISBN 987-3-7375-3127-6

Die Kriegstransporter vom Typ KT sind auch ein Stück österreichische Marinegeschichte, da vier davon in Linz und drei in Korneuburg gebaut wurden (1942-44). Dieses Modell des Kriegstransporters KT 14 hat eine ganz besondere Geschichte. Es wurde vom argentinischen Modellbauer Hernan Castellano in Buenos Aires für Wilhelm M. Donko gefertigt, Autor des Buches „Die Kriegstransporter KT 1- KT 62 der Deutschen Kriegsmarine“. Herr Castellano ist für seine hochqualitativen Schiffsmodelle in der Fachwelt bekannt. Das Holzmodell hat inzwischen die lange Reise nach Europa angetreten und steht im Arbeitszimmer des Autors in Strasshof.

Foto: H. Castellano (www.hernancastellanomodelista.blogspot.co.at)



Von den Weltmeeren zum Wörthersee

Kapitän Johann Heinrich Scherrl

(* 29.8.1842, † 1.3.1898)

Heinrich Wallnöfer und Andreas Kleewein



Kapitän *Johann Heinrich Scherrl* führte ein abenteuerliches Seefahrerleben. Er brach mit vierzehn Jahren von Hamburg auf und befuhr fast dreißig Jahre die Weltmeere, ehe er sich 1884 in Krumpendorf niederließ und eine Familie gründete. Kurz vor seinem Tod 1898 diktierte er einem Freund seine Lebenserinnerungen, die sie unter dem Titel »Dreißig Jahre zur See« drucken ließ. 2009 haben die letzten zwei seiner Enkel diese Lebenserinnerungen unter dem Titel »Von den Weltmeeren an den Wörthersee« neu heraus gebracht.

Krumpendorf

Vielleicht war es der Unfall, der *Johann Heinrich Scherrl* 1884 nach Krumpendorf brachte. Am Weg von Triest nach Klagenfurt stürzte er beim Verlassen des Bahnhofs so unglücklich, dass er für Wochen von Tante und Cousine gepflegt werden musste. Es zog ihn danach zwar nochmals auf die See, doch war die Verbindung zu seiner Cousine Emilie inzwischen so stark geworden, dass er kurz danach sein Seefahrerleben aufgab, Emilie heiratete und sich am Ufer des Wörthersees in Krumpendorf niederließ.

Er kaufte die Villa Gorjup am Wörthersee (heute Kinderwunschklinik Prof. Szalay), baute die »Erste Yacht- und Bootsbauwerfte in Kärnten«, aus der die »schmucksten Kielboote« kamen. Ebenfalls auf dem Grundstück entstand eine Badeanlage mit Kabinen.

Die achtköpfige Familie führte auf dem Anwesen ein großbürgerliches Leben. Zum Familienvermögen gehörte auch ein Haus in der Koschat-Straße 41-43 in Klagenfurt aus dem Familienbesitz seiner Frau. Gerne hielt *Scherrl* im Museum in Klagenfurt Vorträge über seine Südseereisen.

Leider ist nicht sehr viel über seine Zeit in Krumpendorf erhalten geblieben. Die *Scherrl*-Allee in der Nähe der ehemaligen Familienvilla erinnert noch an ihn. Am 1. März 1898 starb *Scherrl*. Er wurde verbrannt und auf dem Friedhof St. Ruprecht in Klagenfurt beigesetzt.

Die Nachfahren

Kapitän *Scherrl* hinterließ seiner Witwe *Emilie* und den sechs Kindern ein beachtliches Barvermögen, die große Villa in Krumpendorf und fünf weitere Häuser. Alle bis auf eines wurden verkauft und der Erlös zu Beginn des Ersten Weltkrieges in Kriegsanleihen angelegt, also praktisch vernichtet.

Einer seiner Söhne, Dipl.-Ing. *Adolf Scherrl*, war als Generaldirektor der Österreichischen Bundesbahnen designiert. Nach dem Einmarsch der Deutschen 1938 bekam er die Stelle eines »Reichsbahndirektors Oppeln«. In Krumpendorf besaß er ein Einfamilienhaus am Seeufer. Er war im Segelsport tätig und ein ausgezeichneter Schiffsmodellbauer. Seine Tochter *Helga* heiratete nach England, wo sie kinderlos starb. Der andere Sohn, Dipl. Ing. *Peter Scherrl*, wurde Chemiker. Er lebte lange



Die Villa Scherrl (ursprüngl. Gorjup) in Krumpendorf. Vorne am Ufer die Badeanstalt, links die Bootswerft, ca. 1890.

Zeit in Holland und war nach dem Zweiten Weltkrieg Lehrer an der Staatsgewerbeschule in Klagenfurt.

Die älteste Tochter, *Emilie*, heiratete den Arzt Dr. *Viktor Babnik* in Ebelsberg bei Linz. Sie wurde in jungen Jahren Kriegswitwe und musste sich nach dem Ersten Weltkrieg mit zwei kleinen Kindern, *Helma* und *Heribert*, mühsam durchschlagen. Beide wurden Ärzte und lebten später in Deutschland.

Tochter *Hansi* wurde Lehrerin. Sie heiratete nach Innsbruck. Ihr Sohn *Thomas* hat sich als Künstler betätigt; Sohn *Kurt* wurde Kapitän bei der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft.

Tochter *Mitzi* heiratete Dipl.-Ingenieur *Anton Tschebull*, Professor an der Staatsgewerbeschule in Klagenfurt. Ihre Tochter, *Erika*, wurde nach einer Karriere im »Reichsarbeitsdienst« nach dem Zweiten Weltkrieg Heilmasseurin und widmete sich der Kneipp-Bewegung. Einer der Söhne *Mitzis*, *Helmut*, fiel als Seekadett im Zweiten Weltkrieg; der zweite Sohn, nach dem Rufnamen des Kapitäns *Jens* getauft, wurde Wirtschaftsjournalist.

Tochter *Gusti* heiratete in Klagenfurt den k. u. k. Corvettenkapitän *Franz Wallnöfer*. Ihr Sohn, nach dem Großvater *Heinrich* getauft, wurde Arzt und Psychotherapeut in Wien. Er ist besonders darum bemüht, das Andenken an Kapitän *Scherrl*, der die Weltmeere durchkreuzte und am Wörthersee vor Anker ging, zu bewahren.

Im folgenden wird das abenteuerliche Leben des Kapitän *Scherrl*, das an einen Roman von *Jack London* erinnern mag, skizziert.

Früher Tod des Vaters

Johann Heinrich Scherrl wurde am 29. August 1842 in Niederwerrn bei Schweinfurt am Main geboren. Als er 12 Jahre



Kapitän Scherrl als Bootsbauer in Krumpendorf 1896.

alt war, erlag sein Vater, der Österreicher war, einem Lungenleiden und hinterließ acht Kinder, wobei das achte noch nicht geboren war. Die älteren Kinder wurden bei Verwandten untergebracht. Die Mutter zog mit drei Kindern, unter denen auch Johann Heinrich war, zu Verwandten nach Hamburg. Der Junge kam bei einer Cousine der Mutter und deren Mann unter.

Lehrjahre

In Hamburg wuchs der Wunsch zur See zu fahren und wurde so stark, dass nach Drängen der Onkel einwilligte und Johann Heinrich als Kajütsjunge nach England segelte. Es war wohl die Hoffnung des Onkels, dass Johann Heinrich nach so einer Schiffsfahrt von seinen Wünschen geheilt sein würde. Geheilt



Erste Yacht- und Bootsbau-Werfte in Kärnten. Gegründet von Capitain J. H. Scherrl in Krumpendorf am Wörthersee.

war er nach dieser Fahrt von der Seekrankheit, die ihm übel mitgespielt hatte. Er war von der See aber nicht mehr abzubringen. Mit Einverständnis seines Onkels verpflichtete er sich bei einer Reederei. Seine erste Stellung auf einem Segelschiff hielt er nicht lange durch. Da die auf dem Schiff immer wieder rohen Misshandlungen ausgesetzt war, desertierte er. Von da an büxte er immer wieder aus, entfernte sich unerlaubt, wenn die Situationen für ihn unerträglich wurden.

Weitere Fahrten brachten ihn nach New York und London, wo er sich als Hungerkünstler durchschlug. Von dort aus ging es an die spanische Mittelmeerküste. Bei der Löschung der Ladung kam es zu einem Streit mit dem Steuermann. Jens, so sein Rufname, wurde von diesem angegriffen, wusste sich aber zu wehren und schlug ihn mit einem Rechen nieder. Die Folge waren drei Monate »hard labour« auf Gibraltar, von der er wegen guter Führung nach nur zwei Monaten frei kam.

Er hatte oft einen Schutzengel, der ihn auf seinen Fahrten vor schweren, tödlichen Infektionskrankheiten und anderen tödlichen Situationen bewahrte. Immer wieder starben Seeleute an gelbem Fieber oder am schwarzen Fieber, wie auf einer Fahrt nach Benin in Westafrika, von der von 15 Mann nur unser Abenteurer und ein Seemann die Heimat wieder sahen. Auf der Fahrt zurück nach Europa erkrankte Jens so stark an Skorbut, dass er in Liverpool an Land getragen werden musste.

