



Österreich Maritim



Schiffstechnik Teil 2

Die Bucht von Spizza

150 Jahre Lissa – Gedenkreisen

HAPAG-Frachter SEATTLE

k.u.k. U-Boote vs. Royal Navy Teil 2

Torpedolanzierstationen vor Fiume

1866 – Seegefechte Gardasee

Ausgabe 64
Sept. 2016
Preis € 8,-

Inhalt



Schwimmkran LANGER HEINRICH, in Rostock, links das Heck des Traditionsschiffs Typ FRIEDEN.

Schiffstechnik – Schiffsstabilität 2. Teil <i>Dietrich Fischer</i>	4
Die Gedenk-Reisen 150 Jahre Lissa Mai und Juli 2016 <i>M. Szojak, O. Trulei</i>	7
Die Bucht von Spizza <i>Gerhard Stadler</i>	12
HAPAG-Frachter Seattle im Kreuz- feuer <i>Roland Hanewald</i>	16
Die Torpedolanzerstationen zur Küs- tenverteidigung im Golf von Fiume- <i>Nikolaus Sifferlinger</i>	18
Seegefechte auf dem Gardasee 1866 <i>Robert A. Tögel</i>	23
Aus den Sektionen	28
Buchbesprechung	34

Titelbild:

Oliver Trulei und Dr. Bernhard Pirker legen vor dem Denkmal für die Artilleristen in Lissa, im Mai 2016 einen Kranz nieder.

FHS – Webseite: www.fhsaustria.org

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: Mag. Wilhelm Donko, Dipl. Ing. Dietrich Fischer, Roland Hanewald, Dipl. Ing. Dr. Nikolaus Sifferlinger, Dr. Gerhard Stadler, Mag. Martin Szojak, Robert A. Tögel, Oliver Trulei.

Druck: Print Invest Magyarország-H Zrt., 9027 Győr, HU

Verantwortlicher Redakteur: Ing. Fritz Marschner
E-Mail: f.marschner@gmx.at Rennbahnweg 46/3/56, 1220 Wien

Inseratenpreise: 1/4 Seite € 100,-, 1/2 Seite € 200,-, 1/1 Seite € 400,-

Abopreise: Inland € 28,-, Ausland EU € 32,-, übriges Ausland € 40,-

Abo unter: FHS - Freunde Historischer Schiffe

Heiligenstädterstrasse 231, 1190 Wien

Bankverbindung: IBAN: AT85 6000 0005 1006 4100 - BIC: OPSKATWW

...auf ein Wort

Kpt. Dipl. Ing. Gustav Jobstmann



**Sehr geehrte Leserinnen und Leser!
Liebe Mitglieder und Freunde!**

Ich begrüße Sie/Euch in unserer neuen Ausgabe »Österreich Maritim«. Wir haben große Freude über die vielen positiven Kommentare und Danksagungen über die Vielfalt und Qualität unserer maritimen Beiträge.

Dafür möchte ich mich auf diesem Weg herzlich bedanken. Einerseits in Richtung unserer Leserinnen und Leser, die uns so erfreuliche Meinungen übermittelt haben. Andererseits in Richtung unserer Freunde und Autoren, welche die Beiträge zur Verfügung stellen und unserer Sektionsobmänner, die über die Aktivitäten ihrer Bereiche informieren.

Letztendlich auch herzlichen Dank an unseren Chefredakteur Ing. Fritz Marschner, dem es gelingt, die Vielfalt unter ein »gemeinsames Dach« zu bringen und der auch viele Berichte selbst beiträgt.

Das Jahr 2016 ist ein sehr intensives Jubiläumsjahr. Deshalb sind unsere Sektionsmitglieder in Richtung Zeitgeschichte besonders aktiv. Von den Historikern bis zu den Mitgliedern der Traditions-Eskadre.

In diesem Jahr sind klarerweise das Jubiläum der Seeschlacht von Lissa und das Wirken Tegetthoffs immer wieder Themen in den unterschiedlichsten Aktionen und Veröffentlichungen. Und wir sind immer wieder dabei:

Bei der Filmproduktion für ORF III, Vorträgen im HGM und anderen Örtlichkeiten, Reiseplanungen, eine Anzahl an Fachartikeln, usw.

Ich selbst habe mich auch sehr intensiv mit dem historischen Schiff REGENTAG des berühmten Malers Friedensreich Hundertwasser beschäftigt. Wir sind gerade dabei auch den Innenbereich des Schiffes im Tullner Gästehafen zu renovieren.

Am 24. September treffen wir einander mit Freundinnen und Freunden der FHS-Sektionen im Hafen von Tulln, besichtigen den neuesten Stand der Renovierungsarbeiten und genießen Gemeinsamkeiten.

Informationen darüber gab und gibt es im ÖSTERREICH-MARITIM Aktuell, der laufenden Aussendung über unsere Aktivitäten, Einladungen und Empfehlungen.

Als modernstes »Gegengewicht« finde ich auch die Aktionen unserer Freunde der Sektionen pro futuro und Modellbau rund um das Papier-Schinakl interessant.

Damit machen wir wieder interessante Schritte in die Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft des maritimen Seewesens in und außerhalb Österreichs.

Genießen Sie noch so lange wie möglich die Gelegenheit zur See und an Land schöne Tage zu verbringen. Ich bin sicher, dass wir Ihnen auch mit Beginn der winterlichen Zeit wieder Interessantes berichten und vorschlagen können...

Wir schließen das Logbuch
Euer *Gustav Jobstmann*

Präsident der Freunde Historischer Schiffe

Immer erreichbar unter
g.jobstmann@fhsaustria.org

oder
+43 (0) 676 / 545 79 78



Schiffstechnik — ein Exkurs

2. Teil: Schiffstabilität — Fortsetzung

Dietrich Fischer



2) Metazentrum für getauchte U-Boote

Bei U-Booten ist der Formschwerpunkt B im getauchten Zustand bei jeder Neigung stationär. D.h. dass die Vertikale bei aufrechter Schwimmelage die Vertikale des Formschwerpunktes in jeder geneigten Position genau im Formschwerpunkt schneidet, was bedeutet dass das Metazentrum für Länge und Breite zusammenfallen.

Aufgetauchtes Boot: Wasserlinienfläche ungleich 0.

$$KM = KB + BM = KB + J_T / V$$

Getauchtes Boot: Keine WL-fläche vorhanden

deswegen $J_T = 0$ damit $BM = 0$ und $KM = KB$

d.h. **B** und **M** fallen zusammen

(**B** = Formschwerpunkt und **M** = Metazentrum)

In den USA wird **GM** für getauchte Boote mit **GB** anstatt **GM** bezeichnet.

6) Wahres Metazentrum bei großen Neigungen

Exakt gilt: Das **Metazentrum** (= wahres Metazentrum) ist der Schnittpunkt zweier benachbarter Wirkungslinien der Auftriebsvektoren.

Das **scheinbare Metazentrum** ist der Schnittpunkt der Wir-

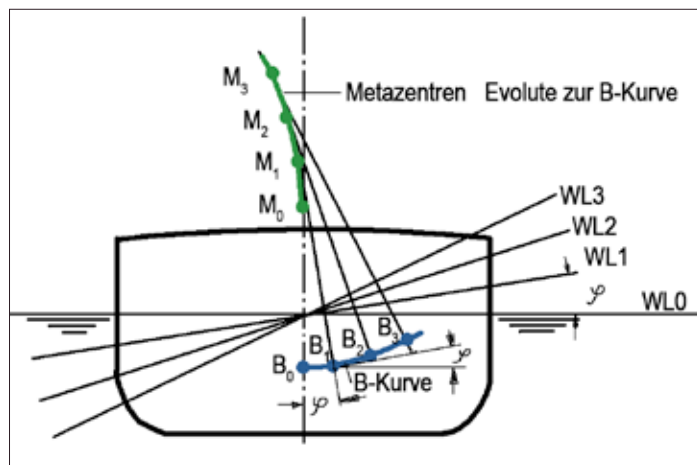


Bild 7: Lage des wahren Metazentrums
(aus Schneekluth: Hydromechanik).

kungslinie des Auftriebsvektors mit der vertikalen Symmetrieachse des Schiffsrumpfes.

Bei größeren Krängungswinkeln wandert **M** von Schiffsachse weg (siehe Bild 7) und es ist eine Zusatzstabilität zum Hebelarm für kleine Winkel zu addieren. Hier gehen wir nicht auf die aufwändige Berechnung ein.

7) Form- und Gewichtsstabilität

Normale Seeschiffe sind formstabil.

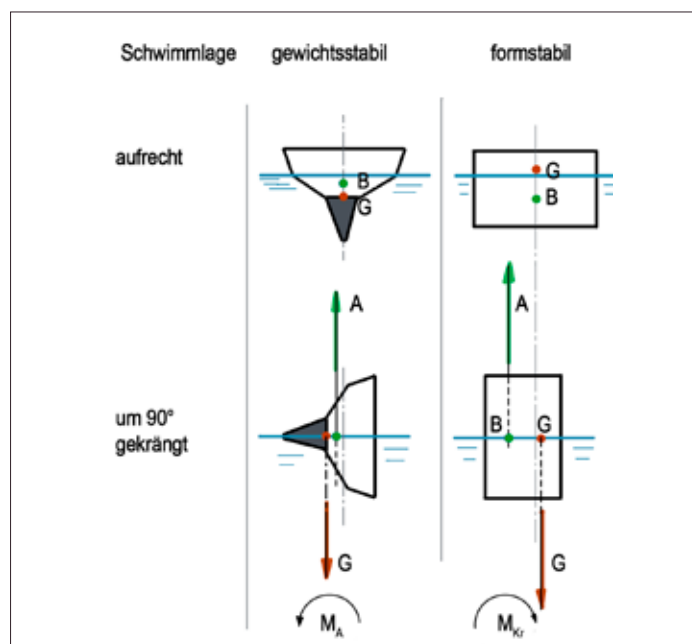


Bild 8: Gewichts- und Formstabilität

Yachten können gewichtsstabil sein, Seenotrettungskreuzer und getauchte U-Boote sind gewichtsstabil. Das **gewichtsstabile** Schiff kennt nur eine Schwimmelage. Das **formstabile** Schiff kann kentern und in eine andere Schwimmelage wechseln.

8) Einfluss des Wasserspiegels auf den Hebelarm

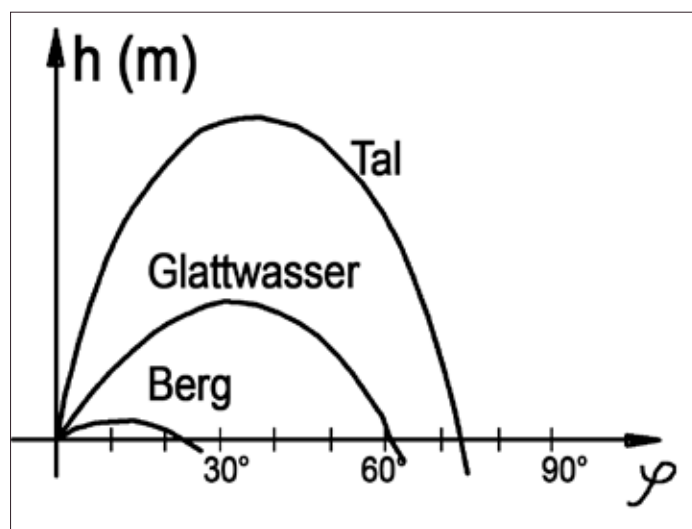


Bild 9: Der kritische Fall ist: Schiff auf Wellenberg.

9) Einfluss des Freibordes auf den Hebelarm

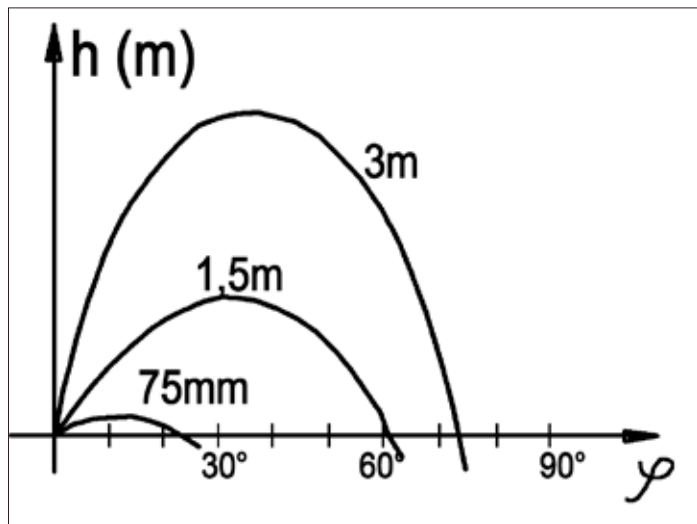


Bild 10: Veränderung des Hebelarms h durch Freibordveränderung. Es ist deutlich zu erkennen: Je größer der Freibord, umso größer der Stabilitätsumfang.

10) Einfluss der Beladung

Für verschiedene Beladungsfälle muss das Stabilitätsverhalten eines Schiffes überprüft werden. Man variiert die Ladungsmenge und Verbrauchstoffe für Anfang, Mitte und Ende der Reise um einen Überblick über die verbleibende Größe der aufrichtenden Hebelarme zu erhalten.

Die Hebelarmkurve wird auf einem Berechnungsblatt mit Angabe des statischen Kenterwinkels dargestellt. Neben den Fällen Anfang, Mitte und Ende der Reise was nur für einen Beladungsfall gilt, sind verschiedene Beladungsfälle zu untersuchen.

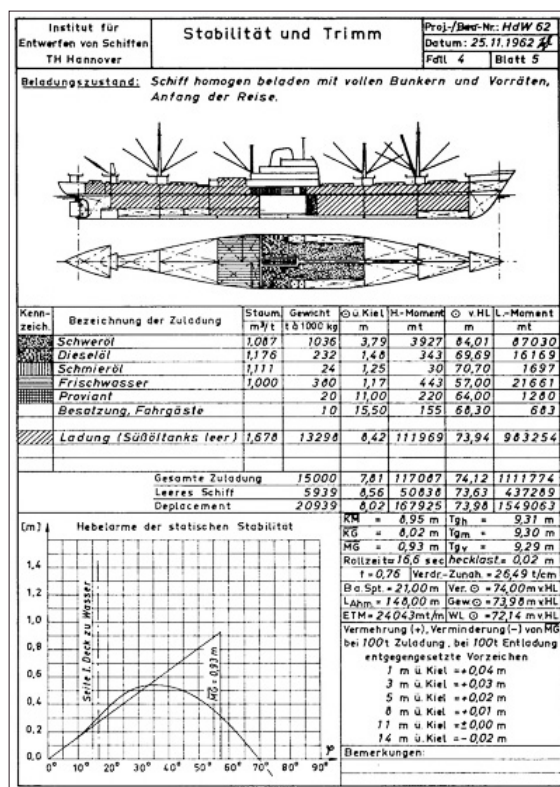


Bild 11: Nach HdW Berechnungsblatt für einen Ladefall

11) Einfluss der freien Oberflächen

Freie Oberflächen in Tanks vermindern die Stabilität und müssen in jedem Fall berücksichtigt werden. In der Praxis erfolgt dies bei der Berechnung der Stabilitätsblätter für die verschiedenen Beladungsfälle.

12) Statische und dynamische Betrachtung der Stabilität

Für einen ersten Überblick genügt es die statischen Hebelarme zu betrachten.

Für eine exakte Überprüfung ist dies unzureichend und man muss die Verhältnisse dynamisch untersuchen.

Es wird darauf hingewiesen dass im Leckfall für die Leckstabilität nur die dynamische Betrachtung zulässig ist. Dabei werden nicht die Hebelarme zur Beurteilung herangezogen sondern ein Vergleich der Arbeiten die durch die aufrichtenden und krängenden Momente entstehen. Es gilt wieder für jeden einzelnen Beladungsfall, Leckfall und Reisezustand muss eine vollständige Berechnung erfolgen.

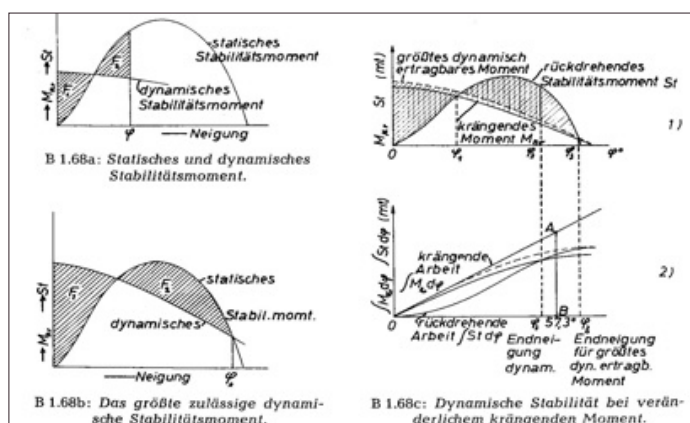


Bild 12: Die schraffierten Flächen stellen die Arbeiten dar.

13) Längsstabilität

Trimm = Drehung um eine Querachse. Zur Orientierung absolute Größen im m (für »normale« Handelsschiffe)

$GM_{\text{quer}} = 0,3 \text{ bis } 1,5 \text{ m}$
 $GM_{\text{längs}} = \text{annähernd Schiffslänge d.h. ca } 140 \text{ m bei } 140 \text{ m Schiffslänge}$

Daraus erkennt man sofort, dass der Widerstand eines Schiffes gegen krängen wesentlich kleiner ist, als gegen vertrimmen. Daher genügt es nur die Querstabilität bei einem Schiff zu untersuchen.