Ausbildung

1865 kam Jens nach Anraten seines Onkels wieder nach Hamburg. Da er nicht ewig einfacher Matrose bleiben wollte, besuchte er eine Navigationsschule. Die strenge Ordnung in der Schule veranlasste ihn, von Hamburg fort zu gehen und bei einem alten Kapitän Privatunterricht zu nehmen. Er legte das Examen als zweiter Maat ab. Von da an bekam er sofort eine Stelle als zweiter Offizier an Bord eines englischen Clipperschiffs.

Zwei Jahren später war es an der Zeit, die unterbrochenen Studien fortzusetzen und es gelang *Scherrl*, zur Prüfung zugelassen zu werden. Er erwarb das Zeugnis als Seeschiffer und Seesteuermann erster Klasse.

Der Ruf des österreichischen Militärs

1869 erteilte *Scherrl* der Ruf zum Dienst in der österreichischen Armee. Erste Untersuchungen, die durch einen Hamburger und einem Preußischen Stabsarzt durchgeführt wur-



Das Grab auf dem Friedhof St. Ruprecht in Klagenfurt.



Kapitän J. H. Scherrl mit seiner Familie 1897,
ein Jahr vor seinem Tod

den, bescheinigten ihm Untauglichkeit wegen Blähhs. Dies genügte den österreichischen Militärbehörden aber nicht und so musste sich *Scherrl* in Wien der Musterung stellen. Letztlich rettete ihn ein steifer Mittelfinger vor dem Militär. Bei einer Auseinandersetzung war die Sehne des Fingers durchtrennt worden. Mit der verletzten Hand war die Führung von Waffen oder die Handhabung eines Zügels für ihn daher unmöglich.

Rettung schiffbrüchiger Japaner

Auf der Fahrt nach Japan entdeckte *Scherrl* eine ramponierte Dschunke voller Japaner. Der deutsche Kapitän, der sich zuerst gegen eine Rettung der Schiffbrüchigen stellte, gab erst nach Androhung einer Anzeige nach und stimmte der Rettungsaktion zu. Die Dschunke, die Passagiere an der japanischen Küste befördert hatte, war von einem Sturm entmastet und aufs offene Meer getrieben worden. Der Anblick an Bord war schauerlich. Zwischen den ausgehungerten Lebenden lagen Tote in verschiedenen Verwesungsstadien. In mehreren Fahrten mit dem Ruderboot wurden 62 Japaner gerettet. 10 Tage später wurde die japanische Küste bei Hakodate erreicht, wo die Schiffbrüchigen an Land gingen. Zum Dank erhielten der Kapitän und der erste Offizier, der eigentliche Retter, eine Einladung zum Dinner beim Gouverneur. Durch die abschätzigste Weise, in welcher der Kapitän mit *Scherrl* kommunizierte und wegen Nichtaushändigung eines Geschenkes des Gouverneurs, kam es zu einer heftigen Auseinandersetzung, bei der *Scherrl* seinen Revolver zog auf den Kapitän schoss, ohne ihn jedoch zu treffen. Die Folge war, dass *Scherrl* von der japanischen Polizei festgenommen wurde. Nach zweieinhalb Monaten kam das Urteil des österreichischen Konsuls



Scherrl 1853 als elfjähriger Schüler in Obernberg am Inn.

aus Shanghai: sechs Wochen Haft. Diese waren aber bereits abgelaufen und so war er wieder frei.

Wenig später machte *Scherrl* sein Examen als »Master mariner« und bekam sofort die Führung der englischen Brigg *BESSIE SEARIGHT*, die er jedoch in einem Taifun auf offener See verlor. Im August 1873 wurde *Scherrl* abermals von einem Taifun überrascht. Fünf Mann gingen über Bord.

In Haft

In Yokohama erhielt *Scherrl* von einem Konsul *Haber*, einem Deutschen, die Führung eines Schiffes. Nachdem die erste Fracht gelöscht war, sollte das Schiff mit Eis beladen werden. Da dies Herrn *Haber*, der auch Eigentümer des Schiffes war, nicht schnell genug ging, kam dieser eines Morgens an Bord und gab *Scherrl*, der gerade frühstückte, eine heftige Rüge, warum er nicht oben bei der Arbeit sei. *Scherrl* machte ihm klar, dass solange er der Kapitän des Schiffes wäre, nur er hier zu befehlen habe. Dann packte er *Haber* und schmiss ihn aus der Kajüte. Mit einer List, einer Bitte um Aussprache wurde *Scherrl* vom Schiff gelockt, überwältigt, mit Stricken gefesselt und inhaftiert. Durch Vermittlung des englischen Konsuls kam *Scherrl* aus dem japanischen Arrest frei. Weiter wurde die Sache nicht verfolgt. Noch während *Scherrl* in Yokohama war, erreichte ihn die Nachricht, dass Konsul *Haber* ermordet worden war. Der Tote hatte nicht weniger als 15 Stichwunden, von denen einige geradezu furchtbar waren. *Haber* wurde bestattet und ein Mörder aufgefunden gemacht. Dieser behauptete, dass ein höherer Geist ihn beauftragt hätte, diese Tat zu begehen und nur auf der einen Stelle durfte es geschehen, wo der Leichnam gefunden wurde. Mehr sagte der Mann nicht, was Zweifel aufkommen ließ, ob er der wirkliche Mörder war.



Das Segelschiff *BESSIE SEARIGHT* 1869 - unter Kapitän Heinrich Timm.

Dennoch wurde das Urteil auf Enthauptung vollstreckt.

Amerikanischer Staatsbürger

Am 22. Juli 1878 erhielt *Scherrl* in San Francisco, nachdem er mehrere Zeugen bringen konnte, die unter Eid vor dem Circuit Court für ihn aussagten, den Bürgerbrief der Vereinigten Staaten von Amerika. Als amerikanischer Staatsbürger war er zur selbstständigen Führung amerikanischer Schiffe berechtigt. Gleich darauf übernahm er die Führung einer amerikanischen Brigantine.

Tod der Mutter

Bei einem Aufenthalt in Shanghai erfuhr *Scherrl* vom Tod der Mutter, worauf er sich nach Hamburg aufmachte. Er wollte ihr einen schönen Grabstein setzen lassen. Die Mutter, die es nach dem Tod des Vaters nicht einfach gehabt hatte und bis zu ihrem Tod arbeiten musste, war von den Verwandten in einem Massengrab bestattet worden. Die Enttäuschung bei *Scherrl* über den lieblosen Umgang war so groß, dass er so schnell als möglich Hamburg wieder verließ.

Unter Kannibalen

Scherrl fand ein Engagement als Kapitän bei der deutschen Südseeplantagensgesellschaft. Die Aufgabe der Fahrten in die Südsee waren das Abholen von getrockneten Kokosnüssen, die Verladung von Plantagenerzeugnissen und das Beschaffen von jungen Männern für die Plantagen. Diese kamen von fremden Inseln und wurden von den Häuptlingen für gewöhnlich 6 bis 8 Monate abgegeben. Meist sahen sie jedoch die Heimat nicht wieder.

Bei der Anbordnahme der Insulaner war größte Vorsicht geboten. Das Schiff blieb immer außer Reichweite des Strandes. Man tauschte auch Waren mit den Eingeborenen. Als Dank für Tabak sandte ein Stammeshäuptling ein Stück Menschenfleisch an Bord. Man nahm es pro forma an, um die Beziehungen nicht zu gefährden, danach wanderte das Geschenk jedoch unmittelbar in die See.

Scherrl segelte eines Morgens bei den Hermit-Inseln mit Kurs auf eine der zur Gesellschaft gehörenden Stationen. Das verabredete Signal blieb aus, kein Mensch war zu sehen. Ein Boot mit vier Personen sollte zuerst an Land gehen. Am Ufer



Scherrl in San Francisco, wo er 1878 amerikanischer Staatsbürger wurde.

fielen Schüsse und flogen Speere. Der Steuermann war getroffen. Mit Gebrüll sprangen die »Wilden« hervor und in Sekunden war der Verwundete gevierteilt. Die anderen eilten zum Boot und konnten entkommen. Jetzt wurde das Schiff angegriffen. Die Kanonen waren zu tief verstaut, so griff *Scherrl* zu zwei Winchester-Gewehren und wehrte den Angriff ab. Auf See ergab sich, dass außer dem Steuermann noch drei weitere Leute fehlten.

An dieser Stelle enden vorzeitig die Aufzeichnungen von Kapitän *Scherrl*, da er an seiner Krankheit verstorben war. Sein Freund, dem er seine Erinnerungen diktiert hatte, versuchte den weiteren Verlauf nach vorhandenen Notizen zu rekonstruieren. Im November 1882 erleidet *Scherrl* in der Südsee Schiffbruch. Nur fünf Personen von 16 überlebten.

Eigener Unternehmer

Im Jahre 1883 lief sein Vertrag aus und er kaufte mit einem Freund ein Schiff in Sydney. Damit probierten die beiden Seeleute auf eigene Rechnung ihr Glück, was ihnen auch gelang.