14) Stabilitätsbeeinflussung

A) Bei Intaktstabilität

- 1) **Vergrößern des Völligkeitsgrades c_B** bewirkt I_T wird größer (V Spant Tendenz), B Lage höher.
- 2) **Tieferlegen des Gewichtsschwerpunktes**
d.h. Schwere Teile tiefer anordnen.
Leichtmetall einsetzen.
Festen Ballast einbauen (schlechte Lösung).
Seewasserballast je nach Reisezustand (akzeptabel) .
- 3) **Freibordvergrößerung** d.h. Vergrößern der Fläche unter der Hebelarmkurve durch größeres Reservedeplacement
Realisiert durch größere Seitenhöhe, weniger Deckshäuser.
Einbeziehen der Aufbauten in die Stabilitätsberechnung.
Stärkeren Spantausfall über der KWL.
- 4) **Engere Unterteilung des Doppelbodens** der Breite nach
d.h. weniger große freie Oberflächen.

B) Bei Leckstabilität

- 1) Maßnahmen für eine gute Intaktstabilität, verbessern auch die Leckstabilität.
- 2) **Enge Unterteilung** besonders Mitte Schiff kleinerer Querschottenabstand.
- 3) Vermeiden außermittiger Flutung.
- 4) **Schottendeck hoch** legen.



Bild 13: Beispiel Stabilitätsversagen – Kentern Kühlschiff 1964

Beim Kühlschiff im Bild links gab es bei Instandsetzungsarbeiten einen unerwarteten Wassereintrich der nicht beherrschbar war und das Schiff kenterte im Hafen. Die Instandsetzung war zu teuer, daher Abwracken.

Quellen und weiterführende Literatur:

- Schiffbautechnisches Handbuch Bd1 Henschke VEB Verlag Technik Berlin
 Hydromechanik zum Schiffsentwurf Schneekluth Koehler Verlag
 HdW Handbuch der Werften Verschiedene Jahrgänge Hansa Verlag Hamburg
 PNA Principles of Naval Architecture Ausgabe 1967,1988 und 2010 (Intact Stability)



Gedenk-Reisen 150 Jahre Lissa Mai 2016, 20. Juli 2016

Martin Szojak, Oliver Trulei

KMA-Reise nach Lissa im Mai 2016 von Mag. Martin Szojak

Ausgangspunkt unserer diesjährigen KMA-Reise war die mit ca. 167.000 Einwohnern zählende Stadt Spalato (Split), die zweitgrößte Stadt Kroatiens. Als Quartier und zugleich Reisevehikel stand das 20 Meter lange Schiff ORKAN zur Verfügung, welches im Jahr 1928 als Lastensegler erbaut worden und in späteren Jahren zu einem Motorsegler mit Kajüten adaptiert worden ist. Nach Bezug der Kabinen wurden wir vom Kapitän und seiner Mannschaft mit einem Willkommensdrink im Salon des kleinen aber sehr gemütlichen Schiffes begrüßt und nutzen den restlichen Tag für kleinere Erkundigungen und Besorgungen in der Stadt.

22. Mai: Marinemuseum, Dalmat, Diokletianpalast
Erster Höhepunkt dieses Tages war der Besuch des örtlichen Marinemuseums, welches in der Festung Gripe untergebracht



Blick in die Vitrine über die Weltumseglung der NOVARA.

(Szojak)

ist. Die Säle der Handelsmarine zeigen die Entwicklung der Segelschiffe seit dem klassischen Zeitalter. Besonders bestaunt wurden die Exponate in den Sälen der Kriegsmarine: Neben Seekarten, Modellen und Gemälden von Schiffen finden sich hier auch die ältesten noch erhaltenen Torpedos der Welt. Ein ausgestellter Revers im Museum erinnert an den Jugoslawien-Krieg: 1991 wurden zahlreiche Exponate aus dem Museum wie etwa Signalpistolen im Krieg gegen serbisch-montenegrinische Truppen eingesetzt. Auf dem geräumigen Freigelände konnten wir ein im Jahre 1912 in Pilsen gefertigtes Geschütz und Teile einer Seemine der ehem. k.u.k. Kriegsmarine betrachten.

Im Anschluss wurde der Rumpf der ehem. S.M.S. DALMAT aufgesucht, der sich in der Bucht von Kastelli befindet. Ob eine erfolgreiche Restaurierung der ehem. k.u.k. Yacht tatsächlich noch durchgeführt werden kann, ist jedoch zu bezweifeln. Das Schiff ist zusammen mit den beiden Donaumonito-

ren LEITHA und BODROG eines der drei letzten existierenden Schiffe der k.u.k. Kriegsmarine und hatte am 30. Juni 1914 die ehrenvolle Aufgabe, die sterblichen Überreste des Thronfolgerpaares vom Hafen in Metković an der Neretvamündung zur VIRIBUS UNITIS zu überführen.



Bugsektion und Rumpf der DALMAT in Split

(Trulei)

Ein geführter Stadtrundgang durch Split mit Besuch der zahlreichen Bauten des Diokletianpalastes rundete diesen Tag ab: Der antike Baukomplex diente dem römischen Kaiser Diokletian bis zu dessen Tod um 312 n. Chr. als Alterssitz und bildet heute die Innenstadt der Hafenstadt. Zahlreiche Gebäude oder bautechnische Veränderungen aus unterschiedlichen Epochen zeugen von der lebhaften Geschichte der Stadt Split, der Innenstadtbereich des Diokletianpalastes wurde von der UNESCO im Jahr 1979 zum Weltkulturerbe erklärt.

23. Mai: Starigrad, Stadt Lesina

Nach dem Frühstück hieß es „Leinen los“, wir durchfuhren die Meerenge von Splitska-Vrata (Inseln Brač und Šolta) und steuerten die kleine Hafenstadt Starigrad der Insel Lesina (Hvar) an. Mit gemieteten Kleinbussen ging es anschließend weiter zur Stadt Lesina, die sich in einer Bucht auf der Südseite der Insel befindet, etwa 25 Straßenkilometer von Starigrad entfernt. Auch hier erfuhren wir im Rahmen eines geführten Stadtpaziergangs Interessantes über die Hafenstadt: Die im Arsenal zu Lesina erbaute Galeere SVETI JEROLIM hat in der



Einige Mitglieder unserer Reisegruppe an Bord des ORKAN.

Seeschlacht von Lepanto (7. Oktober 1571) teilgenommen, deren Bugfigur Zvir (Drache) ist bis heute erhalten geblieben. Ein Modell dieser Galeere ist samt Replik der Bugfigur im Marinemuseum Split ausgestellt und wurde von uns auch bestaunt. Von den Venezianern wurde erst nach der Seeschlacht das heutige Arsenalgebäude errichtet welches im Jahre 1612 aufgestockt wurde und ein Theater beherbergt – angeblich das älteste Theater in Europa.

Auf dem Weg zur Festung »Fortica« konnten wir auch die Gedenktafel an Nikola Karković (1838 - 1918) betrachten, jenem heldenhaften Steuermann, der in der Seeschlacht bei Lissa die Flagge des PALESTRO sicherstellen konnte. Die Festung, die über die Stadt empor ragt, wurde Anfang des 16. Jahrhunderts erbaut. Im Jahre 1579 wurde sie durch eine Schiesspulverexplosion schwer beschädigt und hat erst nach mehreren Umbauten ihr heutiges Aussehen erhalten.

24. Mai: Lissa

Bei leichtem Regenwetter starten wir am Vormittag die Überfahrt zur Insel Lissa, mussten jedoch wieder Kurs auf die Insel Lesina nehmen, da der Regen stärker wurde und schließlich ein Unwetter aufzog. Auch die damalige k.k. Kriegsmarine unter Kontreadmiral Tegetthoff hatte vor 150 Jahren mit schwerer See zu kämpfen. Mit etwas Verspätung erreichten wir den Hafen San Giorgio der Insel Lissa.

Marinehistoriker Dr. Klaus Körner stimmte uns mit dem Vortrag »Die Seeschlacht von Lissa – Tegetthoff war kein Wunderwuzzi und Persano kein Trottel!« auf das heurige Jubiläumsjahr ein. Dr. Körner hat mit zahlreichen Details und Informationen – auch aus italienischen Quellen – rund um die Vorgänge des Jahres 1866 so manchen Marine-Experten überrascht. An dieser Stelle nochmals ein herzliches Dankeschön an Dr. Klaus Körner für diesen äußerst interessanten und informativen Vortrag!

Es folgte ein gemeinsames Mittagessen im Hrvatski Dom, natürlich stilgerecht unter dem bekannten Gemälde der Seeschlacht. Auf dem Friedhof auf der Halbinsel Prirovo wurde den Opfern der Kämpfe von 1866 gedacht und zwei Kränze niedergelegt: Beim Marinedenkmal – nun wieder mit einem schlafenden Löwen versehen - und beim Denkmal für die bei der Verteidigung von Lissa gefallenen Artilleristen. Einen nicht geringen Anteil an diesem Sieg hatte der damalige Inselkommandant, Oberst David Freiherr von Urs de Margina, der die Italiener vom 18. bis 19. Juli mit Hilfe der zahlreichen

Festungsanlagen sehr geschickt in Schach halten konnte.

25. Mai: Blaue Grotte, Comisa

Die Blaue Grotte, eine Höhle auf der Ostseite der Insel Busi (Biševo) westlich der Insel Vis, ist eine der sehenswertesten Höhlen dieser Insel und war Programmpunkt des nächsten Tages: Die 24 Meter lange und zwischen 10 und 20 Meter breite Grotte wurde 1884 vom Österreicher Freiherr Eugen von Ransonnet-Villez entdeckt und bietet ein besonderes Naturschauspiel: An sonnigen Tagen und bei ruhigerem Seegang färbt das Sonnenlicht, das durch eine mehrere Meter unterhalb des Meeresspiegels liegende natürliche Höhlenöffnung eindringt, das Innere der Grotte in einen blauen Farbton. Den restlichen Tag verbrachten wir wieder auf der Insel Lissa, diesmal aber in der Hafenstadt Comisa (Komiza), an der Westküste der Insel gelegen.

26. Mai: Fahrt Lissa, Besuch Festungsanlagen

Nach dem Frühstück fuhren wir wieder mit dem ORKAN in den Hafen der Stadt Lissa zurück. Der weitere Tag wurde für den Besuch der zahlreichen Festungsanlagen benutzt: Bei Ausbruch des Krieges 1866 bestanden auf der Insel die folgende Befestigungsanlagen: Fort George, die Türme Robertson, Bentik und Wellington, die Batterien Mamula, Zuppalina, Madonna und Schmidt, um den Haupthafen gelegen, weiters noch Erzherzog Max-Feste, Batterie Magnaremi, das Emplacement am Monte Perlić und die Batterie Nadpostranje. Schon die Engländer verwendeten die Insel als Stützpunkt und zur Kontrolle der Adriaküste und bauten Befestigungsanlagen, die dann von Österreich ab 1815 weiter ausgebaut wurden. Die Anfahrt zu den noch bestehenden Anlagen erfolgte per Mietwagen, bzw. konnte man die näher gelegenen Anlagen wie Fort George auch zu Fuß erreichen und den Tag auch zum Schwimmen nutzen. Am Abend feierten wir am Schiff den Geburtstag von Karl Chizzola, der von seiner Tochter auf dieser Reise begleitet wurde.

27. Mai: Schwarzes Kreuz Lissa, Minenleger KRKA

Das Österreichische Schwarze Kreuz und andere Vereine hatten für den 27. Mai eine Gedenkfeier auf dem Friedhof von Lissa geplant, mit anschließender Kranzniederlegung auf See. Die Kroatische Marine hat den Minenleger KRKA dafür abgestellt, der schon im Jahre 1997 bei der Wiederaufstellung des Löwendenkmales auf Initiative der Militärkanzlei im Einsatz war. Wir konnten die Kranzübergabe vom ORKAN gut mitverfolgen, da wir uns in die kleine Escarde »eingliederten«. Anschließend setzten wir, teilweise unter Segel, die Weiterreise nach Trogir fort, wo wir am Nachmittag eintrafen und den restlichen Tag für Besichtigungen der Stadt nutzen.

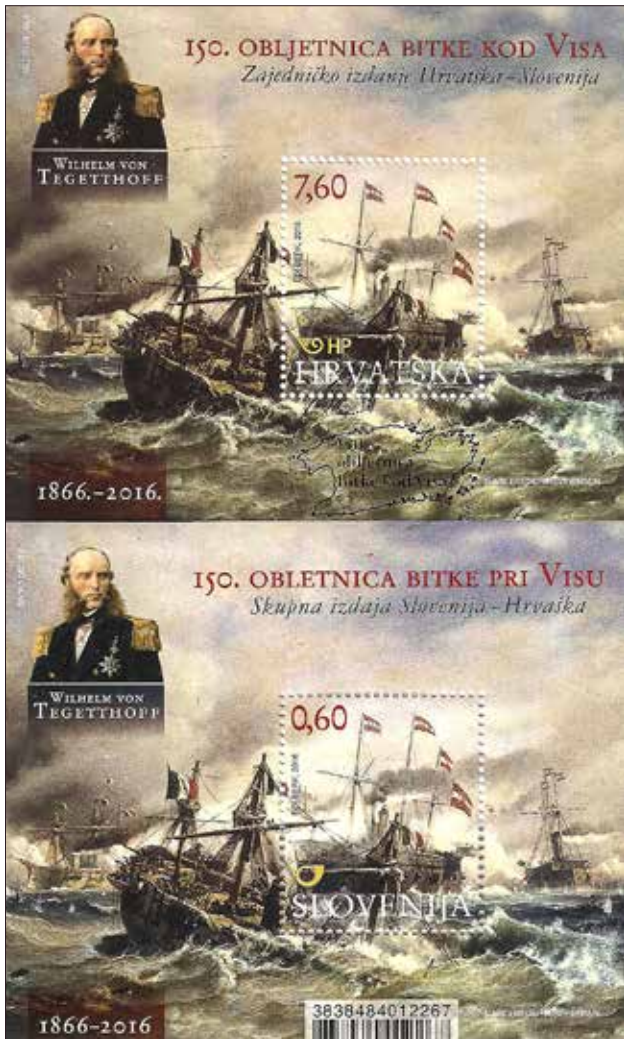
28. Mai: Flug Wien

Nach dem Frühstück erfolgte der Transfer zum Flughafen Split und beendete damit die ereignisreiche Woche. Es bleiben viele Erinnerungen und der Autor dieses Reiseberichts dankt im Namen aller Teilnehmer für die ausgewogene Zusammenstellung dieser interessanten Reise.

KMA-Reise, 20. Juli 2016 auf Lissa von Oliver Trulei

Das 150jährige Jubiläum der Seeschlacht von Lissa war erneut Anlaß für die Militärkanzlei Wien eine Ausrückung nach Lissa durchzuführen.

Am 19. Juli erfolgte in der Batterie Madonna eine Präsentation der Gedenkbriefmarke zur Seeschlacht, welche von der kroatischen und slowenischen Post gemeinsam herausgebracht wurde. (Gruß an die Österreichische Post!) Zudem konnte auch eine kleine Ausstellung über die Seeschlacht besucht werden die sich in einem Sonderraum der Festung befand.



Gedenkbriefmarke der kroatischen und slowenischen Post

Den Vortag des Jubiläums nutzen Taucher der kroatischen Kriegsmarine um vom Minenleger CETINA am Wrack der RED'ITALIA eine Gedenkplatte anzubringen.

Der Höhepunkt der zahlreichen diesjährigen Feierlichkeiten erfolgte selbstverständlich am Jubeltag selbst, dem 20. Julia, auf Lissa! In Anwesenheit zahlreicher in- und ausländischer Gäste wurde am Friedhof der Festakt mit Kranzniederlegung beim »Neuen Löwen von Lissa«, welcher 1998 auf Initiative der Militärkanzlei Wien aufgestellt wurde, durchgeführt. Nach einem Festgottesdienst ging es mit dem Forschungs- und Schulschiff ANDRIJA MOHOROVICIC der kroatischen Kriegsmarine zum Ort des damaligen Geschehens und die zahlreichen Gäste konnten der Kranzniederlegung auf See



Oliver Trulei und Dr. Pirker bei der Kranzniederlegung im Mai.



Oliver Trulei und Georg Schaller bei der Ehrenbezeugung.



Kränze am Denkmal am 20. Juli 2016.



Kranzübergabe von Bord der MOHOROVICIC. (Trulei)

beiwohnen. Am Abend gab es in der Batterie Madonna aus Anlaß des Gedenktages ein Festkonzert.

Royal Navy versus k.u.k. Kriegsmarine: Erfolge österreichisch-ungarischer U-Boote gegen englische Kriegsschiffe im Mittelmeer

Wilhelm Donko



Ergänzung: Erfolge gegen Hilfskriegsschiffe der Royal Navy

Der Autor hat in der Ausgabe ÖM 62 einen ausführlichen Artikel über die U-Booterfolge gegen englische Kriegsschiffe im Mittelmeer veröffentlicht (S. 10-21). Neben den Torpedierungen dieser „richtigen“ Kriegsschiffe gab es auch noch eine Reihe von Erfolgen gegen Hilfskriegsschiffe der Royal Navy, die nachstehend kurz zusammengefasst werden.

Vor allem ein Schiff soll hier noch etwas ausführlicher als Opfer von k.u.k. U-Booten beschrieben werden, die 3683 BRT große HMS BRADFORD CITY, ein sogenanntes Q-Schiff der Royal Navy, d.h. eine U-Bootfalle. (Der Ausdruck „Q-Ship“ leitet sich vom Anfangsbuchstaben der irischen Hafenstadt Queenstown ab, von der aus ursprünglich viele U-Bootfallen operierten.) Sie wurde als Frachter bei Ropner & Sons in Stockton-on-Tees gebaut (registriert mit 12.2.1910) und vorwiegend für Kohletransporte nach Amerika (kombiniert mit Weizentransporten retour) eingesetzt. Im Herbst 1915 von der Royal Navy übernommen, zur U-Bootfalle umgebaut und entsprechend bewaffnet. Sie operierte von Gibraltar aus im Mittelmeer. Am 16.8.1917 war sie unter Captain Smart und unter dem falschen Namen SAROS in der Straße von Messina unterwegs, als sie vom k.u.k. U-Boot U 28 gesichtet wurde.

Linienschiffsleutnant Zdenko Hudeček war am 9.8.1917 mit seinem Boot aus der Bocche zu einer Mittelmeerkreuzung ausgelaufen. Am 16.8. stand er in der Straße von Messina. Hudeček schrieb ins KTB von U 28: »11.41 Torpedo los auf einen schwarzen, beladenen Frachter, etwa 3.000 BRT. Treffer. Ein Begleitfahrzeug sieht die Torpedolaufbahn und schießt. Ab 11.58 Auslug: Dampfer sinkt mit Heck voraus, seine Bemannung wird vom Bewacher aufgenommen. 12.20 Dampfer gesunken. Drei schwache Detonationen. Begleitfahrzeug fährt nach Messina zurück.«

Die sogenannte „panic party“ ging plangemäß nach dem Treffer noch von Bord, U 28 tauchte aber nicht auf, wie das die Regie einer schwer bewaffneten U-Bootfalle vorgesehen hätte. Es war nämlich der genannte Bewacher, der französische Kriegs-Trawler HIVER, im Drehbuch nicht vorgesehen; er war nur zufällig anwesend und begann das U-Boot sofort zu beschießen. Üblicherweise sind U-Bootfallen gegen Torpedotreffer relativ resistent, u.a. sollen viele schwimmfähige Kleinbehälter in den Laderäumen (z.B. leere Ölfässer) ein Sinken verhindern. HMS BRADFORD CITY begann dagegen nach nur einem Treffer auf Position 38° 10' N, 15° 36' O zu sinken und ging 30 Minuten nach dem Treffer tatsächlich unter.

Zumindest die gesamte Crew wurde von der HIVER gerettet. (Anmerkung: in mehreren Quellen ist von einem Sinken des Schiffes 8 Seemeilen vor San Remo die Rede, das trifft aber nicht zu.)

Neben den recht oben ausführlich beschriebenen „richtigen“ Kriegsschiffen wurden eine Reihe weiterer Hilfsschiffe im Dienste der Royal Navy von österreichisch-ungarischen U-Booten im Mittelmeer versenkt. Hier eine Auflistung aller nachweisbaren Versenkungen britischer Hilfsschiffe durch k.u.k. Unterseeboote:

Versenkt:	Name:	Bauj.	BRT:	Typ:	von:
28.04.17	TEAKWOOD	1902	5315	Öltanker	U 14
13.08.17	MASTON	1912	3881	Kohlend.	U 28
16.08.17	BRADFORD CITY	1910	3683	U-B-Falle	U 28
24.08.17	KILWINNING	1898	3071	Kohlend.	U 14
26.08.17	NAIREN	1904	3700	Kohlend.	U 14
19.10.17	ELISTON	1915	2908	Kohlend.	U 14
21.01.18	WESTWALES	1912	4331	Kohlend.	U 28

Das sind sieben Einheiten mit 26.889 BRT. Nicht eingerechnet sind natürlich die zivilen englischen Frachtschiffe, die Opfer von k.u.k. U-Booten wurden.

Dieser Artikel behandelt nur die Erfolge österreichisch-ungarischer U-Boote gegen englische Kriegsschiffe. Dazu verlor die Royal Navy aber auch noch andere Kriegsschiffe im Kampf gegen k.u.k. Einheiten, darunter zwei U-Boote, konkret HMS B-10 am 9.8.1917 in Venedig durch k.u.k. Marineflieger und HMS H-3 am 15.7.1916 vor Cattaro durch Minentreffer, sowie zahlreiche kleinere Hilfskriegsschiffe, nämlich 18 kleine Kriegs-Fischdampfer als Bewacher an der Otranto-Sperre (70 bis 100 BRT).

Zusammenfassend wurden von k.u.k. U-Booten folgende Kriegsschiffe der Royal Navy torpediert:

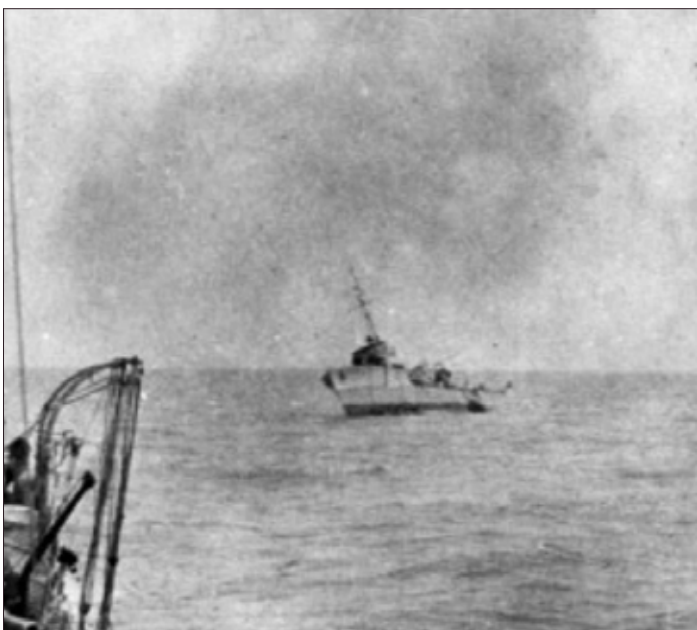
Torpedoboot HMS PHOENIX (U 27) versenkt, drei Kreuzer wurden durch Torpedos beschädigt, HMS DUBLIN (U 4), HMS EDGAR (U 29) und HMS WEYMOUTH (U 31).

Versenkt wurden zudem eine U-Bootfalle (U 28), ein Tanker und sieben Kohlendampfer im Dienste der Royal Navy.

Von der Versenkung der HMS PHOENIX durch U 27 gibt es Fotos, die im ersten Teil des Artikels aus Platzgründen nicht mehr abgedruckt werden konnten.



Zwei Aufnahmen von HMS PHOENIX.



Die tödlich getroffene HMS PHOENIX, wahrscheinlich von HMAS WARREGO aus aufgenommen, nach dem Torpedotreffer durch U 27 am 14.5.1918 mit schwerer Schlagseite nach Steuerbord. Der Kommandant und neun Mann blieben an Bord. Ein Beiboot versucht ein Schlepptau zu legen.

Der Torpedo von U 27 traf HMS PHOENIX an Steuerbord, der Schiffsrumpf war dort vom Kiel bis Oberdeck aufgerissen; er hat das Schiff zudem von Steuerbord nach Backbord durchschlagen, auch an Backbord ist nämlich ein großes Loch sichtbar und macht verständlich, warum das Schiff nach dem

Kentern in der Mitte durchbrach. Es ist erstaunlich und zeugt von hervorragender Konstruktion, dass es sich nach dem Treffer überhaupt noch ca. zwei Stunden über Wasser halten konnte und zeitweise sogar eine Bergung möglich schien. Holub wusste nicht, welches Schiff er torpediert hatte, in seinem Kriegstagebuch vermerkte er, dass einer der vier Zerstörer die angemalte Zahl „60“ führte.

Noch Hans Hugo Sokol sprach in seinem 1933 erschienenen Standardwerk „Österreich-Ungarns Seekrieg 1914-18“ nur von der Versenkung eines englischen Zerstörers „vom Typ „Archer“ (785 t), mit der Nr. 60“, schien aber den Namen nicht zu wissen.

Die Zahl 60 ist auch auf dem Foto klar zu erkennen.



Die Bucht von Spizza

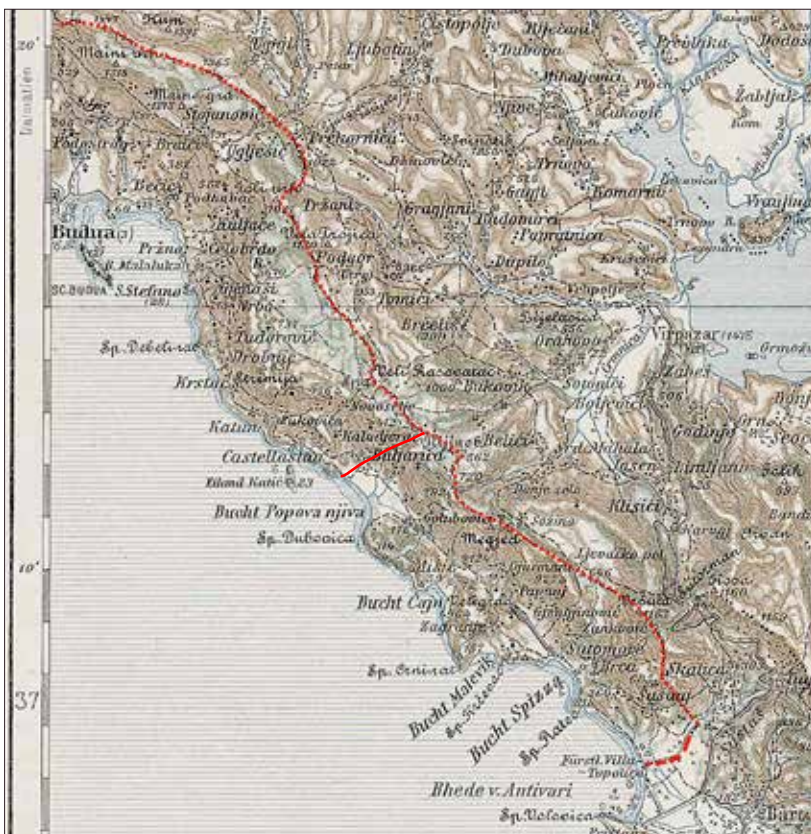
Altösterreichs letzter Gebietserwerb und südlichster Punkt

Gerhard Stadler



Am 11. Mai 1879 besetzte eine Einheit der k.u.k. Armee den Gemeindebezirk Spica, nördlich des heutigen montenegrinischen Hafens Bar. Der Küstenstrich war zwar im Krieg der um die Unabhängigkeit vom Osmanischen Reich kämpfenden Balkanvölker 1877 besetzt, doch im Berliner Vertrag 1878 Österreich-Ungarn zugesprochen worden: nur ca. 35 km², aber von großer seestrategischer Bedeutung. Dass jenes »Spizza« der letzte Gebietserwerb Altösterreichs werden sollte, konnte 1879 niemand ahnen. Die Adriaküste der Donaumonarchie hatte damit, ab der Mündung der Ausa westlich von Grado, 2234 km Länge erreicht, die der 1200 Inseln nicht mitgerechnet. Zur historischen Präzision sei darauf hingewiesen, dass von dieser Küste nur 10 km, um Fiume (heute: Rijeka) zum Königreich Ungarn gehörten, ca. 150 km (südlich Fumes, bis zum heutigen Barič Draga, gegenüber der Südspitze der Insel Pag) zum Königreich Kroatien (auch ungarische Reichshälfte), und 20 km zum 1878 okkupierten Bosnien-Herzegovina (dies gleich der heutigen Grenzziehung, bei Neum). Österreichisch waren somit ca. 2055 km Festlandsküste und alle Inseln, aufgeteilt auf die Kronländer Königreich Dalmatien und die unter der Statthalterei »Küstenland« zusammengefasste Markgrafschaft Istrien, die Gefürstete Grafschaft Görz und Gradisca und die reichsunmittelbare Stadt Triest.

Die Vorgeschichte bedarf eines Blicks auf die damalige europäische Großmachtspolitik: Seit dem Regierungsantritt von Kaiser Franz Joseph I. war die österreichische Außenpolitik desaströs gewesen: Dreimal hatte man sich in Kriege manövrieren lassen und alle als Verlierer beendet: 1859 ging die Lombardei verloren, 1866 trotz des Seesieges gegen das 1861 gegründete Königreich Italien vor Lissa Venetien, und in diesem Zweifrontenkrieg wurde Österreich nach der Niederlage von Königgrätz auch aus dem Deutschen Bund verdrängt. Die Folgen waren auch innenpolitisch und zwangen Franz Joseph 1867 zum Ausgleich mit Ungarn. Er spaltete das Habsburgerreich in zwei Staaten, verbunden (nur) durch die Personalunion des Kaisers von Österreich und des König von Ungarns, eine gemeinsame Außenpolitik und die bewaffnete Macht, und war bis zum Ende der Monarchie Hemmschuh für alle Reformen. Um Großmacht zu bleiben, wollte die Donaumonarchie eine neue Bestimmung suchen. Dafür bot sich der Balkan an, wo das noch bis zu Adria und Donau reichende Osmanische Reich von Unabhängigkeitsbewegungen der südslawischen Völker gefährdet war: »die Türkei, der kranke Mann am Bosphorus«. 1876 brachen dort wieder Aufstände



Der Gebietszuwachs von Castellastua bis zur Bucht von Spizza.

los, von Russland, das endlich das Mittelmeer erreichen wollte, unterstützt. Als Ende 1877 die Türkei vor dem Zusammenbruch stand, stimmte sie einem Vorfrieden zu, der Rumänien, Serbien und Montenegro die Unabhängigkeit bringen und ein mit Russland verbündetes und bis an die Ägäis reichendes Bulgarien schaffen sollte. Aber damit waren England und Österreich-Ungarn, die Russland vom Mittelmeer fernhalten wollten, nicht einverstanden. Fürst Bismarck, Kanzler des neuen, 1871 gegründeten Deutschen Reiches, bot sich als »ehrlicher Makler« an – von allen Mächten hatte es (noch) keine Interessen am Balkan. Der folgende Vertrag von Berlin vom 13. Juli 1878 bestätigte zwar die Unabhängigkeit Rumäniens, Serbiens und Montenegros und nahm auch ein selbständiges Bulgarien in Aussicht – dies jedoch in einem wesentlich verkleinerten Umfang, und vor allem ohne Zugang zum Mittelmeer. Österreich-Ungarn durfte die türkischen Provinzen Bosnien und Herzegovina besetzen – vielleicht wollte Bismarck eine Rückbesinnung Wiens auf Deutschland ebenso ausschließen wie zum status quo ante in Italien. Doch bereits der »Okkupationsfeldzug« im Sommer 1878 war blutig – das Selbstbestimmungsrecht der Völker war noch nicht einmal ein Schlagwort –, und daß Bosnien-Herzegovina ein Danaergeschenk war, sollte sich am 28. Juni 1914 beweisen.

Der Berliner Vertrag enthielt auch einen Artikel 29:

»Antivari und sein Küstenland werden unter folgenden Bedingungen zu Montenegro geschlagen:

Die südlich von diesem Gebiete gelegenen Gegenden, nach der im Vorstehenden bestimmten Abgrenzung, bis zur Bojana, Dulcinjo mit einbegriffen, sollen der Türkei zurückgegeben werden.

Der Gemeindebezirk Spica bis zur nördlichen Grenze des in der ausführlichen Beschreibung der Grenzen angegebenen Gebietes wird Dalmatien einverleibt...

Montenegro darf weder Kriegsschiffe besitzen, noch eine Kriegsflagge führen.

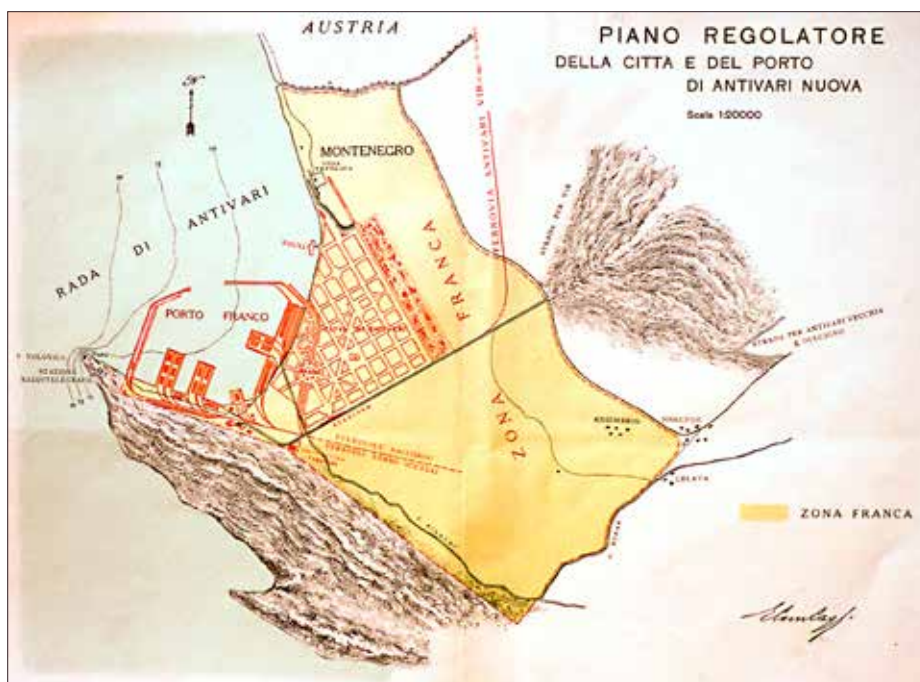
Der Hafen von Antivari und alle zu Montenegro gehörigen Gewässer sollen den Kriegsschiffen aller Nationen verschlossen bleiben...

Die See- und Gesundheitspolizei wird sowohl in Antivari als auch längs der Küste Montenegros von Oesterreich-Ungarn vermittelst leichter Küstenwachtschiffe ausgeübt werden.