Danach folgte das eingangs erwähnte Missgeschick in Klagenfurt, das sein Leben veränderte und ihn nach Krumpendorf brachte.

Quelle:

Von den Weltmeeren an den Wörthersee von *Johann Heinrich Scherrl*, 2009;

Herausgeber: Jens Tschbull und Dr. Heinrich Wallnöfer

Das Büchlein ist bei Interesse zu erwerben bei

Dr. Heinrich Wallnöfer,

E-mail: heinrich@wallnoefer.co.at

Die Überflieger Gastspiel der GC 32 Katamarane am Traunsee

Herbert Klein



Wie der einmal ist es *Christian Feichtinger* und seinem Sport-Marketing-Unternehmen PROFS gelungen, die Elite der Welt an den Traunsee zu locken. Als großes Finale der Traunseewoche, die im 10. Jahr ihres Bestehens erstmals vier Wochen dauerte und als größte österreichische Segelsportveranstaltung ihre Position in nachhaltig unter Beweis stellte, sorgten die GC32 Katamarane für weltweites Medienecho. Der ganze Gmundner Stadtplatz wurde zum Fahrerlager, die Esplanade zur Flaniermeile.



Gmunden.

Immerhin kamen so bekannte Teams wie ALINGHI, SPINDRIFT oder OMAN und Segelgrößen, wie *Leigh McMillan* (Oman), *Donna Bertarelli* (Schwester von *Ernesto B.*) und ihr Lebensgefährte *Yann Guichard* sowie das österreichische Urgestein *Hans Peter Steinacher*, der von der Extreme-40 Klasse kommend auf ALINGHI aushalf.



Zum dritten Mal waren die GC32 (9,75 m x 6,0m, 750 kg, Großsegel: 60,00 m², Vorsegel: 23,50 m², Gennaker: 90,00 m², Crew: 4, max. Crewgewicht: 360 kg, Mastlänge: 16,5 m, Selbstwendefock, Curved Lifting Foils) nun am Traunsee und lernten heuer erst so richtig fliegen, denn ursprünglich kamen sie ganz konventionell nur auf den Schwimmern daher und im letzten Jahr (2014) mit kleinen Foils, gerade einmal so halb im Flug, zur Verringerung der benetzten Fläche. Heuer aber haben sie es den Kats des Americas Cup nachgemacht und heben sich bei passender Geschwindigkeit vollständig aus dem Wasser, wobei die Geschwindigkeit von ca. 20 Knoten in konventioneller Fahrt auf sagenhafte bis zu 40 kn ansteigt, also von rund 37 auf über 70 km/h! Diesen Zustand gilt es, möglichst lange zu erhalten und da machte es der Traunsee weder den Seglern, noch der Wettfahrtleitung unter Präsident des UYCTs *Thomas Puxkandl* wirklich leicht.



ALINGHI m Vorbeiflug. Bei hoher Geschwindigkeit kommt der scheinbare Wind immer vorlicher, sodass auch Raumschotkurse mit dichtgenommenen Segeln gefahren werden und zur Leetonne gekreuzt werden muss. Das Luuschwert ist immer hochgezogen, sodass der Kat nur auf dem Leeschwert und den beiden Rudern fliegt.

Eine Westwetterlage mit einem Windstrich vor Altmünster begrenzte den Spaß an den ersten Tagen auf einen gerade einmal 500 m breiten Streifen und wehe dem, der diesen Streifen verließ! Wirklich guter Niederwind stellte sich erst am letzten Tag in der Bucht von Ebensee ein, nachdem die letzte Wettfahrt beendet war. Dennoch: Immer wieder konnten Segler und Schiffe spektakuläre „Flüge“ absolvieren, was es mir als ihr Berichterstatter nicht leicht machte, das VIP-Boot so am Rande der Regattabahn zu platzieren, dass die Segler nicht behindert und die Zuschauer an Bord nicht gelangweilt wurden.



Start zur letzten Wettfahrt in Ebensee. Endlich der lang erwartete Niederwind

Gesegelt wurde übrigens auf einem Kurs mit kurzer Halbwindstrecke zur Luvtonne, die wie die Leetonne eigentlich ein Gate aus 2 Bojen war, dann zwei „Ups and Downs“, um zuletzt, bis dahin schön aufgereiht, wieder um die Leetonne auf Halbwindkurs ins Ziel zu rauschen. Ein sehr vernünftiger Kurs, der in etwa 30 Minuten erledigt wurde und pro Tag zahlreiche Wettfahrten zuließ, allerdings auch einer, der wenige taktische Varianten erlaubt, was ihm etwas die Spannung nahm. Insgesamt wurden an vier Tagen 17 Wettfahrten absolviert.

Es war die erste Regatta dieser Serie und man durfte mit Spannung darauf warten, wie die fünf Teams, einige waren



Das siegreiche Team OMAN unter Leigh McMillan, links H. Gressl und Ch. Feichtinger von Profs, ganz rechts der Bürgermeister von Gmunden, Mag. St. Krapf

ja erstmals dabei, mit den veränderten Bedingungen zu recht kamen. Vorweg gesagt: Anfangs sehr schlecht, aber Profis, wie die am Traunsee, haben das alles schon einmal erlebt und lernen sehr schnell. So konnte recht bald ein Trend beobachtet werden. *McMillan* (OMAN) schien die Dynamik des Westwindstrichs am schnellsten im Griff zu haben und war letztlich eine Klasse für sich. Andere Teams erkannten die Rhythmik gar nicht erst und segelten konsequent – ins Abseits. Um Platz zwei duellierten sich ALINGHI und SPINDRIFT. Doch während ALINGHI nur eine mäßige Leistung bot, wurde SPINDRIFT unter *Yann Guiochard* immer besser und routinierter, sodass letztlich SPINDRIFT den Sprung auf Platz 2 schaffte. Das Team ARMIN STRONG aus der Schweiz wurde mit nur drei Platzierungen auf dem Stockerl, darunter aber

SPINDRIFT leitet die Halse ein. Beide Schwerter sind abgesenkt und der Steuermann fällt ab.

Der Steuermann ist weiter abgefallen. Der Gennaker wird weggerollt. Reicht der Wind, um weiter zu „fliegen“?

Der Wind hat nicht gereicht und SPINDRIFT sinkt über die Ruderblätter ab

Auf neuem Kurs und in „normaler“ Schwimmlage

einem ersten Platz, letzter, hinter EN-GIE aus Frankreich mit immerhin zehn Stockerlplätzen.

Die weiteren Regatten fanden in Cowes (GB) um den Cowes Cup, Kiel (GER) um den Sailing Cup Kiel, der Trofeo di Roma (ITA) statt und die Serie wird von der »Regatta Marseille one design« (FRA) Ende September beschlossen.

Halse



Leigh McMillan

MS REGENTAG

Das Traumschiff in Tulln

Robert A. Tögel



Friedensreich Hundertwasser – unser Maler, Architekt und Umweltschützer – erwarb 1967 das Transportschiff SAN GIUSEPPE T in Palermo, ließ es von 12 auf 15 Meter verlängern, den Rumpf auswölben und 2 Masten setzen. Bug, Heck und Aufbauten wurden ebenfalls verändert.

Die REGENTAG war dadurch tatsächlich *Hundertwassers* erstes realisiertes Architekturprojekt.

Die ersten Reisen wurden im Mittelmeer kreuz und quer vollzogen, womit die Seetüchtigkeit des Schiffes und seines Kapitäns bewiesen wurden. Danach war die REGENTAG weltweit bis Neuseeland unterwegs.

Das Traumschiff *Hundertwassers* war sein Lebensraum, auf dem er zehn Jahre lang gelebt, gemalt und gearbeitet hat.



697 REGENTAG auf liebe Wellen, Mixed media, 1970.

© 2015 Namida AG, Glarus, Schweiz

Seine Schiffsträume wurden durch zahlreiche Bilder – von Beginn seiner Werke an – dokumentiert. Auch von der REGENTAG gibt es eine Reihe von wunderschönen Bildern – und sogar einen Film.

In Neuseeland wurde das Schiff renoviert sowie erneut umgebaut: Der Künstler ließ den Rumpf mit Ferro-Cement überziehen, das Steuerhaus erneuern und an der Wasserlinie Fliesen anbringen (siehe Titelschriftzug).

Nach dem Ableben *Hundertwassers* wurde 2004 die REGENTAG per Frachtschiff von Neuseeland nach Hamburg und von Hamburg mit einem Tieflader-LKW nach Tulln transportiert. Das Schiff wurde anlässlich der Ausstellung »Hundertwasser. Kunst - Mensch - Natur« im Minoritenkloster Tulln im Gasthafen davor verankert.



Technische Daten MS REGENTAG

Länge über alles	16,80 m
Länge Wasserlinie	14,70 m
Breite	4,50 m
Höhe	4,65 m
Gewicht	30 t

Durch ein Abkommen der »**Hundertwasser Gemeinnützigen Privatstiftung**« mit der Stadt Tulln verblieb die REGENTAG im Gästehafen Tulln. Im Jahr 2014 wurde sie bei Baggerarbeiten im Gästehafen leider beschädigt.