Montenegro hat die in Dalmatien in Kraft befindliche See-Gesetzgebung anzunehmen. Oesterreich-Ungarn verpflichtet sich seinerseits, der montenegrinischen Handelsflagge seinen konsularischen Schutz zu gewähren...«

Antivari (das heutige Bar) war damals noch kein Hafen, sondern eine verfallende türkische Festung. Seine Zuschreibung zu Montenegro brachte diesem Kleinstaat zwar ca. 45 km Meeresküste (bis zur Mündung der Bojana, südl. des heutigen Ulcinj). Doch die Seehoheit ging an Österreich-Ungarn: Da Montenegro eine slawische, christlich-orthodoxe Bevölkerung hatte, befürchteten die anderen Großmächte ein Bündnis mit Russland, und daher sollte auch ein solcher Umweg für einen russischen Stützpunkt im Mittelmeer verhindert werden.

Die Durchführung dieses Artikels 29 bescherte Österreich zunächst eine Verfassungskrise: Der Kaiser hatte den Berliner Vertrag bereits am 26. Juli 1878 ratifiziert, sich auf die Prärogative des Staatsoberhauptes berufend, und ohne die Parlamente in Wien und Budapest zu befassen – doch die Gebietserweiterung des zur österreichischen Reichshälfte gehörigen Kronlandes »Königreich Dalmatien« bedurfte eines österreichischen Reichsgesetzes. Um dies zu erreichen, gab die Regierung nach und legte den Berliner Vertrag nachträglich dem Reichsrat vor – in der Debatte darüber wurde die Sinnhaftigkeit der Besetzung von Bosnien-Herzegovina bezweifelt. In der Rede eines durchlauchtigen Abgeordneten, des Fürsten Alois Liechtenstein, finden sich zu Spizza die süffisanten Sätze: »Die armen Einwohner dieses gottverlassenen Landstriches, die bisher gar nichts besaßen, was zur Zivilisation gehört, weder Strassen noch Bahnen, weder Gesetze noch Schulen, weder Wohlstand noch persönliche Sicherheit, werden nun mit einem Schlag etwas bekommen, was ihr Leben versüßen und zu verschönern geeignet ist, sie werden einen



Diese Skizze (ca. 1910) zeigt die Hafenzone von Antivari, die von einem italienischen Unternehmen gebaut wurde. Oben ist entlang des Baches Željeznica die österreichische Grenze eingezeichnet, links an der Landspitze die 1904 errichteten Marconi-Masten der Funkverbindung nach Bari. Ohne Verbindung ins Hinterland ist jeder Hafen zwecklos: Daher wurde bis 1908, unter Vermeidung österreichischen Gebietes, eine Schmalspurbahn über das Randgebirge nach Vir Pazar am Skutari-See gebaut, von wo aus Schiffe die Passagiere und Güter in Richtung des heutigen Podgorica weiter beförderten. Wegen der Schwierigkeit des Terrains und des altmodischen rollenden Materials war die Transportverbindung allerdings wenig zuverlässig, bis sie von der k.u.k. Besatzungsmacht 1916 renoviert wurde.

Deputierten bekommen, oder wenigstens einen Bruchteil eines Deputierten in diesem Hohen Haus«. Das Protokoll des Abgeordnetenhauses vermerkt dazu »Heiterkeit«.

Gleich nach der Kundmachung des Reichsgesetzes wurden am 14. März 1879 24 Offiziere und 400 Mann des 24. Feldjägerbataillons am Wiener Matzleinsdorfer Bahnhof unter Klängen einer Regimentsmusik »instradiert« und erreichten am 11. Mai über Triest und mit dem Schiff Cattaro Sutomore und Spizza. Die Übergabe erfolgte, feierlich und friedlich, von Montenegro an den k.k. Bezirkshauptmann von Cattaro und den Bataillonskommandanten. Die etwa 1500 ärmlichen Einwohner des 10 km langen und 3 ½ km breiten Küstenstreifens zwischen der Adria und dem bis zu 1000 hohen Sutomore Gebirge riefen das erste »Živio« auf Car Franjo Josip I. aus – so berichteten es die österreichischen Zeitungen. Fortan sollte »Spizza« in ihnen häufig vorkommen: Im »ANNO« Zeitschriften-Online-Archiv der Österreichischen Nationalbibliothek finden sich unter »Spizza« in den fast 40 Jahren österreichischer Zugehörigkeit über 2200 Fundstellen!

Aus diesem langwierig, doch leicht recherchierbaren Fundus lässt sich das Geschehen in diesem Küstenstriches in seinen »österreichischen« Jahrzehnten nachempfinden: Sie beginnt mit einem Ordensregen an die Organe, die im Mai 1879 teilgenommen haben. Die ersten Reisejournalisten kommen neugierig aus Wien, Prag und Graz und erzählen ihren Lesern über die Armut des nur aus 14 Steinhäusern bestehenden Spizza, aber auch stolz, dass Österreich nun eine Längenausdehnung von 1061 km habe, und in Spizza auf dem gleichen



Die Mündung der Željeznica in die Adria, mit dem Leuchtturm von Bar links im Hintergrund.

Die Koordinaten dieses südlichsten Punktes Altösterreichs: 42.059 nB; 19.087 öL.

Breitengrad wie in Rom sei, und nach Rom oder Athen näher als nach Wien. Bald kommt, wie in Bosnien und Herzegovina, die österreichische Zivilisation: eine Schule wird gebaut, ein Steuer- und ein Nebenzollamt eingerichtet, eine Post- und Telegraphenstation, eine Kaserne, der Bezirksgerichtsprenzel (Budva) und die (sehr niedrige) Zins-Zuschußklasse für Beamte und Soldaten fixiert. Der Kaiser spendet aus seiner Privatschatulle für den Bau einer katholischen und einer griechisch-orthodoxen Kirche, der k.k. Ackerbauminister kommt und empfiehlt den Anbau von Olivenbäumen und Textilpflanzen, eine Militärkarte 1:75 000 »Spizza« (Nr. 37/20) wird gezeichnet und gedruckt. In den Haushaltsgesetzen finden sich fast jährlich einige Tausend Gulden, später Kronen, um vom bis dahin letzten österreichischen Ort Castellastua (heute: Petrovac) einen Reitweg, später einen Saum- und dann gar einen Fahrweg bis zur neuen Grenze, dem Flüsschen Željeznica, zu bauen. Beim Bau eines Hafens in Spizza wird lange gezögert: Da die See oft stürmisch ist, wären die Kosten hoch. Als zweiter Kriegshafen neben dem Behelf Teodo in der Bucht von Cattaro) im Süden wird nicht Spizza oder Sebenico gefordert, sondern Spalato. Doch als es einen Hafen gibt verkehrt ab 1911 ein Schiff des Österreichischen Lloyd (abwechselnd SARAJEVO und BRIONI), jeden Montagmorgen ab Triest nach Spizza, in fünf Tagen und mit ca. 14 Zwischenstationen. Dazu kommt eine Linie der Ragusaner Dampfschiffahrtsgesellschaft von Cattaro, beides mit Geldern aus dem Haushalt des Kronlandes subventioniert. Modern wirkt, dass für 101 Kronen (heute: etwa € 500) ein für alle Linien und für 30 Tage geltendes Rundreisebillet angeboten wird (ohne Kabine, doch mit zwei Nächten im Hotel Imperial in Ragusa/Dubrovnik).

Auch damals war Recherchejournalismus nicht die Stärke der österreichischen Blätter: Ausführlich die Berichte über die Jubiläen des Kaisers – 1898 wird am Platz von Sutomore seine Büste enthüllt -, die anwesenden Honoratioren und die Festfolge detailliert wiedergegeben. Mitteilungen über Probleme – den Aufstand gegen die Rekrutenaushebung 1882, die Erdbeben, den andauernden Schmuggel über das Meer und die Berge, die Attentate auf Österreicher - finden sich nur versteckt und kurz, ebenso wirtschaftliche Informationen. In

den Bergen oberhalb von Spizza wird ein Quecksilber- und Zinnobervorkommen entdeckt, über den Abbau erfahren wir aber nichts. Überraschend die Mitteilung, dass der Ombrometer in Sutomore am 8. November 1896 die höchste bis dahin in Österreich ausgewiesene Regenmenge angegeben habe: 237 mm in 12 Stunden (womit Bregenz vom ersten Platz verdrängt wurde).

In den politischen Mittelpunkt rückt Spizza wieder um die Wende 1908/09: Am 6. Oktober 1908 hatte Österreich-Ungarn einseitig seine volle Souveränität über Bosnien-Herzegowina ausgedehnt (dieses bisher nur militärisch besetzte, doch unter türkischer Souveränität gebliebene Gebiet wurde damit aber nicht Teil Österreichs, sondern als »Reichslande« Österreich und Ungarn gemeinsam). Ob dazu Russland

eine wohlwollende Duldung signalisiert hatte, im Gegenzug gegen eine Unterstützung seitens der Donaumonarchie bei einem neuen Vorstoß in Richtung Bosphorus und Mittelmeer, ist bis heute ungeklärt. In der folgenden »Annexionskrise« verlangen die am Berliner Vertrag beteiligten Staaten Kompensationen für das den Vertrag überschreitende Handeln Österreich-Ungarns. Montenegro fordert das Gebiet von Spizza und die Aufhebung des Art. 29 des Berliner Vertrags. Das als »Operettenstaat« persiflierte (1905 in Franz Lehars »Lustiger Witwe«) Land in den Schwarzen Bergen hat in Fürst Nikita ein pffiffiges, um nicht zu sagen intrigantes Oberhaupt, das alle Kontakte zu seinen und des Landes Vorteilen nützt. Montenegro mobilisiert. Daraufhin übt im März 1909 ein Geschwader der k.u.k. Kriegsflotte bei Spizza demonstrativ Landungen. Der Krieg scheint unausweichlich. Doch weder Italien noch Serbien (wo Töchter Nikitas mit deren Königen verheiratet sind) noch Russland (hier hat er eine weitere seiner neun Töchter mit einem Thronanwärter verheiratet) wollen Krieg - noch nicht. Über britische Vermittlung kommt es zu einem Kompromiss: Österreich-Ungarn verzichtet auf seine Souveränitätsrechte über die montenegrinische Küste, behält aber Spizza. Daraufhin dankt dessen Bürgermeister am 26. April dem Kaiser in einer Audienz: »Der Kaiser erkundigte sich nach dem Lebensverhältnissen sowie nach der nationalen



Heutiges Straßenschild vor der Brücke am damaligen, heute begrabigten Grenzbach Željeznica, ca. 300 von der Mündung in die Adria, am nördlichen Stadtrand von Bar.

und kulturellen Lage der Spizzaner und gab seiner Genugtuung über die friedliche Lösung der Krise in herzlicher Weise Ausdruck.«

Fürst Nikita erhebt sich zum König und erklärt Antivari zum Freihafen. Mit italienischem Kapital beginnt sein Bau. Als erste besuchen französische Kriegsschiffe den neuen Hafen, wo bald auch Marconi-Sendemasten aufgestellt werden, eine der weltweit ersten Funkverbindungen über See.

Als der Weltkrieg beginnt, ziehen sich die k.u.k. Truppen gleich nach der Kriegserklärung Montenegros (6. August 1914) aus Spizza bis zu den Festungswerken von Cattaro zurück. Doch die k.u.k. Kriegsmarine sucht den Hafen von Antivari zu blockieren, die Marconi-Masten dort zu zerstören. Am Morgen des 16. August kommt es in der Bucht von



S. M. Kleiner Kreuzer ZENTA: 1896 – 99 in Pola gebaut, 2500 t, 21,8 kn. 1900 Teilnahme an der alliierten Intervention in China, 1901 – 03 Missionsreisen nach Asien, Afrika und Südamerika, 1908 in Reserve. Gesunken am 16. August 1914 vor Sutomore im Gefecht gegen ein mehrfach überlegenes französisches Geschwader. © MV-Wien

Spizza zum ersten Seegefecht des Weltkrieges: Der Kleine Kreuzer ZENTA und der Torpedoboot-Zerstörer ULAN werden vor Antivari von einem mehrfach überlegenen französischen Geschwader entdeckt und gestellt; ULAN gelingt der Durchbruch zurück in den Golf von Cattaro, ZENTA geht ca. 6 sm vor Sutomore und Castellastua, bis zuletzt feuernd, unter. 173 Seeleute sterben, 139 kommen in montenegrinische Kriegsgefangenschaft. Am 16. August 2014 bringen österreichische und montenegrinische Taucher an dem auf 70 m Tiefe liegenden Wrack einen Kranz an.

Als anfangs Jänner 1916 die k.u.k. Armee mit Unterstützung der Marine das die Bucht von Cattaro beherrschende Lovćen-Bergmassiv den Montenegrinern abringen kann, wird am 14. Jänner Spizza wieder österreichisch. Im Feber 1916 kann die k.u.k. Armee sogar den Norden Albaniens besetzen, noch 150 km Küste nach Süden, bis zum Golf von Valona (Vlore). Am 28. Jänner 1917 ist eine Delegation der dalmatinischen Gemeinden zur Audienz beim neuen Kaiser in

Schönbrunn und versichert ihm die »unverbrüchliche Treue des Königreiches Dalmatien, von Arbe (Rab) bis Spizza«. Im August 1917 verlangt der Österreichische Flottenverein, dass im künftigen Friedensvertrag das österreichische Territorium bis Valona auszudehnen sei, um für alle Zukunft einer Bedrohung durch Albanien und Montenegro zuvorzukommen. In den folgen Monaten findet sich Spizza nur mehr in den in den fast täglichen »Verlustlisten« des Kriegsministeriums erwähnt, als Heimatort von Gefallenen,

1919 geht Montenegro im Südslawischen Staat auf, erst seit Juni 2006 ist es wieder ein unabhängiger Staat, mit einer Küstenlinie von ca. 300 km. Bar ist sein internationaler Hafen, bedeutend nur als Fährhafen von Ancona und Bari. Sutomore ist, halben Wegs zwischen Bečići (etwa: »Strand von Wien«) und Ulcinj, gehobenen Baderessorts mit neuen Hotelbettenburgen, ein einfacher, billigerer Badeort, an der unter Tito erbauten Bahn Belgrad – Podgorica – Bar. Sie war mit vielen Kunstbauten in den siebziger Jahren eine der Glanzleistungen des europäischen Bahnbaus. Spizza (Šušanj) ist ein unscheinbarer Vorort von Bar – den Grenzbach Željeznica gibt es noch, so dass unsere seinerzeitige Grenze genau lokalisierbar ist. Aber sonst erinnert nichts an die österreichische Zeit – bis auf die Kaiserbüste von Sutomore, die vor einigen Jahren im Meer gefunden wurde. Sie wartet im Depot des 500 m südlich der alten Grenze gelegenen Museums von Bar, einstmals König Nikitas Villa am Meer, auf ihre Restaurierung und – vielleicht – Wiederaufstellung.

Literaturhinweis zur politischen und Verkehrs-Geschichte der Region von 1878 – 1918: *Keith Chester, The Railways of Montenegro. The Quest for a Trans-Balkan-Railway*, Stenfalls, Malmö 2016.

Über den Autor: *Dr. iur. Mag.rer.soc.oec. Gerhard Stadler, Sektionschef i.R. im österreichischen Verkehrsministerium, Direktor der Europäischen Flugsicherungsorganisation „Eurocontrol“ i.R., einschlägige Veröffentlichungen.*



Kranz am Wrack der ZENTA zur Erinnerung an deren Versenkung am 16.8.1914. © Franz Mittermayer

HAPAG Frachter Seattle im Kreuzfeuer

Roland Hanewald, UW-Fotos Stefan Baehr



Der 1928 bei der Deutschen Werft in Hamburg-Finkenwerder vom Stapel gelaufene Hapag-Frachter SEATTLE, 7369 BRT, hätte es zu Beginn des 2. Weltkriegs von der Karibik fast zurück in die Heimat geschafft. Doch vor der norwegischen Küste kam es zu einem kuriosen Zwischenfall, der dazu führte, dass das schöne Schiff mit dem Namen eines nordamerikanischen Indianerhäuptlings auf dem Meeresboden endete.

Zur Internierung nach Curaçao

Im Mai 1939, als noch alles relativ ruhig war, durchfuhr die SEATTLE den Panamakanal, um Los Angeles, San Francisco und Tacoma anzulaufen. Die Rückreise führte über mehrere mittelamerikanische Häfen, in denen u. a. Südfrüchte, Holz, Stückgut, Felle, Honig, Kaffee und Tee geladen wurden, also eine recht exotische und teure Fracht, deren Anbordnahme einige Zeit in Anspruch nahm. Inzwischen stand der Krieg kurz vor der Tür, und die SEATTLE wurde funktelegrafisch per sogenanntem QWA-Code angewiesen, entweder heimzukehren oder einen neutralen Hafen anzulaufen. Ein Durchbruch erschien nicht praktikabel, für eine etwaige Internierung bot sich deshalb Willemstad auf Curaçao an, wo schon mehrere deutsche Frachter lagen. Dort machte die SEATTLE am 29. August 1939 fest. Die VANCOUVER, ebenfalls ein Hapag-Schiff, lief wenig später ein.

Flucht ins Ungewisse

Schon bald nahmen die niederländischen Behörden auf den Inseln eine feindselige Haltung an, die sich ab Anfang Januar 1940 verschärfte und den Kapitänen der mittlerweile vier verbliebenen deutschen Schiffe Anlass gab, einen Fluchtversuch ins Auge zu fassen. Am 4. März brachen die SEATTLE und die MIMI HORN zu nächtllicher Stunde von den ihnen zugewiesenen Ankerplätzen aus, die HANNOVER in der nächsten Nacht. Die VANCOUVER blieb zurück und wurde von den Holländern beschlagnahmt. Von den drei Flüchtlingen erreichte nur die SEATTLE unter Kapitän Hermann Lehmann europäische Gewässer. Sie lief am 31. März in Tromsø ein und setzte wenig später die Fahrt unter norwegischer Eskorte mit Kurs auf Deutschland fort. Am 9. April ging sie nach einer Nebelpause vor der Insel Oksøy bei Kristiansand anker auf, als ein grosser deutscher Flottenverband unter Führung des Kleinen Kreuzers KARLSRUHE auf dem Plan erschien, um im Rahmen der Operation Weserübung die Besetzung Norwegens einzuleiten. Was nun geschah, lässt sich nicht mehr genau nachvollziehen. Jedenfalls setzte eine gewaltige Ballei ein, in deren Verlauf die SEATTLE einen schweren Treffer mittschiffs erhielt, der sie sofort in Brand setzte. Er rührte vielleicht von der norwegischen Küstenbatterie her, die den



Ein Photo aus besseren Tagen, die SEATTLE unterwegs.

Frachter als Teil der Invasionsflotte ansah, welche von der SEATTLE wiederum für Engländer gehalten wurde. Womöglich kam der tragische Schuss aber auch von dem eskortierenden Zerstörer GYLLER. Oder sollte eine Bombe verantwortlich gewesen sein, verfrüht abgeworfen von einer deutschen Heinkel HE-111 im Anflug auf die nahen landseitigen Befestigungen? Das ließ sich im Nachhinein nicht mehr klären, und einer gab dem anderen später die Schuld. Die Besatzung konnte sich retten und wurde vorübergehend gefangen genommen. Der brennende Frachter versank vier Tage später bei Dvergnesstangen im Korsvikfjord. Auch die KARLSRUHE ereilte am 9. April das Schicksal. Sie wurde von dem britischen U-Boot HMS TRUANT torpediert und sank nahe der Insel Oksøy. Für Kapitän Hermann Lehmann von der SEATTLE hatte die Episode ein absurdes Nachspiel. Er wurde von einem Feldgericht wegen des angeblich fahrlässigen Durchbruchversuchs (weil er die massgeblichen QWA-Funksprüche nur unzureichend entschlüsseln konnte) zu sieben Wochen Festungshaft verurteilt, dann aber begnadigt und später sogar zweimal wieder als Kommandant eingesetzt.



HAPAG (Hamburg-Amerikanische Packetfahrt AG)-Schiff SEATTLE.

Gefährliches Tauchziel

Das Wrack der SEATTLE wurde erst 1988 durch einen norwegischen Taucher geortet und gilt seither als eines der beliebtesten Ziele des Landes für Froschmänner und –frauen. Ein Tauchgang ist allerdings mit einigen Gefahren verbunden. Das Heck des Wracks ragt bis auf 21 m hinauf, ist also ziemlich problemlos erreichbar, bietet außer dem freiliegenden Ruderquadranten jedoch wenig Spektakuläres. Der Bug liegt dagegen auf 72 m, ein umgekehrter Everest für Amateurltaucher. Ausserdem ist der Rumpf wegen der prekären Lage zweimal eingeknickt, was die Stabilität der Strukturen zusätzlich zur Schwächung durch das langanhaltende Feuer ernsthaft beeinträchtigt hat. Mindestens vier Taucher kamen bislang auf der SEATTLE ums Leben; einer von ihnen wurde durch einstürzende Wrackteile eingeschlossen und ertrank; die Leiche musste aus ihrem Gefängnis herausgeschnitten werden. Anderen wurde offenbar die große Tiefe zum Verhängnis. Wer unbedingt das Ruderhaus besuchen will, zweifellos die primäre Sehenswürdigkeit, muss auf 50 m absteigen, wo der Tiefenrausch bereits lauert. Die meisten Taucher halten sich vernünftigerweise an das Heck. Auf eine Inspektion der Schiffsschraube müssen sie allerdings auch verzichten, denn der Propeller wurde schon vor längerer Zeit abgetakelt, und nur die nackte Welle steht noch hervor. Von sportlichem Genuss kann ebenfalls keine Rede sein, denn das Wasser ist eisig kalt. Erfahrung unter annähernd arktischen Verhältnissen ist deshalb unerlässlich; Anfänger haben in diesen Gefilden nichts zu suchen. Ein Abenteuer ist's schon, und genau das findet man hier. Allerdings vielleicht nicht mehr lange. Nachdem 2006 der Schornstein unvermittelt weggebrochen war, rechnen norwegische Behörden damit, dass das Wrack irgendwann bald mal vollends in sich zusammenkrachen und Taucher unter sich begraben könnte. Von einem generellen Tauchverbot ist bereits die Rede. Das wäre dann wirklich das Ende der SEATTLE.



HNOMS GYLLER hier auf einer Aufnahme aus 1953 wurde nach der einnahme von Kristiansand erbeutet und in die deutsche Kriegsmarine übernommen. Es erhielt den Namen Löwe und war der Gustloff auf ihrer letzten Fahrt nach Westen zugeteilt. Nach deren Versenkung durch das sowjetische U-Boot S 13, nahm das Torpedoboot die unglaubliche Anzahl von 472 Schiffbrüchigen auf. Bild Wikipedia



Ein Anker der SEATTLE ist in Kristiansand ausgestellt.



Ein Taucher beleuchtet die Propellerwelle, die Schiffsschraube haben Altmetsammler schon »verwertet«.

Technische Daten: Kombischiff SEATTLE

Bauwerft:	Deutsche Werft, Hamburg-Finkenwerder, BNr.104
Stapellauf	28. März 1928
Indienststellung	7. Juni 1928
Verbleib	9. April 1940 nach Artillerie- oder Bombentreffer bei Kristiansand gesunken
Länge	146,0 m (Lüa)
Breite	18,7 m
Tiefgang	max. 8,45 m
Vermessung	7.369 BRT
Besatzung	57
Maschine	1 xMAN-Siebenzylinder-Zweitaktdiesel
Maschinenleistung	5.400 PS (3.972 kW)
Höchstgeschwindigkeit	14 kn (26 km/h), 1 Propeller
Tragfähigkeit	9.773 tdw
Zugelassene Passagierzahl	24-38

Die Torpedo-Lanzierstationen der Firma Whitehead in der Küstenverteidigung des Golfs von Fiume im Ersten Weltkrieg

Nikolaus Sifferlinger



Mit der Ausweitung des Weltkrieges und der Kriegserklärung Italiens an Österreich-Ungarn am 23. Mai 1915 war auch absehbar, dass Fiume (heute: Rijeka) das Ziel feindlicher Angriffe werden könnte. Zwar ist durch die vorgelagerten Inseln und die Küsten Ost-Istriens und Nord-Dalmatiens ein überraschendes Eindringen in den Kvarner vor Fiume erschwert, aber bei schlechter Sicht durch Nebel und bei Dunkelheit durchaus möglich. Und mit Unterseebooten und kleineren, schnell laufenden Torpedobooten war ein Vorstoß in den Kvarner möglich, wie auch spätere Unternehmen zeigen sollten.

Auch war Fiume der Ausgangspunkt für die Versorgung von Cattaro, der Front mit Montenegro und ab 1916 in Albanien mittels Nachschubkonvois und ein Absperren mit Minen daher der eigenen Schifffahrt hinderlich.

Fiume war mit seiner Torpedofabrik (auch wenn diese mit Kriegsbeginn mit Italien nach St. Pölten ausgelagert wurde), der k.u.k. Marineakademie (auch ausgelagert), den Werften von Danubius und in Porto Re und den sonstigen industriellen Einrichtungen und auch als Ausgangspunkt der Versorgung der Albanienfront ein durchaus ein lohnendes Ziel für die Alliierten.

Am 8. Juni 1915 griff das italienische Luftschiff CITTÀ DI FERRARA die Werft Ganz & Co, Danubius in Fiume mit 4 Bomben an, wurde aber dann vom k.u.k. Seeflugzeug L 48 abgeschossen. Dies war der erste Angriff auf Fiume im Weltkrieg und es war klar, dass weitere folgen würden.

Im Juni 1916 wurde Rear-Admiral Mark Kerr der neue Befehlshaber der britischen Streitkräfte in der Adria. Er war der Meinung, dass die Torpedofabrik in Fiume die einzige in Österreich-Ungarn war und daher ihre Zerstörung die Unterseebootkriegsführung aus der Adria lähmen würde. Dabei sollten mindestens vierzig Seeflugzeuge durch Kreuzer oder andere Schiffe in Reichweite von Fiume gebracht werden und Unterseeboote in Lauerstellung liegen sollten, falls die k.u.k. Flotte zur Gegenaktion auslaufen würde.

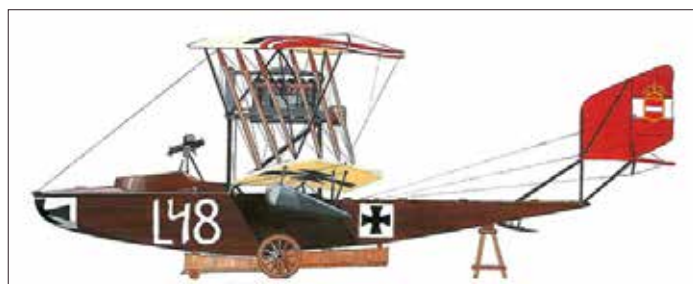
Die Idee wurde vom italienischen Marineoberbefehlshaber aufgenommen und am 1. August 1916 starteten 24 italienische Caproni-Bomber von Pordenone, von denen 18 Fiume erreichten und 148 Bomben auf die Torpedofabrik abwarfen. Der Tender ELÖRE geriet durch zwei Bombentreffer in Brand und sank beim Löschen. Es gab 3 Tote und 7 Verwundete.

In der folgenden Nacht sollten zwei italienische Marine-Luftschiffe die Torpedofabrik erneut angreifen, mussten aber wegen ungünstiger Wetterverhältnisse den Einsatz vorzeitig abbrechen.

Da am 31. Juli 1916 am Eingang zum Kvarner das italienische Unterseeboot GIACINTO PULLINO auf die Klippe Galiola

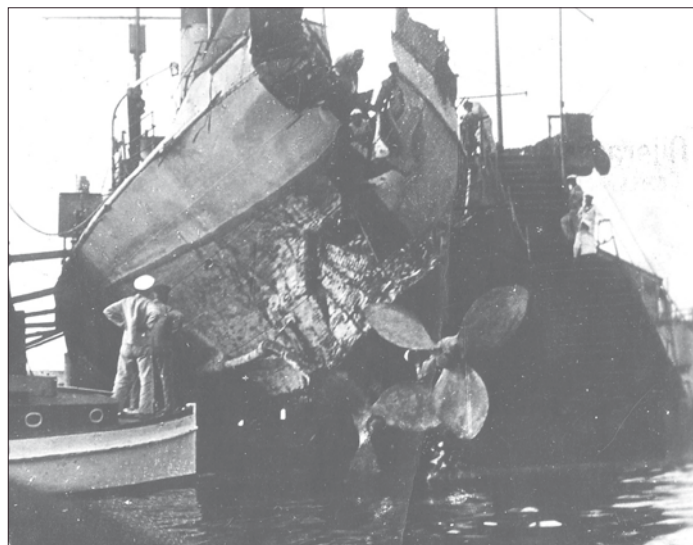


Abschuß des italienischen Luftschiffes Typ M CITTÀ DI FERRARA durch Lohner Flugboot L 48 (LSchl. Klasing, Frgtl. Cronewald). Tb 4 eilt zur Rettung Schiffbrüchiger herbei.



Lohner L 48, Indienstellung 20.5.1915, Lge. 10,85 m, Spw. 16,2 m, Geschw. 105 km/h. Nach Notlandung am 5.9.1915 gesprengt.

aufstieg, waren auch Unterseeboote auf Lauerstellung. Bei der Bergung von GIACINTO PULLINO wurde das Torpedofahrzeug MAGNET vom italienischen Unterseeboot SALPA bei Vnetak torpediert und das Heck abgerissen. MAGNET konnte nach Pola eingeschleppt werden. Und am 4. August jagte das Torpedoboot 78 T erfolglos ein Unterseeboot im Golf von Fiume.



Torpedofahrzeug MAGNET im Dock zur Reparatur des Heckteils. 510 t, Lg. 67 m, Br. 8,2 m, 26 kn, 6 – 47 mm SFK, 3 TR, 80 Mann.

Diese Ereignisse bestätigten die Vorbereitung zum Schutz des Golfs von Fiume.

Um für den Fall eines alliierten Angriffs auf Fiume besser gerüstet zu sein, wurde mit Erlass OK/MS No. 5990 vom 30. August 1915 angeordnet, aus der Ausrüstung der Firma Whitehead&Co. vier Torpedolanzierbatterien im Golf von Fiume einzurichten. Die Aufstellung wurde auch vom langjährigen Angestellten und Leiter der Lanzierstation der Torpedofabrik Linienschiffsleutnant i. d. R. *Richard Kühnel* unterstützt.

Diese Lanzierbatterien erhielten die Bezeichnungen Station I., II., III. und IV.. Die drei letzteren waren ständig aufgestellt und armiert und waren jederzeit aktionsfähig. Station I., die aus der Lanzierstation der Torpedofabrik bestand, hatte einen Lanzierapparat ständig einsatzbereit. Der 2. Lanzierapparat wurde jedoch für die Übergabearbeiten zum Einsteuern von neuen Torpedos benötigt und konnte im Bedarfsfalle innerhalb von wenigen Stunden für einen Kriegseinsatz eingerichtet werden.

Man ging von der Annahme aus, dass bei Gefahr einer Aktion gegen den Golf von Fiume diese, bei größeren feindlichen Einheiten, rechtzeitig erkannt würde. Bei Gefahr sollten die Besatzungen der Stationen noch durch zusätzliches Personal aus der Torpedofabrik in Fiume durch Zuführung mit schnellen Motorbooten verstärkt werden, die Stationen waren aber auch mit den vorhandenen Personal einsatzfähig.

Die Mannschaften wurden zwischen den Stationen tourenweise ausgetauscht, damit auch das Personal der exponierten Stationen regelmäßig nach Fiume kommen konnte.

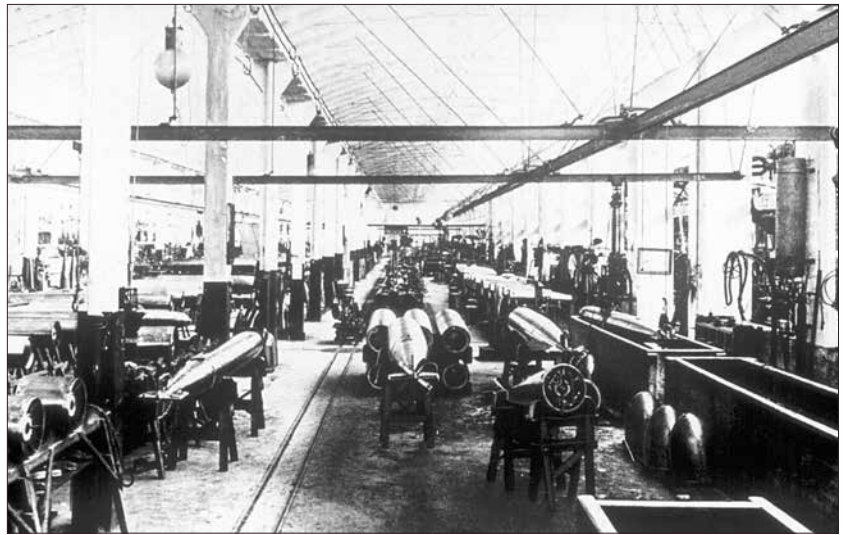
Das Nachfüllen der Luftreservoirs der Torpedos erfolgte bei allen Stationen durch den Dampfer ELÖRE etwa alle drei Wochen. Die Nachregulierung der Richtungssteuerungen wurde alle 5-6 Wochen vorgenommen.

Station I. – Lanzierstation der Torpedofabrik

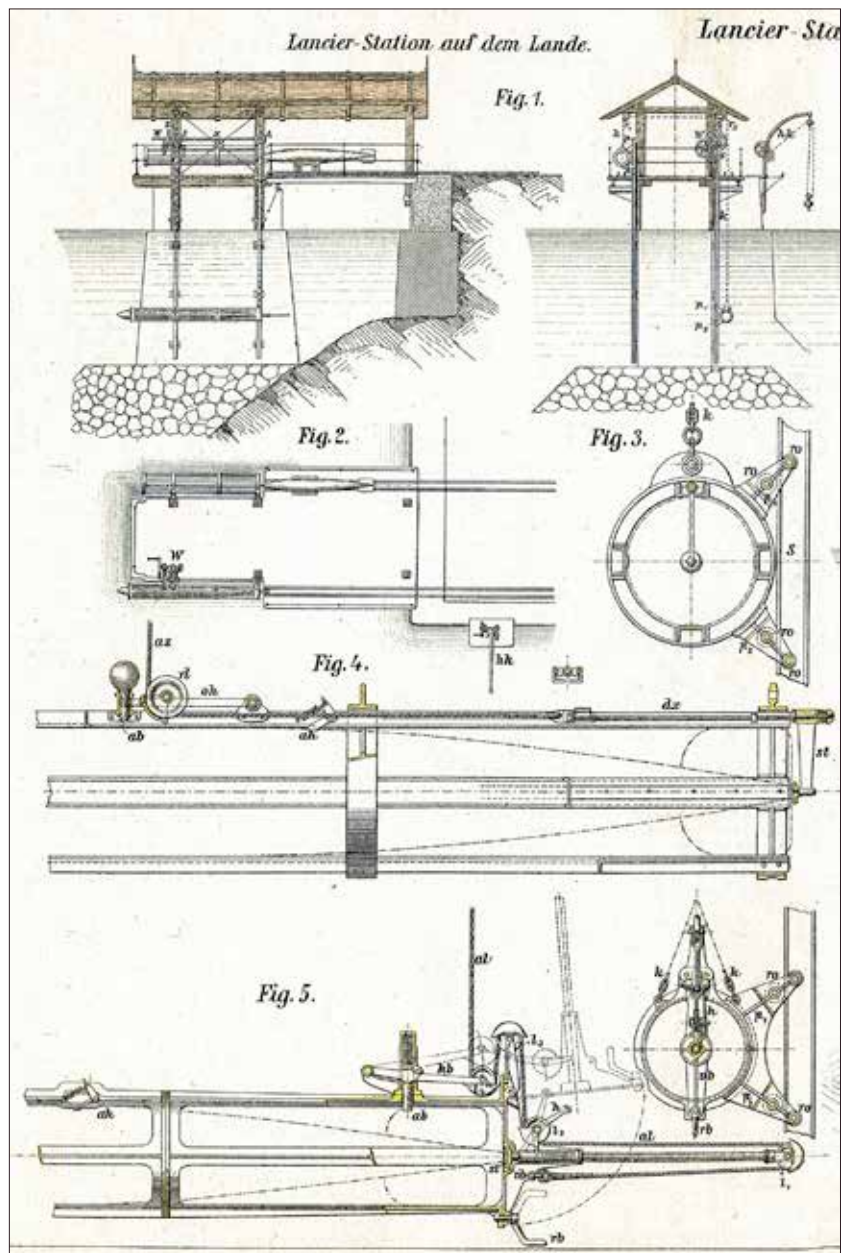
Die Station I. war die Lanzierstation der Torpedofabrik – Stabilimento Silurificio Fiumano – und hatte zwei Apparate mit bis zu 6 Torpedos zur Verfügung.