Unser FHS-Präsident Kapitän *Gustav Jobstmann* hat die Renovierung und Erhaltung der REGENTAG überantwortet bekommen und die Wiederherstellung und Aktualisierung der Ausstattung – gemeinsam mit unseren Freunden und Fachkräften – übernommen.

Im Juli 2015 wurde das Schiff vom Trockendock wieder zu Wasser geslpt und steht in vollem Glanz und perfekter Betriebsfähigkeit zur Besichtigung und Befahrung bereit.

Durch diese Aktivitäten wurde auch ein Denkmalschutz für das Schiff ausgelöst. Wir gratulieren!



Die Regentag nach dem Aufbocken im »Trockendock«



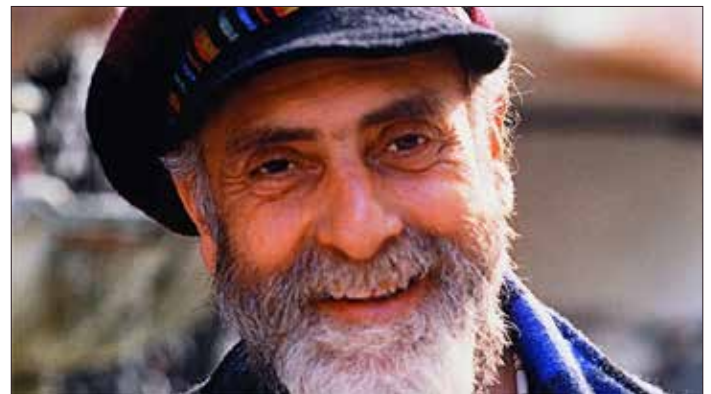
Gute Arbeit unserer Spezialisten, man kann auch da gratulieren.



Jürgen Stallmeister legt fachgerecht Hand am Ruderblatt an.



Gustav »in Aktion« – eine Hand fürs Schiff.



© 2015 Hundertwasser Archiv / Minamikawa

*Friedensreich Hundertwasser
geboren am 15. 12. 1928 in Wien – verstorben am 19. 02. 2000 an Bord der QUEEN ELIZABETH 2 nach dem Ablegen von Neuseeland.*

Bürgerlicher Name: Friedrich Stowasser

Künstlername komplett:

Friedensreich Regentag Dunkelbunt Hundertwasser

Nachdem »sto« in slawischen Sprachen »hundert« heißt, entstand der Künstlername »Hundertwasser«.

Friedensreich Hundertwasser ist ein berühmter und international anerkannter österreichischer Künstler, dessen Schwerpunkte Malerei, Architektur und Umweltschutz waren.

Er war Eigentümer der MS REGENTAG.

Das Schiff befindet sich heute im Eigentum der »Hundertwasser Gemeinnützigen Privatstiftung«



In memoriam MR. Dr. Lothar Baumgartner

Fritz Marschner



Am 7. Oktober 2015 ist Lothar Baumgartner nach langem, in Geduld und Hoffnung ertragenem Leiden, begleitet von seiner Familie, still von uns gegangen. Lothar Baumgartner Jahrgang 1942 gehörte der Historikerszene, die sich seit den frühen 60er Jahren der Geschichte der österreichischen Marine widmete, an.

Als frühes Mitglied des Marineverbandes kannte er noch die Angehörigen der k.u.k. Marine die den Ersten Weltkrieg auf See mitgemacht hatten persönlich, wie Sokol, Bayersburg, Martiny, Handel-Mazzetti und viele andere, die sich auch mit der Publikation von Berichten und Büchern beschäftigten. Schon während seines Medizinstudiums pflegte er Kontakte, war immer wieder in den Häusern der Offiziere und Autoren eingeladen, bei verschiedenen Marinerunden- und Treffen im In- und Ausland zu Gast und konnte so sein letztlich ungeheures Wissen sammeln.

Bald kam er auch dazu, selbst oder mit anderen Kollegen, die sich in der Folge als treue Wegbegleiter herausstellten, Werke über die k.u.k. Marine herauszugeben. Der Einladung von Helmut Pemsel folgend für das Magazin MGH-Marine Gestern-Heute zu schreiben ist er mit Begeisterung gefolgt.

In seinem beruflichen Werdegang hatte sich nach der Ausbildung und Tätigkeit als praktischer Arzt zum Anästhesisten weitergebildet. Diese verantwortungsvolle Tätigkeit hat er bis zu seiner Pensionierung erfolgreich ausgeübt. Auch auf dem komplexen Gebiet der Plasmaforschung war er engagiert. Ein besonderes Anliegen war ihm auch die Tätigkeit als Theaterarzt im Theater in der Josefstadt.

Seine umfangreiche Marinesammlung stellte er gerne offenherzig Kollegen, Freunden und Studierenden zur Verfügung. Gerne erinnern sich alle Freunde an die oft stundenlange Durchforstung des Fotobestandes und Gespräche über die alte Marine in gemütlicher Runde. So kam er auch zu den Freunden Historischer Schiffe wo er gerne Mitglied und Gast an den Stammtischen war sowie an den vielen schönen und interessanten Reisen teilnahm und uns immer mit Spezialwissen versorgte.

Wir kannten ihn als lebensfrohen, sympathischen und umgänglichen Freund, umso mehr traf uns die Nachricht von seinen Spitalaufenthalten seit Beginn des Jahres und dem unerwarteten Ableben.

Wir haben am 20. Oktober im großen Kreis seiner Familie, vielen Freunden – natürlich auch aus seinem beruflichen Umfeld – und den Kameraden von Marineverband und FHS von ihm Abschied genommen.



Dr. Lothar Baumgartner vor dem Restaurant »Gundel« anlässlich einer Reise nach Budapest.



Bei einem Vortrag im Marineverband-Wien.



Abschied.

Sektion Allgemein

Georg Schaller



Im letzten Heft berichtete ich über unseren Besuch in Reichenau, hier möchte ich noch etwas Hintergrundinformation nachliefern.

Mit Reichenau verbindet man seit dem Biedermeier mit Sommerfrische, Wanderungen auf der Rax und seit jüngerem mit Theatergenuß. Reichenau war mit dem Schneeberg-Rax-Semmeringgebiet aber auch ein Zentrum der Eisenerzeugung und mit der Semmering- Straße und Bahn lag auch einer der wichtigsten Verkehrswege der Monarchie vor den Toren der Gemeinde. Von EH *Carl Ludwig* bis zu EH *Otto* war auch das Kaiserhaus gerne in Reichenau, Grund genug für die **Traditionsescadre der Freunde Historischer Schiffe** den Ort zu besuchen.

Reichenau wurde im Jahre 1333 von Herzog *Otto dem Fröhlichen* dem Stift Neuberg, das er 1327 gegründet hatte, geschenkt. Seit damals ist das herrschaftliche Schloß Verwaltungszentrum des Zisterzienserstiftes in Reichenau. Als in Neuberg Eisenerz gefunden wurde begann man - vorerst für den Eigenbedarf - 1492 mit dem Abbau, nachdem es schon vorher (1342) Schmelzöfen (für zugekauftes Erz) gegeben hatte. Abbau und Verhüttung nahmen einen großen Aufschwung, Bergbaue gab es am Steinkogel, in der Debrin (Tebrin), im Rettenbachtal, in Altenberg und am Bohnkogel, Öfen weiters in Krampen. Auch am Fuß der Rax wurde Erz abgebaut und in Hirschwang und Edlach verhüttet. Nicht alle Bergbaubetriebe waren gleich erfolgreich, so wurden die Bergwerke und Hüttenanlagen der Herrschaft Reichenau 1780 von den Zisterziensern an die Innerberger Hauptgewerkschaft (Zusammenschluß der Bergbautreibenden und Radmeister in Innerberg/Eisenerz) verkauft, die später auch die Herrschaft selbst erwarb. Es mag für die Mönche ärgerlich gewesen sein, daß bald nach dem Verkauf der Bergbau einen großen Aufschwung nahm, aber lange können sich die Mönche nicht geärgert haben, da das Stift 1786 aufgehoben wurde. Der Bergbau und die Hüttenwerke die dem Stift noch verblieben waren kamen an den Religionsfond und danach an das Montanärar. Bis gegen das Ende des 19. Jh. wurde ausgebaut (besonders nach der Freigabe des Bergwesens durch Josef II), umstrukturiert und neu gebaut. Besonderheiten waren später hochwertige Kesselbleche und Breitfußschienen für die Kaiser Ferdinand Nordbahn, die ersten der Monarchie.

Auch in Reichenau ging die Entwicklung weiter. Am Fuße der Rax wurden die Bergwerke ausgebaut, in Edlach ein großzügiges Hüttenwerk und in Hirschwang eine Stahlgußhütte errichtet. Lieferungen von Geschoßen erfolgten auch an die k.u.k. Kriegsmarine, an das Seearsenal Pola. 1875 gingen die Werke an Schöller&Co, bis 1893 wurden infolge des Konkurrenzdruckes die Bergwerke in Neuberg (zuletzt das am Bohn-

kogel), bis 1899 die Werke in Reichenau stillgelegt.