Diese wurde so adaptiert, dass sie im Bedarfsfalle als Lanzierbatterie dienen konnte, ohne sie ihrem eigentlichen Zweck, dem Einlanzieren der fertiggestellten Torpedos und der Durchführung von Versuchen, zu entziehen.

Die Station verfügte über einen 53 cm Oberwasserlanzierapparat mit Luftimpuls, der 120° bestreichen konnte, von Molo lungo bis Moschenizzo, und jederzeit einsatzbereit war.



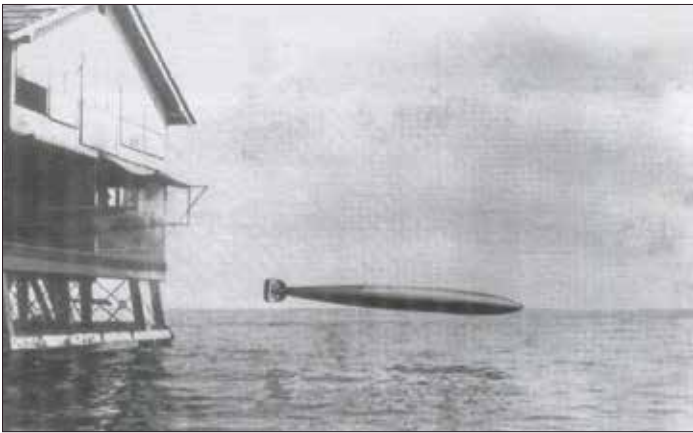
Montagehalle für die Torpedos in der Whitehead Torpedofabrik.



»Lancier-Station auf dem Lande« aus dem k.u.k. Torpedo-Atlas 1895. Der zweite Lanzierapparat der Station I war ähnlich aufgebaut, jedoch mit schwenkbarem Torpedogestell..



Torpedolanzierstation Whitehead Ende 19. Jhdt.



Lanzierstation der Torpedofabrik Fiume bei einer Erprobung, Anfang 20. Jhdt. Slg. Smokvina

Die Installierung des zweiten 53cm Oberwasserlanzierapparats war so vorbereitet, dass der Apparat selbst, welcher sonst für die Übergabelanzierungen auf einer absenkbaren Plattform installiert war, in rund vier Stunden auf einem vorbereiteten Pivot montiert werden konnte. Der Bestreichungswinkel war dann derselbe wie am ersten Apparat.

Als Torpedos waren die 53 cm Ausführungen mit 150 oder 180 kg Sprengladungen und Laufstecken von 7.000 oder 10.000 m verfügbar.

Die Besatzung bestand aus einem Oberstabstorpedomeister, einem Torpedoinstruktor und drei Mann der k.u.k. Kriegsmarine und 10 Mann der Torpedofabrik. Für die rasche Ummontierung des 2. Apparates waren noch drei Mechaniker und sechs Arbeiter der Fabrik eingeschult.

Die Schutznetze der Torpedostation gegen Süd mussten für den Einsatzfall eingeholt werden, auch dies war vorbereitet.

Station II. – Peniche im Kanal von Faresina

Im südlichen Teil von Faresina (heute: Vela Vrata) war eine 120 t Peniche auf 35 m Tiefe verankert. Die Peniche war mit drei modernen Lanzierrohren auf Zentralpivot mit Führungsschaukel ausgerüstet. Die Ausschussrichtung von West-südwest bis Norden beherrschte den Kanal von Faresina. Es waren 5 Stück 45 cm Torpedos mit 5,5 m Länge und 130 kg Sprengladung vorhanden. Die Torpedos waren auf 6.000 m mit einer Geschwindigkeit von 29,5 kn und einer Tiefeneinstellung von 3 m einreguliert.

Im Vorschiff der Peniche befand sich die Unterkunft der Wachmannschaft. Zur See hin wurde die Peniche durch eingehängte Stahlplatten von 11 – 13 mm Stärke gegen Gewehrfeuer gepanzert. Durch Anstrich und Reisig wurde die Peniche gegen See hin getarnt.

Die Besatzung bestand für den Bereitschaftsstand aus einem Torpedomeister, einem Torpedoinstruktor und drei Matrosen der k.u.k. Kriegsmarine, einem Torpedovormann und einem Matrosen der Torpedofabrik. Im Alarmfalle sollten noch drei Torpedisten der Torpedofabrik mit einem schnellfahrenden Motorboot mit zwei Mann Besatzung dazukommen.

Nachdem von der Peniche gegen Süden keine Einsicht in den Kanal gegeben war, wurde auf dem nördlich der Bucht gelegenen Hügel neben der Kapelle St. Antonio eine Beobachtungs- und Signalstation errichtet. Deren Besatzung bestand aus einem Steuerunteroffizier und drei Mann.

Ein im Nordosten der Bucht befindliches Finanzwachhaus diente als feste Unterkunft für die Station II. Von dort war auch eine Telefonverbindung mit der nächstgelegenen Signalstation Gradiste und zur Station III. verfügbar.



Die Beobachtungsstelle der STATION II. bei der Kapelle San Antonio.

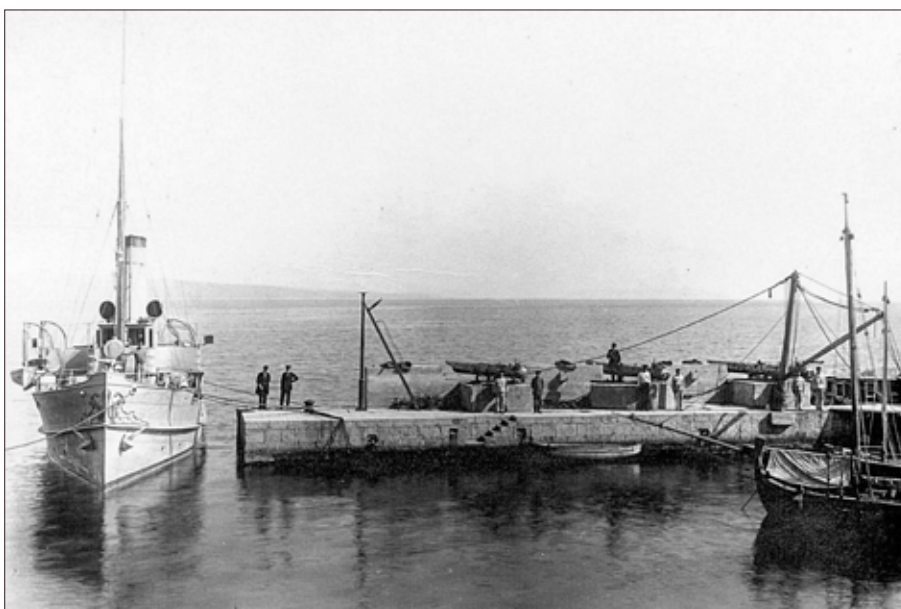


Die STATION II., eine 120 t Peniche mit drei Lanzierrohren. Gut zu sehen auch die seeseitige Tarnung. Blickrichtung nach Westen zur Ostküste Istriens

Station III. – Am Molo von Caisole

Die Station III. wurde auf dem bestehenden Molo des kleinen Bootshafens von Caisole (heute: Beli) an der Ostseite der Insel Cherso (heute: Cres) errichtet. Dazu wurde eine Schutzmauer aus Eisenbeton mit drei Bettungen für die Lanzierapparate errichtet. Sowohl Lanzierrohre und Torpedos waren verschiedene Typen und die Torpedos wurden auf 6.000 m Laufstrecke und 3 m Tiefe einreguliert. Als Waffen waren ein Stück 45 cm Torpedo mit 6,5 m Länge und 130 kg Sprengladung sowie vier Stück 45 cm Torpedos mit 5,5 m Länge und 130 kg Sprengladung vorhanden.

Die Besatzung bestand aus einem Unterbootsmann Torpedomeister, einem Torpedoinstruktor, einem Marsgast für Telefonleitungsreparaturen und drei Mann der k.u.k. Kriegsmarine sowie einem Torpedovormann und einem Torpedisten der Fabrik. Im Alarmfalle sollten noch drei Torpedisten in einem



STATION III. am Molo von Caisole. Blickrichtung gegen Osten.

schnellen Motorboot mit zwei Mann Besatzung aus Fiume kommen.

Station IV. – Am Anlegekai der Bucht Percine

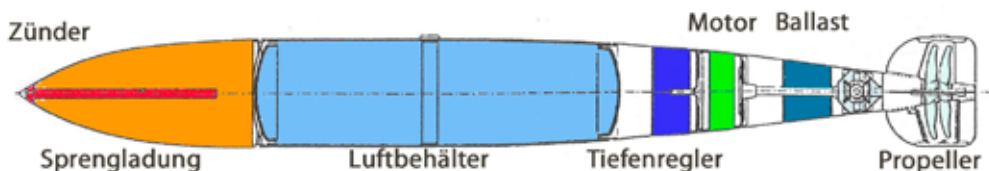
Auf dem Anlegekai der Dampfer am ungarischen Litorale unter der Ortschaft Sveti Jakov /Jadranova am Nordende der Bucht Percine wurde auf einer Eisenbetonbettung ein 45 cm Lanzierapparat mit Führungsschaukel installiert. Für die Bedienungsmannschaften wurde aus Schiffsbauplatten eine Art Schutzpanzer aufgestellt. Da der Anlegekai zweimal täglich von Dampfern genutzt wurde, war der Torpedo nur im Bedarfsfalle im Lanzierrohr. Der Transport zum Magazin erfolgte über eine 46 m lange Schienenbahn.

Die beiden 45 cm Torpedos von 5,2 m Länge und 115 kg Sprengladung waren für eine Laufstrecke von 2.000 m bei einer Tiefe von 3 m einreguliert.

Die Besatzung bestand aus einem Torpedomeister, einem Quartiermeister und drei Matrosen der k.u.k. Kriegsmarine, einem Torpedovormann und einem Torpedisten der Torpedofabrik. Dazu sollten im Alarmfall von der Torpedofabrik noch drei Torpedisten entweder per Motorboot oder per Landverbindung mit dem Auto zugeführt werden.



Die Bucht von Percine mit der Kirche Sveti Jakov und Dampfer der »Ungaro-Croata«.



Quellen:

OK/MS 2466 ex 1916, k.u.k. Marine-Stationen-Kommando Fiume, Torpedo-Lanzierstationen im Golf von Fiume, Res. No. 333, Fiume, 11. April 1916.

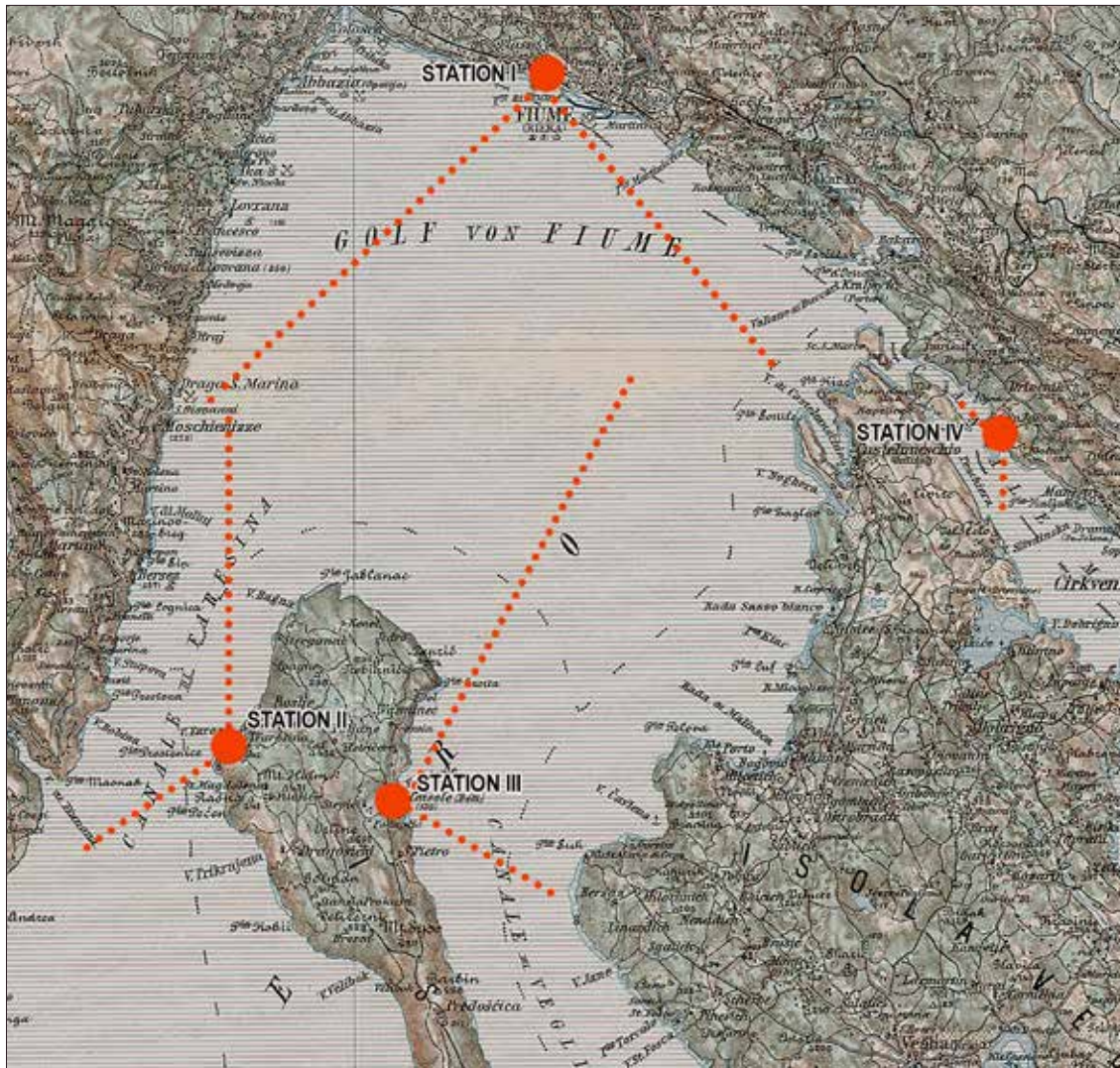
Halpern, Paul G., The Battle of the Otranto Straits, Indiana University Press, Bloomington 2004.

Segelhandbuch der Adria, Hydrographisches Amt der k.u.k. Kriegsmarine, Pola 1906.

Siehe Erwin, Zeittafel der maritimen Kriegereignisse der k.u.k. Kriegsmarine 1914-1916, k.u.k. Kriegsmarine Archiv, Wien 2013.

Helmut W. Malnig, Die Torpedos in der k.u.k. Kriegsmarine, NWV Verlag GmbH, Wien+Graz 2014.

Wladimir Wichelburg, Die Handelsschiffe Österreich-Ungarns im Weltkrieg 1914 – 1918, H. Weishaupt Verl. Graz 1988.



Karte des Golfs von Fiume mit den Positionen der Stationen und den ungefähren Bestreichungswinkeln der Lanzierrohre.



Der Dampfer ELÖRE (= Vorwärts) der Kön. ungarischen Seebehörde der zur Versorgung der Lanzierstationen eingesetzt wurde. Ab 1915 im Dienst der Kriegsmarine, armiert. Lg. 35 m, Br. 6 m, Tg. 3,1 m, 168 t, 500 PS, Bergudi, 1895.

Seeschlacht 1866² hoch zwei

Gefechte auf dem Gardasee

Robert A. Tögel



Übersicht Seeschlachten 1866



Die Seeschlacht rund um Lissa/Vis und ihr siegreicher Ausgang war ein maritimer Höhepunkt des Jahres. Doch die k.k. Marine-Angehörigen waren auch „landeinswärts“ sehr erfolgreich. Am Gardasee! Und mit dem gleichen Ende.

Zur Einleitung/Erinnerung: Das Jahr 1866 war ein problematisches Jahr für das Kaisertum Österreich.

Die Preußen wollten die Vorherrschaft im »Deutschen Raum« gewinnen. Das junge Königreich Italien wollte alle Länder, die zur Monarchie gehörten und die Einwohner italienischer Herkunft hatten, in Besitz nehmen.

Preußen und Italien – gegen das Kaisertum Österreich

19. Juni 2016. Preußen tritt aus dem »Deutschen Bund« aus und erklärt Österreich den Krieg.

20. Juni 2016. Königreich Italien erklärt Österreich den Krieg.

Bereits zwei Tage später griff eine italienische Armee die Gegend des k.k. Festungsvierecks Peschiera – Verona – Legnano – Mantua an, wobei es zur Schlacht von Custoza kam.

Preussen und Italien vereinbaren eine Kriegsgemeinschaft.

Trotz des Sieges der Österreicher bei Custoza gab es weiterhin immer wieder Auseinandersetzungen, weil die Italiener immer noch Räume als Bereicherung für spätere Friedensverhandlungen gewinnen wollten.

Unter anderem bereitete sich eine Revolutionsarmee des Giuseppe Garibaldi für einen Angriff auf Südtirol und im Speziellen auf das Gebiet rund um den Gardasee vor.

Die k.k. Flottille am Gardasee.

Ab dem Mai 1866 gab es am Gardasee eine Flottille, die aus den Kanonenbooten SCHARFSCHÜTZE, WILDFANG, RAUFBOLD, WESPE, SPEITEUFEL und USKOKE bestand. Außerdem waren die beiden Raddampfer FRANZ JOSEPH (JOSEF) und HESS einsatzbereit und mit Kanonen ausgestattet.

Kommandant der Flottille war Korvettenkapitän Moritz Monfroni von Monfort.

Übersicht Gardasee 1866



- k.k. Bereichshauptstadt Verona
- k.k. Haupthafen und Werft Peschiera
- k.k. Hafen Riva am Nordende
- ital. Haupthafen Salò mit Land-Batterien
- ital. Nebenhafen Gargnano mit Land-Batterien

Der Liege- und Werfthafen befand sich in Peschiera – einem der Eckpunkte des k.k. Festungsvierecks Peschiera – Verona – Legnano – Mantua.

Zur offiziellen Indienststellung der k.k. Kanonenboote am 4. Mai 1866 wurden auch diese mit Eisenbahnschienen gepanzert und patrouillierten laufend vor dem Hafen von Salò.

Die italienische Flottille am Gardasee.

Die Italiener verfügten über 6 Kanonenboote mit 40-Pfündern und waren daher der k.k. Flottille eigentlich überlegen. Der Hauptstützpunkt war Salò in einer tiefen Bucht nordwestlich des k.k. Haupthafens. In Salò und in Gargnano waren am Ufer starke Kanonenbatterien stationiert.

Außerdem hatten die Italiener das ursprüngliche k.k. Schiff S.M.S. BENACO, das gesunken war, gehoben und wieder in Dienst gestellt.

Die 6 eisernen Kanonenboote wurden von den Franzosen hinterlassen und waren mit jeweils einem 16 cm und 8 cm Geschütz mit gezogenen Läufen neu ausgestattet worden: CASTELNEDOLO, TORRIONE, FRASSINETTO, POZZOLENGO.

Neu gebaute Boote: MINCIO, ADDA und der Raddampfer BENACO als Transportschiff.



Einheiten der Gardaseeflottille. Im Hintergrund rechts Raddampfer FRANZ JOSEPH.



Die Seeschlacht am Gardasee

1866. Erklärungen:

k.k. Südarmee - Eine der beiden Armeen des Kaiserreiches Österreich, die durch die Fronterstellung gegen Norden (Preußen) und Süden (Königreich Italien) notwendig wurden. Kommando durch den Erzherzog Albrecht von Österreich. Bezeichnung Custozza|Custoza ital.

Garibaldikorps – Gegner. Freikorps unter Führung von General Giuseppe Garibaldi. Freischärler-Truppe von 40.000 Mann

Kriegserklärung Italiens am 20. Mai 1866.

Es gab immer wieder Nachrichten, dass garibaldische Freischärler in Südtirol und rund um den Gardasee einmarschieren sollten...

Kampfbeginn am Gardasee.

Am 23. Mai erhielt der k.k. Flottillenkommandant Monfroni die Nachricht der Kriegserklärung Italiens an Österreich. Bereits am gleichen Tag beschossen die k.k. Kanonenboote die Ufer von Maderno, um die Freischärler zu vertreiben.

Die italienischen Kanonenboote lagen zwar in Sichtweite der Aktionen, blieben aber im Schutz der Uferbatterien im Hafen liegen. Auch mit weiteren Einsätzen der k.k. Flottille ist es nicht gelungen, die gegnerischen Boote aus dem Hafen zu locken.

24. Juni, Schlacht bei Custozza.



Erzherzog Albrecht von Österreich, der Oberkommandierende der Südarmee. (Denkmal vor der Albertina)

Bei Custozza kam es dann am 24. Juni zum Zusammenstoß der beiden Heereseinheiten, wobei es der k.k. Südarmee gelang, die feindlichen Heeresgruppen zu besiegen und zurückzudrängen. Nach dem Sieg von Custozza drang die k.k. Südarmee weiter gegen Süden vor und überschritt die vor dem Krieg bestehenden Grenzen. Auch weit über den Gardasee drangen Truppenteile vor, um die Flanke in Richtung Mailand zu sichern.

30. Juni: S.M.Kanonenboot WILDFANG sah drei feindliche Kanonenboote mit einem Raddampfer aus Salo herauskommen und fuhr ihnen entgegen. WILDFANG wurde von Landbatterien beschossen. Die Italiener fuhren in den Hafen zurück.

1. Juli: Die Einheiten Garibaldi drangen an die Ufer des Gar-

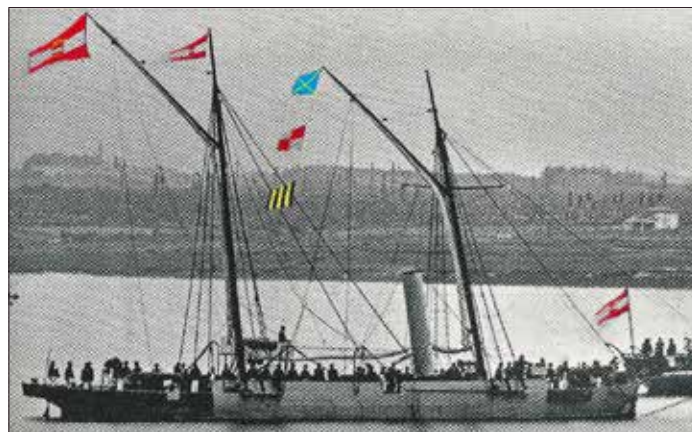
dasees vor. Die k.k. Schiffe beschossen laufend erkannte Sammelorte mit Granatfeuer, worauf die Italiener sich sofort zurückzogen. Interessanterweise unternahm diese – obwohl sie auch mit Kanonen ausgestattet waren – keine Gegenwehr.

Die Besatzungen der k.k. Flottille konnten diese nicht verfolgen, weil sie keine Landungstruppen zur Verfügung hatten.

2. Juli: Die k.k. Flottille beschloss laufend die Landbatterien um eventuelle Fortschritte der k.k. Südarmee zu unterstützen.

3. Juli 1866, Schlacht bei Königgrätz

Durch den Sieg Preußens über die k.k. Nordarmee bei Königgrätz musste die k.k. Südarmee den weiteren Vormarsch abbrechen und sich zurückziehen. Sie zog sich in Folge über den Fluss Sinico zurück. Truppenteile wurden in den Norden überführt.



S.M. Kanonenboot SPEITEUFEL, Flaggenschiff von Kkpt. Monfroni.

Das Garibaldikorps drang mit 40.000 Mann gegen Norden vor.

5. Juli: Bis zu diesem Zeitpunkt hatte sich die k.k. Südarmee in die ursprünglichen Stellungen zurückgezogen, um die Abwehrkräfte zu konzentrieren.

Die k.k. Flottille am Gardasee bekam den Befehl das Gebiet so weit wie möglich feindfrei zu halten.

7. Juli: Erster Schiffskampf am Gardasee.

Fünf italienische Kanonenboote beschossen, die vor dem Hafen von Salo kreuzende WESPE. Nachdem sich SPEITEUFEL und SCHARFSCHÜTZE näherten, zogen sich die Italiener sofort wieder in den Schutz der Landbatterien zurück. Monfroni wollte mit seinen drei Booten die Italiener im Nahkampf stellen und eventuell sogar entern. Das gelang jedoch nicht.

18. Juli: Monfroni erhielt die Nachricht, dass starke Einheiten unter dem Kommando von Garibaldi von Venetien aus nach Südtirol vordringen. Er sandte sofort WESPE Richtung

Riva und USKOKE hinterher.

19. Juli: Der italienische Raddampfer BENACO fuhr um 19.00 Uhr mit einem angehängten Lastboot aus Saló Richtung Gargnano, um Munition und Lebensmittel zu transportieren. Das war am Landweg nicht so einfach.

Monfroni lief mit SPEITEUFEL und HESS aus, um den BENACO mit dem Lastboot zu behindern. WILDFANG kreuzte in der Nähe und steuerte längs der Küste auch auf den BENACO zu. Trotz des Feuers der Batterie von Gargnano beschoss WILDFANG den BENACO so schwer, dass der Raddampfer am Ufer festmachen musste.

Monfroni näherte sich mit seinen Schiffen: SCHARFSCHÜTZE und beschoss die Landbatterien. Daraufhin zog HESS den BENACO aus dem Uferbereich heraus und brachte ihn in den Heimathafen Peschiera. Schlechtwetter und die anderen Schiffe der k.k. Flottille halfen dabei.

24. Juli – Stadt Riva am Nordufer

Am 24. Juli wurde Monfroni durch den Kommandanten von S.M.S. WESPE informiert, dass die Stadt Riva von der k.k. Armee verlassen wurde. Eine Besetzung durch die Italiener stand daher unmittelbar bevor.

Monfroni fuhr mit den Kanonenbooten WESPE, USKOKE SPEITEUFEL vor Riva auf und schiffte Besatzungsmitglieder aus, damit diese hinterlassene Heeresgüter auf die Schiffe bringen konnten – vor allem Kohlen. Der Raddampfer FRANZ JOSEPH mit Schleppschiff wurde mit 100 t Steinkohlen beladen.

Sobald die Italiener heranrückten, konnte Monfroni durch die Beschießung der Anmarschwege diese wieder vertreiben. Gegen 10.00 Uhr retteten sich starke Abteilungen der Garibaldianer in Deckungen hinter den zahlreichen Serpentine und Felsvorsprüngen. Um etwa 14.00 Uhr spielte sich noch einmal der gleiche Vorgang ab.

Nachdem der Waffenstillstand vereinbart wurde, setzte Monfroni ein Marinedetachment an Land ab, nahm Riva dadurch in Besitz und verhinderte eine italienische Besetzung.

Im Rahmen der am 2. August vereinbarten Demarkationslinie verblieb dadurch Riva auf österreichischer Seite.

Italiens Heer verlor zwar diese Schlacht, konnte aber infolge eines Geheimabkommens mit Preußen die begehrte Provinz Venetien trotzdem in sein Territorium eingliedern.

Der Gardasee blieb am Nordende bis zum Ende der österreichisch.

Die österreichische Gardaseeflotte wurde 1866 aufgelöst. Die Schiffe wurden unmittelbar danach an Italien verkauft.

Der HESS (oben) und der FRANZ JOSEPH blieben unter den Namen RN PRINCIPE ODDONE und RN SAN MARCO bis 1880 im Dienst der italienischen Marine auf dem See.

Die k.k. Gardasee-Flottille kann genauso wie Tegetthoffs Eskadre würdig eingeschätzt werden! Korvettenkapitän Moriz Monfroni von Monfort erhielt für seine Einsätze das Ritterkreuz des Militär-Maria-Theresien-Ordens – die höchste Auszeichnung der k.k. Monarchie.

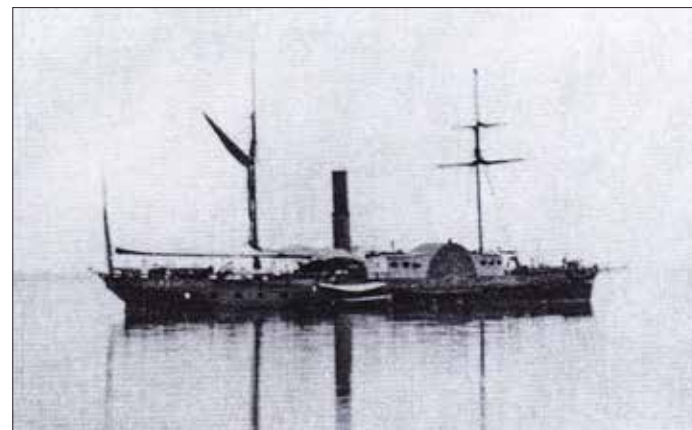


Moriz von Monfroni de Monfort wurde am 19. Oktober 1832 in Wien geboren und ist am 5. September 1889 in Triest verstorben. Nach dem Krieg wurde er Fregatkapitän, 1884 Kontreadmiral, 1889 Vizeadmiral.

Kkpt. Monfroni von Monfort. Teilnehmer an der Weltumsegelung der NOVARA. 1874 Erhebung in den Freiherrenstand, dabei Änderung des Namens auf Manfroni von Manfort.



S.M. Kanonenboot WILDFANG.



Raddampfer Hess.

Technische Beschreibungen	k.k. Kanonenboote z.B. WILDFANG	Raddampfer FRANZ JOSEPH (F)	Raddampfer HESS
Bauwerften	CTT - Cantiere Icnico Triest	Fischer Wyss AG	Fischer Wyss AG
Anlieferung von Bauteilen	Werft Peschiera	Zürich - zivil	Zürich - zivil
Montage in	Werft Peschiera	Riva del Garda	Riva del Garda
Indienststellung	1850 - 1860	1852 k.k.	1852 k.k.
Verdrängung	170 Tonnen	360 Tonnen	360 Tonnen
Länge/Breite in Metern	30,0 - 32,4 / 6,6	42,7 / 3,30	45,0 / 5,5
Antrieb	1 Zylinder ND-Maschine 60 PS	1 Dampfkessel 50 PS - 7,5 Knoten	1 Dampfkessel 100 PS - 7,5 Knoten
Besatzung	72 Mann	37 - 42 Mann	55 Mann
Bewaffnung / Pfänder (Pf)			
07 Pf mit glattem Rohr steil	-	1 Stück	2 Stück
18 Pf mit gezogenem Rohr	-	1 Stück	-
18 Pf mit glattem Rohr	-	2 Stück	2 Stück
30 Pfänder	2 Stück	-	-
84 Pfänder mit glattem Rohr	2 Stück	-	-
Eiserne Mörser	-	4 Stück	-
Handbüchsen	-	2 Stück	-

Technische Daten der Schiffe am Gardasee.

Sektion Allgemein

Georg Schaller

Bericht von Walter Simmerl

Die Traditions-Escadre lud gemeinsam mit der Sektion OÖ und der Allgemeinen Sektion zur Segnung der neuen Fahne. Die Segnung fand im feierlichen Rahmen am 27. August in der Friedenskapelle in **Niederneustift** in der Nähe von Schloss **Rosenau**, NÖ statt. Die Friedenskapelle wurde aus Dankbarkeit und zur Erinnerung an die glückliche Heimkehr aus dem Krieg von Heimkehrern aus dem 2. Weltkrieg errichtet. Also ein wahrhaft würdiger Ort für die Segnung. Alle Gäste und Traditionsregimenter fanden sich in der Kapelle ein, zuletzt auch unser Präsident, der ein wirklicher Kapitän ist.

Vor der Segnung fand eine Andacht statt, danach folgten die Ansprachen unseres Vizeadmirals i.Tr. Arch. Dipl.-Ing. *Walter Höller* und unseres Präsidenten Kapitän Dipl.-Ing. *Gustav Jobstmann*. Die eigentliche Segnung führte unser Escadremitglied Pater *Petrus Schuster* durch. Fkpt. i.Tr. *Georg Schaller* durfte das Fahnenband von der Maria-Himmelfahrtsfeier auf Gut Neustupov der Escadre überreichen und an unserer Fahne montieren.

Nach dem Festakt gings zurück nach Rosenau, wo die Markt- und Musikkapelle **Waldhausen** zum Empfang aufspielte und wir erfreulicherweise mit Schnaps gestärkt wurden. Danach hieß es Aufstellung zum Festzug. Angeführt von der Musikkapelle marschierten unter dem Kommando von LSLt. i.Tr. Ing. *Gerhard Kammerer* die Ehrengäste (Vizeadmiral Dipl. Ing. *Höller*, Oberst *Zeher*, Oberst *Körner* von der Militärkanzlei Wien und dem Vertreter der Gemeinde Schloss Rosenau), gefolgt von der Traditions-Escadre der K.u.K. Kriegsmarine mit der neuen Fahne und den Abordnungen des **Dragonerregimentes No 2 Graf Pejacewich** unter dem Kommando von Mjr.d.Kav. *Islinger*, dem **Dragonerregiment No 15 Erzherzog Joseph** unter Rttm *Rath* und dem **k.k. Landwehr-Ulanen Regiment No 6**, sowie den Kameraden der **Gebirgsartillerie Wildschönau/Tirol**. Der Festzug wurde begleitet von vielen Freunden quer durch die Gutshofsiedlung zum Jagdschloss, das der Besitzer, Ing. Kammerer, bescheiden »Forsthaus« nennt. Die große Überraschung war die Musikkapelle, die nicht nur gut spielte, sondern auch korrekt marschierte und wir Marineure uns nur ausreden konnten, dass man ja auf einem Schiff nicht so viel Gelegenheit hat, im Schritt zu marschieren...