Nicht alles verschwand (gleich). Die Werke in Hirschwang wurden zu einem holzverarbeitenden Betrieb, der als Kartonagenfabrik heute noch besteht. Das Eisenwerk in Edlach, 1891 geschlossen, wurde zum Edlacher Hof in ein gut besuchtes Hotel umgebaut (Eisenwerk in Hotel!). Dieses wurde mit der 1899 fertiggestellten Kuranstalt 1971 abgerissen. Noch steht der 1716 errichtete Floßofen, und die, zuerst 1918 als Werkbahn und später als Lokalbahn zur Raxseilbahn erbaute Schmalspurbahn fährt als Museumsbahn heute noch (soferne nicht eine besonders leistungsfähige Behörde, die von September bis Juli nicht in der Lage ist, einen Veranstaltungsbescheid auszustellen, den Betrieb verhindert). Erhalten sind aber die vielen Schlösser, so das Schloß Reichenau, das aber in der Zeit der Innerberger Hauptgewerkschaft bei einem kleinen Erdbeben teilweise eingestürzt ist und erst von der Unternehmersfamilie *Waißnix* neu erbaut wurde, heute birgt es ein sehenswertes Museum und Kulturzentrum mit vielen interessanten Veranstaltungen. Weiters das Schloß (eigentlich Villa) Wartholz, das nicht nur von seinem Erbauer EH *Carl Ludwig* gerne besucht wurde, sondern auch einer der Lieblingsaufenthalte von *Kaiser Karl* war, hier spielte ihm der letzte Hofzitherspieler *Hans Lanner* vom Scheiterplatz/Thalhof (1873 bis 1964) eigene Kompositionen vor. EH *Otto* wurde hier geboren und verbrachte hier seine frühe Kindheit. In der elegant und passend groß ausgebauten Orangerie kann man hier im Kaffeerestaurant Stärkung finden und in einer »Kaiser Karl Gedenk-Ecke« sich an den letzten Österreichischen Monarchen erinnern. Das von *Nathaniel Baron Rothschild* erbaute Schloß wurde nie fertiggestellt und aus legendenumwobenen Gründen dem Militärvereinverein geschenkt, und wird heute noch vom Bundesheer genützt.

Der aus dem Jahre 1652 stammende und von der Familie *Waißnix* zu einem Hotel ausgebauten Thalhof, der den berühmten Hotels am Semmering in keiner Weise nachstand und in dem unter anderen *Schnitzler*, *Altenberg*, *Sonnenthal* und viele andere Berühmtheiten gerne verkehrten, wurde zum Theaterspielen verwendet und harrte bis jüngst seiner künftigen Wiederbelebung.

Viele Menschen aber strömen jährlich in eine (ehemalige) Holzschleife. Sie wurde zum Theater umgebaut, modernisiert, mit einem neuen Spielraum erweitert und bietet heute großes Theater mit den besten Schauspielern und in Inszenierungen, die für das Publikum und die Schauspieler gemacht wurden, nicht für kunstfremde Regisseure.

Vielleicht wird eines Tages die Fahrt über den Semmering (oder durch ihn) an das nahe Meer wieder attraktiv und Reichenau auch als Urlaubsziel wieder attraktiv, wer weiß.

Sektion Historiker

Robert A. Tögel



Vorschau auf 2016.



Die Vorarbeit für die Reise rund um Vis/Lissa ist schon sehr weit umgesetzt. Die beiden geplanten Reisettermine im Juli – rund um den 20. Juli, dem Jubiläumstag der Seeschlacht – sowie im September als Gedenkfahrt, werden von den ersten Interessierten anerkannt und bereits reserviert.

Jubiläumsfahrt: 15. bis 23. Juli 2016

Gedenkfahrt: 09. bis 17. September 2016



Wir sind jedenfalls 7 Tage auf Luxusjachten unterwegs.

Durch den schon vor längerer Zeit abgelaufenen Redaktionsschluss kann dieser Beitrag nicht ganz aktuell sein. Den aktuellen Stand unseres Angebotes entnehmen Sie am Besten unseren Aussendungen ÖSTERREICH MARITIM Aktuell. Auf unserer Internetseite www.fhsaustria.org wird man sehr bald entsprechende Informationen finden.

Eine umfangreiche Reisebeschreibung folgt auf unserer FHS-Generalversammlung im Oktober/November l.J. weitere aktuelle Informationen & Nachrichten

S.M.S. DALMAT ist „wieder aufgetaucht!“

Die DALMAT ist das letzte noch erhaltene Schiff der k.u.k. Kriegsmarine in der Adria. Historische Bedeutung bekam die Yacht durch die Reise des Thronfolgers Erzherzog Franz Ferdinand zum Manövergebiet in der Nähe Sarajevos und dem



Rücktransport der beiden Särge des ermordeten Thronfolger-Paares.

Im Zuge der Vorarbeiten für unsere Lissa-Reise 2016 haben wir wieder engere Kontakte zum Museum in Split geknüpft.

Seit einiger Zeit ist der Rumpf der DALMAT nun Eigentum des Museums und wurde daher wieder schwimmfähig gemacht und in einem Hafen abgestellt.

Nun wäre es sinnvoll, die Aufbauten – ähnlich wie beim Monitor S.M.S. LEITHA – neu aufzubauen. Derzeit wird geprüft, wie man Kosten und Leistungen dafür aufbringen könnte. Wir haben jedenfalls unser Interesse und Unterstützung angekündigt, worüber sich unsere Freunde in Split sehr freuen.

Selbstverständlich werden wir bei unserer Reise 2016 nicht nur das Museum, sondern auch den Rumpf der DALMAT besuchen.

Klassikkonzert rund um`s Gänschäufel 2015.

„Es war sehr schön, es hat uns sehr gefreut!“

Das Konzert für unsere Freunde und Mitglieder fand bereits am 11. Juni statt. Einen ausführlichen Bericht finden sie unter: www.fhsaustria.org/sektionen/modellbau/logbuch/

Modelle erzählen Geschichte:

ModellbauMesse Wien. 23. bis 26. Oktober.

Auch auf der ModellbauMesse in Wien wird durch Modelle, Figuren und Dioramen Geschichte erzählt.

Barockschloss Halbturn.

Ausstellung 1900 bis 1930 – eine atemlose Zeit.

Noch bis 26. Oktober tragen Modelle von uns zur atemlosen Ausstellung über die Entwicklung dieser Jahre bei. Umgeben von wunderbaren historischen Ausstellungsstücken und Informationen.

Bis bald auf einer unserer Veranstaltungen!

Sektion pro futuro

Martin Mai

Sektionslokal
Restaurant »Zum Schinaki«
 Laberlweg 19, 1220 Wien



Sehr geehrter Vorstand, Liebe Mitglieder des Vereines !

Ich darf von einer außerordentlich erfolgreichen und erlebnisreichen Saison berichten.

Nachdem letztes Jahr die Steganlage fertig gestellt worden ist, gingen wir voll ausgerüstet in die neue Vermietungs Saison. 4 Inseln und 6 Sofa Boote, sowie unser „schwimmender Hubschrauber“ und die motorisierte Konzert Plattform kamen zum Einsatz. Die mit Palmen begrünte Steganlage wurde als »... wie in Monte Carlo...« oder »Schönster Steg der Alten Donau« bezeichnet.

Das sensationelle Wetter, die Online Buchungs Möglichkeit auf der neuen Homepage und die fleißige Berichterstattung unserer Kunden auf Facebook führten zu einer sehr guten Auslastung. Über 3000 Essen wurden auf den Elektrobooten serviert. 10 Konzerte fanden statt : 6 x Klassik, 2 x Jazz, 1 x Country und 1 x Flöte und Harfe. Der emotional bewegendste Moment war das Lied : »The heart must go on ...« von Celine Dion aus dem TITANIC Film, das von Karin Leitner mit Block und Querflöte gespielt wurde . So manche Träne kolperte da die Wange hinunter ... als wir im Dunkel der Nacht auf der großen Wasserfläche östlich des Gänsehüfels unter romantischem Sternenhimmel leise dahin glitten.

Die Insel war auch besonders für Heiratsanträge beliebt : 5 x haben die Damen des Herzens »JA« gesagt... auch für die darauf folgenden Hochzeitsfeiern kamen die Boote als

»Schubverband« zum Einsatz. Was den Kunden besonders gefiel war das originelle Design von Insel und Sofa Boot und die gemütliche Sitzmöglichkeit rund um die größenvariablen Tische, wodurch man wunderschön miteinander kommunizieren konnte. Auch die besonders einfache Steuerung der Boote mit dem futuristischen Joystick fand großen Anklang ... besonders bei Männern und Kindern .

Das spektakulärste Angebot war der »VIP – Service«, wo wir die Gäste mit unserem Hubschrauber von der U – Bahn Station Vienna International City am Steg des ARCOTELS Kaiserwasser mit Begrüßungs Cocktail abholten und zu Ihrer »Privat Insel« brachten ... Kommentar :... »das gibt´s sonst nur in NIZZA« ... ja aber auch bei uns – FHS - am Laberlweg !

Durch genaue Beobachtung des Ladungszustandes der Batterien mit 11kWh pro Boot und der modernsten Ladetechnik, gab es – fast – nie liegengebliebene Boote. Und auch dann wenn die Kunden die letzte Ampere Stunde verbraucht hatten, war das Abholen mittels »Rettungshubschrauber« ein »cooles« Abenteuer... und Teil des »Adventure« Erlebnisses !

Meine Konstruktions-Idee die Boote genau so breit zu machen, das sie zwischen die Rümpfe des Katamarans passen bewährte sich außerordentlich , weil kein Seil gespannt und belegt werden mußte... nur einfach Boot »einfangen« und mit Vollgas nach Hause... eine Person ist vollkommen ausreichend für dieses Manöver.

Klassisches Konzert



Sommer Serenade



JAZZ KONZERT



COUNTRY KONZERT



Die Boote gehen jetzt in ihren wohlverdienten Winterschlaf und werden mit weiteren neuen Ideen nächste Saison wieder auf diesem einzigartigen Gewässer der Alten Donau den Menschen Freude bereiten...

Dr. Martin Mai
 Obmann
 Sektion
pro futuro

Sektion Oberösterreich

Walter Simmerl

Hurra, wir haben einen Vizeadmiral!

Arch. Dipl. Ing. *Walter Höller*, stellvertretender Kommandant der Militärkanzlei Wien und Leiter der Marinesektion, wurde am 3. Juli 2015 im Rahmen des Regimentsgedenktages des IR Nr. 42 in Gmunden im Schloss Cumberland zum »Vizeadmiral« befördert.

Die Beförderung erfolgte durch das Haus Österreich, vertreten durch seine kaiserliche Hoheit, Erzherzog *Johann Salvator von Habsburg-Lothringen*, sowie durch den Vorstand der MK Wien, Oberst Mag. *Tibor Baron Pásztor von Pásztorfalva*.

Walter Höller hat diese Beförderung zu Recht verdient. Er ist seit mehr als zwei Jahrzehnten erfolgreich im Traditionsbereich als Commodore des K.u.K. Yachtgeschwaders tätig, ist Komtur des souveränen militärischen St. Georg Ritterordens, Mitglied der Radetzky-Kameradschaft O.Ö., des Marineverbandes Wien, der Freunde Historischer Schiffe sowie des Knight of the Order of St. Andrew – Naval Division. Die Traditions-Escadre der K.u.K. Kriegsmarine gratuliert ihrem Vizeadmiral aufs Herzlichste!

Viribus Unitis



Urkundenüberreichung durch Seine Hoheit Johann Habsburg-Lothringen.



Aufstellung der Gratulanten vor Schloss Cumberland.

Feier des Kaiser Geburtstages in Bad Ischl

Auch heuer wurde wieder am 18. August in Bad Ischl der Geburtstag von Kaiser *Franz Joseph I.* gefeiert. Begeisterte Zuschauer säumten die Straßen und jubelten den zahlreichen Abordnungen der Traditionsregimenter der ehemaligen Kronländer sowie der K.u.K. Marine und den Bürgergarden zu. Beim Vorbeimarsch der Marine wurde immer wieder frenetisch applaudiert.

An der traditionellen »Kaisermesse« in der festlich geschmückten Ischler Stadtpfarrkirche nahmen zahlreiche Mitglieder der Familie *Habsburg* sowie hohe Vertreter des Adels und der katholischen Kirche teil. Die Messe zelebrierte der höchste Vertreter der katholischen Kirche in Israel, Patriarch *Fouad Twal*. Zum Abschluss wurde die Kaiserhymne gesungen.



Wir freuen uns über den Zuwachs neuer Mitglieder bei der Escadre



Kathrin & Matthias Siegmund



Constantin Popescu & Camelia Simon



Kerstin Hutterer & Daniel Becksteiner



Ingrid Schreiner

Sektion Modellbau

Modelle draußen und drinnen

Robert A. Tögel

Drehscheibe Oktober.

Im Oktober kommt es zum Übergang von unseren Aktionen im Freien zum „Überfüllen von Räumen“.



Am 1. Oktober-Sonntag ist das letzte Modell-Schiff-Fahren der Saison 2015 an der Alten Donau. Damit haben wir eine interessante Saison an einem schönen Platz erlebt. Berichte darüber sind im LOGBUCH zu finden.

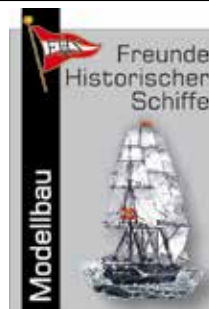
Der 26. Oktober ist der letzte Tag der Ausstellung „1900 bis 1930 – Eine atemlose Zeit“ im Schloss Halbturn. Sehenswert – nicht nur durch unsere Modelle!



Vortrag „Modelle erzählen Geschichte“ im HGM

Der Vortrag fand am Mittwoch, den 8. August statt und war aufgrund der Urlaubszeit und unerträglichen Hitze nicht besonders stark besucht.

Allerdings waren alle Anwesenden fasziniert, wie sehr Modelle uns heute historische Lebensweisen und Entwicklungen aufzeigen, wie sehr Modelle Grundlagen für technische Entwicklungen sind und wie es uns heute gelingt mit Modellen, Figuren und Dioramen Geschichte darzustellen. Weitere Vortragstermine werden über ÖSTERREICH MARITIM *Aktuell* und unsere Nachrichten angekündigt. Auf der Modellbau



Messe in Wien werden wir einige faszinierenden Geschichtsereignisse in der Praxis präsentieren:

23. bis 26. Oktober 2015

ModellbauMesse in Wien. Wir sind dabei.

**MODELLBAU
MESSE**

Wir sind an insgesamt 3
Messeständen beteiligt:

Messestand B 0935

FHS TEAM MODEL-

BAU mit Schiffen in voller Fahrt,

Messestand B 0218 DOPPELADLER-TEAM mit Modellen, die Geschichte erzählen und dem

Messestand B 80117 unserer Freunde der IG KAISERLICHE MARINE aus Deutschland, die ihr belebtes Hafendiorama aus 1900 vorführen (auch mit Schiffen der k.u.k. Kriegsmarine).

Immerhin haben wir eine Anzahl historischer Jubiläen, die wir mit unseren Modellen beschreiben:

200 Jahre Ende der Napoleonischen Kriege,

100 Jahre 1. Weltkrieg, 70 Jahre Ende des 2. Weltkriegs,

60 Jahre Österreichisches Bundesheer, usw.

Und das alles auf insgesamt über 370 m².

Jetzt beginnt wieder die Modellbau- und Ausstellungssaison.

Die Modellbau Messe in Wien ist die größte Aufgabe unseres Teams im Jahr 2015. Dann gibt es einige Monate Ruhe zum Arbeiten an den verschiedensten Projekten. Renovierungen, Neu- und Umbauten.

Dafür gibt es dann im März 2016 gleichzeitig zwei Modellausstellungen: Die GoModelling im Wiener HGM und die Wunderwelt Modellbau in St. Pölten. Das wird für unser Team wieder eine Herausforderung.



Kontakt: Robert A. Tögel
Obmann der Sektion Historiker & Modellbau
r.toegel@fhsaustria.org,
+43 (0)2243 87 333.

Ausführliche Berichte über unsere Tätigkeiten sind im e-Illustrierten LOGBUCH zu finden:

www.fhs.austria.org/sektionen/modellbau/logbuch

Sektion Museumshafen

Unser neuer Museumshafen

Leopold R. »Bobby« Kugel

Geschafft – Museumshafen in Greifenstein gelandet: Es ist vollbracht: Der denkmalgeschützte FHS-Güterkahn 10065 und damit die Sektion Museumshafen haben eine neue Heimat: Der Altarm Greifenstein bei Stromkilometer 1948,5. Ein tolles und platzreiches Gelände mit Urlaubswert erwartet uns dort. Der ex-DDSG Kahn soll noch im Oktober von der first DDSG logistics an seinen neuen Standort verbracht werden – derzeit liegt er ja noch immer im Werfthafen Bratislava, wo er restauriert worden war. Eine lange Zeit mit wieder Vertrauen aufbauen, Konzepte erarbeiten und präsentieren, Verhandlungen und Absprachen mit Behörden ist damit zu Ende gegangen und ein neuer Anfang gefunden worden.

Mit der einstimmigen Zustimmung des Gemeindevorstands St. Andrä Wördern stimmte auch die via donau, vertreten durch Geschäftsführer Dipl.-Ing. *H. P. Hasenbichler* und Liegenschaftsverwalterin Maga. *I. Poier-Kisling*, dem Plan der Sektion zu, die ehemalige Fahrgastlände bei Stromkilometer 1948,5 RU dem FHS zu verpachten und zur Benutzung zu überlassen.



Die Lände in Greifenstein, der »Büffel« wartet auf den Kahn.

Geschafft – GK 10065 als Schiff zugelassen:

Zuvor war der GK vom BMVIT endlich als Schiff zugelassen worden, auch wenn der 1957 in Linz gebaute Güterkahn diese Aufgabe wohl nie wieder erfüllen muß und an seinem nun endgültigen Standort die ihm zgedachten Funktionen als Zentrum für Anschauungsunterricht, sanften Tourismus, Standort für die Marinefunke, Übungsobjekt für die freiwillige Feuerwehr und Standort für die Sektion u.a. wahrnehmen wird. Noch ist viel Arbeit am Kahn selbst notwendig, um ihn für die Öffentlichkeit öffnen zu können, die Restaurierung betraf ja nur den Außenteil des Objekts. Und wie Werftarbeiter nun mal sind: Das im Inneren des Kahns angerichtete Chaos ist nicht ohne.

Geschafft – Ausstreifplatz und Slipanlage:

Als Zusatz konnte die FHS-Sektion Schiffseigner auch noch die 150 Meter unterhalb der Lände Greifenstein von unserem Mitglied *Herbert Ortner* im Rahmen seines Unternehmens Aquaverm gebaute Slipanlage für Schiffe bis 33 t übernehmen. Auch hier stimmte

die via donau zu, den Ausstreifplatz dem FHS zu verpachten. Eine ideale Ergänzung und Bereicherung zum und des Liegeplatzes des GK, und die Möglichkeit für die FHS-Schiffseigner, ihre Schiffe auch größerer Tonnagen im Raum Wien aus dem Wasser holen und warten zu können. Ab 15 t gibt es zwischen Bratislava und Linz ja keine Möglichkeit, seinen schwimmenden Untersatz aus dem Wasser holen.

Geschafft - Schiffsführerkurs auch mit Radar und Fahrgastbeförderung: Auch dieses Jahr gibt es wieder einen Schiffsführerkurs für das 20 Mt Patent, das in bewährter Weise von *Gerda* und *Werner Roller* organisiert und betreut wird. Neu hinzugekommen sind die Zusätze Fahrgastbeförderung und Radar; Der Bereich Fahrgastbeförderung wurde aufgrund einer Änderung im SchFG notwendig und berechtigt zur gewerblichen Beförderung von bis zu zwölf Fahrgästen auch auf Kleinfahrzeugen. Die Fahrt unter Radar (bei schlechter Sicht) erfordert ein eigenes Patent, das zusätzlich zu den Schiffsführer- und Kapitänspatenten abgelegt werden muß. Im laufenden Jahr findet der erste Kurs statt – er wird von Kpt. *Markus Haider* auf und mit seinem Fahrgastschiff CARNUNTUM abgehalten. Wir wünschen schon jetzt allen Anwärtern viel Erfolg!

Auch 2016 wird es wieder einen Kurs für das 20 Mt Patent geben. Die Bereiche Fahrgastbeförderung und Radar stehen auch dann wieder auf dem Programm. Bei Interesse kontaktieren Sie bitte g.roller@fhsaustria.org.

Wir gratulieren allen Teilnehmern zur bestandenen Prüfung für das 20-Meter Schiffsführerpatent!

Geschafft – Planung für 2015 / 2016:

In den vergangenen zwei Jahren waren wir durch die Unsicherheiten in Bezug auf Liegeplatz des Güterkahns und damit fehlendem Zentrum in den beiden Sektionen Museumshafen und Schiffseigner doch stark und vor allem zeitlich in unseren Aktivitäten behindert. Das wird sich nun drastisch ändern: Nach dem Herrichten der Lände in Greifenstein, zu der wir alle Interessenten und Mitglieder herzlich einladen



Radar: Augen durch...

Sektion Schiffseigner

Leopold R. »Bobby« Kugel



...Nacht und Nebel.

lassen können. Regelmäßige Schiffstreffen und Veranstaltungen mit den örtlichen Institutionen sind ebenso geplant wie Aktionen zur Förderung des sanften Tourismus der Region; Die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz ist gegeben, ebenso die Möglichkeit, mit Kfz zuzufahren.

Schautafeln mit der Beschreibung des Güterkahns und unserer dann daran verhefteten alten Schönheiten sollen auch Spaziergängern und Touristen die Möglichkeit geben, sich ein Bild von Schiffstradition und ihrer Vergangenheit zu machen. Für das kommende Jahr planen wir dort auch das erste Greifensteiner Hafenfest, ebenfalls mit der aktiven Beteiligung der örtlichen Institutionen.

Sobald wir dann auch die Strom- und Wasserversorgung wiederhergestellt haben (das waren die einzigen Bereiche, die nach Rückgabe der Lände an die via donau mit einigen Kilogramm Beton „deaktiviert“ worden waren), sind auch die Voraussetzungen für Besuche auf dem Wasserweg gegeben (Schiffstourismus). Wer erinnert sich nicht gerne an die Besuche unserer niederländischen Schlepperfreunde oder des schweizer „WILLY“ oder der „ULMER SCHACHTEL“?

Geschäft – Homepage und Mitgliederverwaltung:

Die Sektion Schiffseigner hat nach der Generalversammlung im vergangenen Jahr neben der weiteren Erstellung, Pflege und Wartung der Homepage (und dem Betrieb des entsprechenden Servers) auch die Konvertierung und Pflege der Mitgliederdaten übernommen, die bisher in einem Excel-Sheet gespeichert waren. Seit dem Frühsommer dieses Jahres liegen die Daten nun in einem transparenten und wartbaren Datenbanksystem, das dem gesamten Vorstand zugänglich ist. Ergänzungen, Änderungen und Rückmeldungen werden sofort eingepflegt. Die feine Strukturierung der hierarchisch-relationalen Datenbank ermöglicht es dem FHS-Vorstand nun, präzise Aussendungen und Auswertungen vorzunehmen. Die Monate an Arbeit im Hintergrund – die sonst niemand sieht – haben sich gelohnt. Danke auch an Schriftführer *Peter Strecha*

und ersuchen, sich bei uns zu melden (die Lände sieht derzeit wie ein kleiner Urwald aus, zwei der sechs Büffel mußten auch wir trotz Plänen suchen gehen), geht es an die Wiederherstellung des GK-Innenlebens, so daß wir im kommenden Jahr wenigstens die alte Tradition unserer Grillfeste auf dem Kahn aufleben

und Kassier *Karl Veverka* für ihre mühevollen Kleinarbeit! Last, but not least: Die Daten sind jetzt erstmals seit dem Bestehen des FHS nach den Bestimmungen der Datenschutzkommission zertifiziert und geschützt.

Geschäft – ein Nachfolger als Obmann der Sektion Museumshafen ist gefunden:

Ich habe nun mehrere Jahre die Funktion des Sektionsobmannes wahrgenommen – trotz starker beruflicher Belastung und bereits Obmann der Sektion Schiffseigner. Diese Doppelfunktion hat insbesondere seit der letzten Generalversammlung und der Übernahme der Verantwortung für den Güterkahn viel Frust und viel Freude bereitet. Die Überlappung der Aufgaben zwischen den beiden Sektionen war und ist logisch und verständlich, bedeutet aber auch eine starke Mehrbelastung. Um so erfreulicher ist es für mich, einen fähigen und von Planungen strotzenden Nachfolger gefunden zu haben, dem ich die Sektion nach Lösung der Grundatzprobleme ruhigen Gewissens übergeben kann; *Peter Strecha*, der bereits als Schriftführer im Vorstand des FHS ist, hat sich bereit erklärt, diese Funktion anzunehmen – er hat ja auch in den vergangenen Monaten bereits fleißig und erfolgreich mitgearbeitet. Damit ist einerseits Kontinuität in der Führung dieser Sektion, aber auch die weitere enge und fruchtbringende Kooperation zwischen den Sektionen Museumshafen und Schiffseignern gewährleistet. Ich bin sicher, daß die Hauptversammlung der Sektion diesem Führungswechsel zustimmen wird. Und ich persönlich freue ich mich über eine Entlastung.

Ich hoffe auf ein Wiedersehen bei der bevorstehenden Generalversammlung und wünsche Ihnen bis dahin eine gute Zeit!

Leopold-R. »Bobby« Kugel



Buchbesprechungen



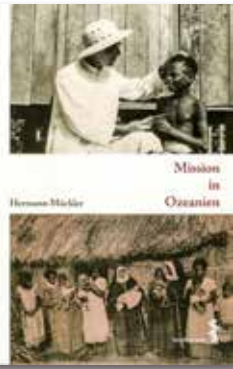
KRIEGSTAGEBUCH
1944 – 1947
Luftwaffenhelfer,
R.A.D. -Mann | Frontsoldat |
Kriegsgefangener
Wilhelm Cerveny

Ein interessantes Buch über einen normalen Menschen, der in der Zeit des 2. Weltkrieges zuerst als Luftwaffenhelfer, dann als Mitglied des Reichsarbeitsdienstes, danach als Frontsoldat im Einsatz und schließlich als Kriegsgefangener in Russland war.

Die Berichtserie beginnt mit dem Ende der Schulzeit. Die Art der Erzählungen ist weder beängstigend noch verschönernd. Grundlage dazu war ein internes Tagebuch – das ja offiziell verboten war. Ich habe noch nie so gute Texte über die Erlebnisse eines noch lebenden Kriegsteilnehmer gelesen: Sachlich kompetent mit ausführlichen Schilderungen seiner Eindrücke und Erlebnisse. Höhepunkte sind immer wieder Zeichnungen des Autors, mit denen er „Tatorte“ erklärt. Wir haben einige Exemplare für unsere Mitglieder vorweg angekauft.

Diese sind am nächsten Stammtisch Wien und bei Werner Roller und Dr. Leo Grill erhältlich.

Bei entsprechender Nachfrage werden wir gerne weitere Exemplare besorgen. Euro 25,- p.Stk. Robert A. Tögel



Hermann Mückler:

„Kulturgeschichte Ozeaniens“
4 Bände, 2009 bis 2012
Bd. 2: „Mission in Ozeanien“
facultas.wuv 2010, 328 Seiten,
broschiert
ISBN: 978-3-7089-0397-2
EUR (A) 19,90

Hermann Mückler und Band 1 durfte ich bereits in Heft 58 vorstellen. Nun folgt Band 2.

Den ersten Europäern erschien Ozeanien als Paradies. Warm, das Meer voller Fische, Palmen in einer lauen Brise und eine offenerzige Gesellschaft, die außereheliche Kinder als Beweis der Zeugungsfähigkeit einer Frau ansah. Kein Wunder, dass die Matrosen in Scharen davon liefen oder gar meuterten.

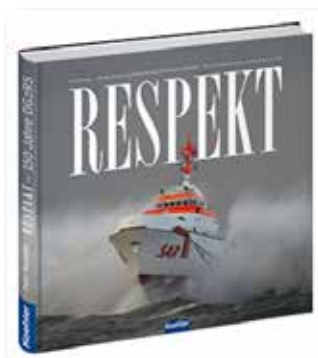
Doch weit gefehlt: Stammeskriege, Hunger, Eiweiß- und Vitaminmangel, gelegentlicher Kannibalismus sowie ökologische Fehler machten häufig das Leben zur Hölle. In dieses Spannungsfeld stieß die christliche Missionierung, nachdem die Welt im Wesentlichen missioniert war, sich nicht missionieren ließ oder die eingeschleppten Krankheiten die Objekte der Missionierung dahingerafft hatten. Hier gab es noch die „edlen Wilden“, die scheinbar nur noch auf die Segnungen des Christentums warten würden. Und erstmals erfolgte die Missionierung auch unter wesentlicher Beteiligung der Protestanten, die, noch nicht so lange reformiert, umso „strenggläubiger“ und somit intoleranter gegenüber den eingeborenen Lebensweisen und Götterwelten waren, als die katholische Kirche mit jahrhundertelanger Erfahrung in fremden Territorien.

Dieser Wettlauf um „gerettete“ Seelen bereitete der Kolonialisierung und der neuen Großmacht USA den Weg. Erst kamen strenggläubige calvinistische Missionare samt den Krankheiten, denen das Immunsystem der Einheimischen nicht gewachsen war, dann besetzten die USA das Königreich Hawaii, annectierten es und zuletzt, als nur noch 10 % der Bevölkerung hawaiianisch war, machten sie es zum Bundesstaat. Die Missionierung Ozeaniens zählt daher zu den spannendsten und kontroversiellsten Kapiteln der westlich-überseeischen Begegnung.

Der erste Teil (Kap. 1 – 3) beschreibt Geschichte und Struktur der Mission, der zweite ist mit über 800 lexikalisch aufgeführten Kurzbiographien der wichtigsten Missionare, Missionsbrüder und -schwestern auch ein Spiegel der damals schon seit Jahrhunderten bestehenden österreichischen Auslandsmission. Wer sich also mit dem Thema der österreichisch (- ungarischen) Auslandsmissionen befasst, wird wohl nicht umhin kommen, diesen Band besonders genau zu lesen. Dabei ist dieses Werk im wissenschaftlichen Sinn korrekt. Im Gegensatz zu vielen Erzählungen. Kein Wort ohne Quelle, keine Schlussfolgerung ohne nachvollziehbare Herleitung.

Ein umfangreiches Literaturverzeichnis, zahlreiche Karten, ein Abbildungsverzeichnis sowie das gut gegliederte Register ergänzen das Werk. Leider sind Aufmachung, Layout und Reproduktion keinesfalls der Qualität des Inhalts adäquat. Dafür ist auch dieser Band sehr billig, für das Gebotene fast lächerlich billig.

Herbert Klein



Respekt, 150 Jahre Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

Peter Neumann
Koehlers Verlagsgesellschaft
Format 28,6 x 28,6 cm, 192 Seiten,
zweisprachig, zahlr. Abb., gebunden.
ISBN 978-3-7822-1203-8
€ (D) 39,00, (A) 41,10

Respekt – der gebührt dem Einsatz der Seenotretter der DGzRS und ist auch ein passender Titel für den vorliegenden, schönen, Bildband über deren Arbeit.

Der Autor Peter Neumann ist seit über 40 Jahren professioneller maritimer Fotograf und hat auch immer wieder die Arbeit der DGzRS dokumentiert. Bei jedem Wetter, sind diese Aufnahmen entstanden und passen eindrucksvoll zum Motto der DGzRS: „Rausfahren, wenn andere reinkommen.“

Die DGzRS hat eine Rettungsflotte von 60 Seenotkreuzern und Rettungsbooten und finanziert sich ausschließlich aus freiwilligen Zuwendungen. Auch vom Verkaufspreis dieses Buches gehen jeweils 3 Euro an die Seenotretter.

Das Buch ist keine geschichtliche Chronik, sondern ein Bildband über das Leben, den Einsatz, die Boote und die Technik der Seenotretter. Die Abbildungen, von Motiv und Wiedergabe in ausgezeichneter Qualität, sind großformatig und das Verhältnis Text zu Abbildungen dürfte in etwa 20:80 sein.

Ein Einsatz in der Vergangenheit wurde am erhaltenen Rettungsboot AUGUST GRASSOW aus dem Jahre 1907 nachgestellt, samt Pferdezug zum Meer. Sonst zeigt das Buch die zahlreichen Facetten des DGzRS-Lebens. Im Abschluss werden die verschiedenen Einheiten in Klassen zusammengefasst vorgestellt.

Die Rettung von Menschen ist ein Thema das wohl allgemein interessiert und so ist dieses Buch auch als Geschenk für Binnenbewohner gut geeignet.

N. A. Sifferlinger

Die nächsten Termine 2015

				27. Okt.	Stammtisch Schimanko
04. Nov.	Bordabend ObÖst	10. Nov.	Stammtisch The View	24. Nov.	Stammtisch Schimanko
03. Dez.	Bordabend ObÖst	08. Dez.	Stammtisch The View	22. Dez.	Stammtisch Schimanko

Neues Bordlokal in Linz:

Restaurant Dornacher Stub'n
4040 Linz, Niedermayrweg 7

www.dornacher-stubn.at



Hundertwasser
831 TENDER DINGHI
Mixed media, 1982
© 2015 Namida AG, Glarus, Schweiz

BIS-C 2015

4th. generation

Archiv- und Bibliotheks-Informationssystem



DABIS.eu - alle Aufgaben - ein Team

Synergien: WB-Qualität und ÖB-Kompetenz
Regelkonform . RAK . RSWK . Marc21 . MAB
Modell: FRBR . FRAD . RDA Szenario 1 + 2
Web . SSL . Integration & Benutzeraccount
Verbundaufbau und Outsourcing-Betrieb

Software - State of the art - flexible

26 Jahre Erfahrung Wissen Kompetenz
Leistung Sicherheit
Standards Individualität Offenheit
Stabilität Verlässlichkeit
Generierung Adaptierung
Service Erfahrung
Outsourcing Cloud Support
Dienstleistungen Zufriedenheit
GUI-Web-Wap-XML-Z39.50-OAI-METS

Archiv Bibliothek Dokumentation

singleUser	System	multiUser
Lokalsystem	und	Verbund
multiDatenbank		multiServer
multiProcessing		multiThreading
skalierbar		stufenlos
Unicode		multiLingual
Normdaten	GND RVK	redundanzfrei
multiMedia	JSon	Integration

Portale mit weit über 17 Mio Beständen

http://Landesbibliothek.eu	http://bmlf.at
http://OeNDV.org	http://VThK.eu
http://VolksLiedWerk.org	http://bmfwf.at
http://Behoerdenweb.net	http://wkweb.at

DABIS GmbH

Heiligenstädter Straße 213, 1190 Wien, Austria
Tel. +43-1-318 9777-10 * Fax +43-1-318 9777-15
eMail: office@dabis.eu * <http://www.dabis.eu>

Zweigstellen: 61350 - Bad Homburg vdH, Germany / 1147 - Budapest, Hungary / 39042 - Brixen, Italy

Ihr Partner für Archiv-, Bibliotheks- und DokumentationsSysteme



*Die REGENTAG im Stadthafen von Tulln.
Heckansicht,
Bugansicht backbord.*

Blick aus dem Bullauge.

Der Meister stand oft selbst am Steuerrad.

© Robert A. Tögel



HEBE

*Das Ende. 1985 - in Ekevis bei Athen.
Bald wird die ganze DDSG folgen !*

Auch die gute, alte, noch in k.u.k. Diensten stehende HEBE (Stabsschiff der k.u.k. Donauflotte an der unteren Donau) entstand auf der virtuellen Werft von DI. Werner Warnecke.