Nach einer kurzen Pause, die unter anderem zu vielen Gruppenfotos genützt wurde, und nach Abspielen der Volkshymne zogen wir wieder zurück zum Schloss, wo das offizielle Ende mit Meldung an den Vizeadmiral stattfand. Anschließend waren alle zum Buffet in den Meierhof-Heurigen eingeladen, wo im gemütlichen Kameradenkreise die Fahnensegnung ihren Ausklang fand.



Präs. Jobstmann, Ing. Kammerer.



Fahnensegnung.



Der »Hausherr« begrüßt die Kameraden der Gebirgsartillerie.



Aufstellung mit der Fahne.



Escadre marschiert.

Sektion Traditionescadre

Walter Simmerl, Georg Schaller

Union der Europäischen Wehrhistorischen Gruppen



Generalrapport St.Veit/Glan
1. – 4. September 2016



Die Escadre der K.u.K. Kriegsmarine wurde Mitglied der EUWHG. Bei der Delegiertentagung stellte Fregattenkapitän i.Tr. Georg Schaller in seinem Vortrag (deutsch und englisch) die Escadre der K.u.K. Kriegsmarine als Teilsektion der »FHS« vor. Er konnte alle Anwesenden voll begeistern. Die EUWHG hat noch sieben weitere Traditionsvereine, alleine vier davon aus Kroatien, aufgenommen.

Am Samstag stand am Vormittag, eine Schiffsfahrt mit dem ältesten Schiff der Wörthersee-Flotte, der THALIA (Bj. 1906) und ein Sektempfang vor dem berühmten Schlosshotel Velden am Programm. Um 18.00 Uhr hieß es dann Aufstellung zum großen »Garde-Defilé«, an dem etwa 300 uniformierte Gardisten aus 10 Nationen und zahlreiche Ehrengäste teilnahmen. An die 1500 Zuschauer säumten den Paradedweg vom Fuchspalast zum Hauptplatz, wo als feierlicher Höhepunkt der »Große Österreichische Zapfenstreich« von der k.u.k.-Khevenhüller-Kapelle und der Polizeimusik aufgeführt wurde.

Danach fand noch ein kameradschaftliches Stelldichein und »get2gether« der in- und ausländischen Garden am Hauptplatz mit kostenloser Verpflegung für alle statt.

Die Aufnahme in die UEWHG ist für die Escadre sicher eine große Bereicherung, um die maritime Tradition der Österreichischen Kriegsmarine international in Erinnerung zu rufen.



Parade: Georg Schaller, Dr. Bernhard Pirker, Walter Simmerl.



Bewaffnete historische Mädchengarde aus Kroatien.

Unsere Neuen Mitglieder! Willkommen bei der Escadre!



Dr.med.Matthias Bartl
Assistenzarzt

Die Lust am Segeln treibt ihn aufs Meer, der Beruf in die Berge. Als Knochendoktor ist er bei den Alten Seebären der Escadre herzlichst willkommen, auch das Interesse an der K.u.K. Marine-Tradition war entscheidend zum Beitritt zur Escadre.



Dr. Andreas Orou
Hautfacharzt

Ein leidenschaftlicher Segler mit Regattaerfahrung, u.a. drei Europa- und zwei Weltmeisterschaftsteilnahmen, Tiroler Akademischer Segelmeister. Eigner eines 36 Jahre alten Holz-Kielzugvogels. Fühlt sich der K.u.K. Tradition verbunden.



Ing. Heinz F. Pokora
Unternehmer

Wer kennt ihn nicht? Er zählt zu den ersten, der die Marinetradition lebt, wie kein anderer. Diverse Patente wie Donaupatent, A und B-Schein, Funkzeugnis. Teilnahme an zahlreichen Regatten, 2. Platz bei der CSI-Cup-Regatta.

Sektion Historiker

Schwerpunkte 2016: „Das Leben Tegetthoffs“ und die „Seeschlacht von Lissa“

Robert A. Tögel

Das 150-Jahr-Jubiläum ist natürlich das ganze Jahr eine wesentlicher Schwerpunkt historische Gegebenheit. Im Juli, August und September gab es eine beachtliche Reihe von Veranstaltungen:

Der Film von ORF III

Der Film wurde von Prof. Rudolf „Purzl“ Klingohr produziert und im Juli und im August im ORF III gesendet. Auch unsere Freunde bei den Stammtischen des DOPPELADLER|TEAMS



und der FHS im THE VIEW konnten den Film sehen. Gute Bekannte und Freunde haben im Film teilgenommen. Ich konnte dazu Einiges im Hintergrund beitragen. Und „Purzl“ Klingohr wurde aufgrund meines Einsatzes auch gerne Mitglied bei uns.

Der Film wurde als Basisinformation über die Geschichte Österreichs gefertigt. Denn, nicht viele unserer Einwohner wissen, dass Österreich auch einmal eine Seemacht war.



HR Dr. Mag. Christian Ortner, Direktor des Heeresgeschichtlichen Museums in Wien



Hellmut Dietscher, Kurator der Marine-Ausstellung im Schloss Ebelsberg und Mitglied der FHS

Prof. Gerhard Tötschinger führt auf seine Art und Weise durch die 45 Minuten mit Informationen und Motivationen. Leider ist er am 10. August verstorben.

Und das ist sehr gut gelungen!

Besuch des „Tatortes“ Lissa: 20. Juli 2016

Zum den Jubiläumstag und bis jetzt haben schon Reisende die Traumgegend rund um Vis/Lissa besucht. Mit Schiffen und Fahrzeugen.

Basis dazu war unsere Illustrierte, die die Gegend ausführlich beschreibt: Die historischen Stätten, die traumhaften Naturlandschaften und guten Lokalitäten.

In Kürze gibt es wieder eine Neuauflage der Broschüre, die noch mehr die vielfältige Erreichung der Reiseziele beschreibt.

Die Beschreibung unserer Freunde, die am 20. Juli am Jubiläumstag in Vis/Lissa waren, findet man auf der Seite der FHS-Traditions-Eskadre.

Tegetthoff in der Ruhmeshalle

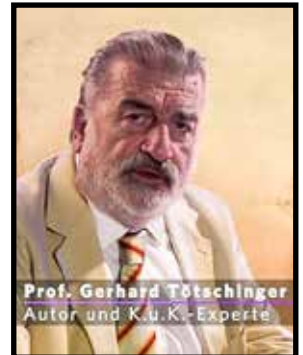
Am 23. Oktober fand mein Vortrag über das Leben Tegetthoffs, im Heeresgeschichtlichen Museum in Wien, statt. Es war sehr schön, es hat uns sehr gefreut.

Die traumhafte Ruhmeshalle war fast voll besetzt, wobei viele Gäste auf Grund der Einladung des HGM und des HGM-Vereins „VIRIBUS UNITIS“ anwesend waren.

Die k.(u.)k. Kriegsmarine in Linz

Wir besuchen das Schloss Ebelsberg in Linz und den Kurator Hellmut Dietscher am Samstag, den 8. Oktober.

Gleichzeitig sehen wir dort gewaltige Ausstellungen über Waffenproduktionen in der Monarchie und Schlachten rund um Linz in den napoleonischen Kriegen.



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

Sektion pro futuro

Schiffstaufe unter dem Wasserfall

Martin Mai

Sektionslokal, Bootshafen
Restaurant »Zum Schinakl«
 Laberlweg 19, 1220 Wien



Anfang September 2016 war es soweit : Unser Flaggschiff der Sektion **pro futuro** war fertig. Der neue Rumpf (ein »Super low drag« Entwurf) wurde mit dem ikonischen PAPIER SCHINAKL Oberteil verklebt. Ganz in Dunkelgrau und Schwarz gehalten, bekam der komplett unhydrodynamische Papier-Falt-Oberteil einen perfekten Strömungskörper untergesetzt. So wie Wendy Peter Pan den Schatten, den er verloren hatte, wieder an seine Strampelhose annähte kam es uns vor, als wir den unteren »Strömungs-Funktions-Teil« mit dem »Design Oberteil« vereinigten.

Für Probefahrt und Stapellauf am Laberlweg war keine Zeit mehr, da Ö1, die eines unserer klassischen Konzerte besucht und das Paper Boat entdeckt hatten, dieses sofort für das Ö 1 Kultur Picknick in Tirol in den SWAROVSKI-Kristallwelten haben wollten !

So kam es, dass die Jungfernfahrt unseres Bootes im kleinsten Teich in dem ich je gefahren bin, stattgefunden hat. Ein Gewässer mit 24m x 16m mit elliptischem Grundriß stand zur Verfügung. Am Sonntag, dem 11. September waren von 12:00 bis 20:00 Uhr fünf schwimmende Konzerte mit den Musikern im PAPIER SCHINAKL geplant. In den Pausen boten wir bis zu 12 Personen Platz im Boot, und wie Niki Lauda »fuhr Ich im Kreis« herum. Die Gäste standen Schlange. Besonders für die Kinder und Familien war unser PAPIER SCHINAKL ein magischer Anziehungspunkt !

Freude und Begeisterung strahlten aus den Augen besonders lebhafter Kinder einer Großfamilie, die ebenfalls unbedingt an Bord wollte. Es war eine Mords Gaudi und ich als »Kapitän« des weltweit einzigartigen PAPIER SCHINAKL regredierte selber in meine Kindheit zurück. Nur zum Spaß fragte ich ob sie unter den berühmten Wasserfall des Riesen fahren wollten ... Sofort kam die begeisterte Antwort zurück : » Jaaa ...

Wasserfall fahren ...« Der Ordnung halber fragte Ich die Eltern um Erlaubnis. Die waren ebenfalls begeistert und stimmten zu ! Na dann los ... Kurs auf den tosenden Wasserfall, der mit ziemlicher Wucht seine Wassermassen aus dem Mund des Riesen in den Teich prasseln ließ ... Eigentlich wollte ich nur einen kurzen Kontakt mit dem herunterstürzenden Element Wasser ... Doch ich hatte den Herrn Newton mit seinem Axiom »Aktio est Reaktio« komplett unterschätzt! Die schräge Bugform leitete die Wassermassen nach hinten ins Bootsinnere um, die dadurch das Boot immer weiter unter den Wasserfall zogen !

Trotz sofortigem »Volle Kraft zurück« Joystick-Kommando gelangten die drei Kinder, die ganz vorne am Bug das Spektakel erle-

ben wollten, komplett unter die herabstürzenden Wassermassen ...

... sie waren begeistert ... waschelnass bis überall hin quietschten sie vor Vergnügen ... !

... »Nocheinmal – Nocheinmal – Wasserfall« tönte es vom Bug ...

... Was Ich mir nicht zweimal sagen ließ ... erneut Volle Kraft voraus unter den Wasserfall ...

Dreimal musste ich das Manöver fahren ! Da wir die Drainage-Rohre des selbst lenzenden Cockpits des Bootes aus Zeitmangel noch nicht fertig gestellt hatten, stand das Wasser 12 cm hoch! 340 Liter Wasser waren im Boot! Auch da waren die Kids mit Feuereifer dabei. Die Schuhe, die sowieso klatschnass waren, wurden ausgezogen und das Wasser gemeinsam ausgeschöpft !

Jede Schiffstaufe die Ich bis dahin mit 0,75 Liter Schampus Flaschen durchgeführt hatte, verblasste komplett im Vergleich. Unser Boot wurde unter dem berühmtesten Wasserfall von Österreich (die Kristallwelten sind nach Schloß Schönbrunn an 2. Stelle der am meisten besuchten Sehenswürdigkeiten – wenn der Stephansdom nicht mitgezählt wird) mit 340 Litern getauft ! Diese Art der »Wasser-Taufe« verursacht übrigens auch keine Dellen, wie sie das Zerschlagen der massiven Glasflaschen normalerweise am Schiff hinterlassen !

Es war ein gelungener Start des PAPIER SCHINAKLS in die weite Welt !

Mein Kindheitstraum – »wenn Ich einmal groß bin, bau' Ich mir ein Paper Boat« – war nach 50 Jahren in Erfüllung gegangen !

Dieses Boot ist der »BOOTSCHAFTER« meiner Träume – Fantasien – Wünsche und Emotionen aus der Zeit als ich noch »klein« war ...



Zünftige Bootstaufe im Swarovski-Teich.

Sektion Oberösterreich

Besuch bei den Nachbarn

Walter Simmerl

Enthüllung eines Kaiser Franz Joseph-Denkmal in der böhmischen Ortschaft Pohled.

Am 20. August 2016 wurde in der 76-Einwohner-Ortschaft Pohled / Pochled (Nähe Havlickuv Brod) in Tschechien anlässlich des 100. Todestags von Kaiser Franz Joseph I. in Anwesenheit von mehr als 300 Teilnehmern aus der Bevölkerung sowie Gästen und Vertretern von Traditionsverbänden aus Österreich und Tschechien und der Presse, eine Büste des Monarchen feierlich enthüllt.

Über Einladung des Bürgermeisters von Pohled, *Jindrich Holub*, nahmen Linienschiffsleutnant i.Tr. Ing. *Gerhard Kammerer* von der Traditionescadre der k.u.k. Kriegsmarine und Oberst d. Kav. *Franz J. Prandstätter* vom k.u.k. Landwehr-Ulanen-Regiment No. 6, an der Festlichkeit teil.

Die Idee zur Errichtung eines Denkmals kam von Bürgermeister *Jindrich Holub*. Er ist ein großer Anhänger der monarchistischen Partei »Tschechische Krone« und sagt, dass man sich den Österreichern sehr verbunden fühlt. Die Kosten von etwa 2.600 € für die Bronzebüste, die vom Prager Bildhauers Zdeněk Josef Preclík geschaffen wurde, trug der »Verein für die Erneuerung des Königtums Böhmen« mit Hilfe von Sponsoren. Laut Bürgermeister haben mit einer einzigen Ausnahme alle Ortsbewohner für die Errichtung des Denkmals gestimmt und stehen hinter ihrem Bürgermeister. Dieser nimmt den historischen Ausspruch Kaiser Franz Josephs »*Es ist meine Aufgabe, meine Völker vor ihren Politikern zu schützen*« ernst und ließ diesen auch in das Denkmal meißeln und er ziert auch als Wahlspruch das Wappen der Dorfgemeinschaft, die sich für die Einführung der Monarchie in Tschechien einsetzt.

Obwohl der Monarch nie in der kleinen Gemeinde war, pflanzten die Bewohner 1908 zum 60jährigen Thronjubiläum zu seinen Ehren sechs Linden am Dorfplatz. Eine davon steht noch und 1992 wurden zwei neue gepflanzt. In ihrem Schatten blickt der Kaiser auf die bisher einzige Sehenswürdigkeit Pohled's, Michals historischen 400 Jahre alten Bauernhof, der auch als Museum dient.



Lschl. i.Tr. Ing. Gerhard Kammerer, Bürgermeister Jindrich Holub und Oberst d. Kavallerie i.Tr. Franz J. Prandstätter vor dem Denkmal.

Sektion Modellbau

Gestern — Heute — Morgen.

Robert A. Tögel

Gestern & Heute:

Natürlich sind wir noch immer mitten in unserem praktischen Einsatz an der Alten Donau.

Interessanterweise hatten wir oftmals schlechte Wetterberichte, konnten aber immer den Standort genießen.

Am 1. Sonntag im August hatten wir ein völlig neues Traumboot vor Augen:



Dieses, einem Papier-Schinakl nachempfundene Boot, das unser Freund Martin entwickelt hat, ist nicht nur eine attraktive neue Variante, sondern bringt uns gemeinsam auch neue Schritte in die Zukunft. Vor allem auf unserem Einsatz bei der MODELLBAUMESSE in Wien

Im September haben wir zwei Schwerpunkte:

Das MODELL-SCHIFF-FAHREN am Sonntag, den 4. September und unseren Einsatz auf der gemeinsamen Aktion mehrerer unserer Sektionen in Tulln am 24. September. Wir



werden dort mit unseren Modell-Schiffen rund um die M.Y. REGENTAG fahren, die nicht nur der mehr als 10 Jahre lange Lebensbereich des Malers Friedensreich Hundertwasser war, sondern auch immer näher an unserem Verein heran-

kommt, weil unser Präsident Gustav mit unseren Freunden das Schiff renoviert.

Morgen:



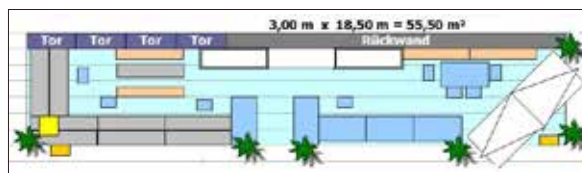
20. bis 23. Oktober 2016

Das nächste große Ereignis ist unsere Teilnahme an der MODELLBAUMESSE in Wien.

Wir sind in der Halle B auf zwei großen Ständen dabei.

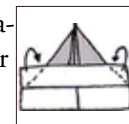
Stand A – Modelle auf großer Fahrt (55,50 m²)

Dieses Mal haben wir am Wasserbecken WATER-WORLD einen neuen Standort. Ein 18 m langer Stand entlang der Rückwand über die gesamte Länge des Beckens. An einer Seite am Durchgang zur Halle C. Also viel näher am Becken und mit mehr Besuchern vor dem Stand, der nach einer Richtung ausgerichtet ist.



Das ist einmal der Grundentwurf, der den Aufbau zeigt. Man sieht hier auch, dass wir das Original-Papier-Schinakl als Blickpunkt ausstellen. Umringt von traumhaften Palmen.

Auf unseren Stand werden auch Kinder eingeladen, mit uns ein Papier-Schinakl zu bauen – oder einen Papier-Bausatz mitzunehmen.



Stand B – Modelle erzählen Geschichte (220 m²)

Die Modelle, die Geschichte erzählen und museumsreif sind, wie z.B. der DDSG Raddampfer JOHANN BAPTIST, stehen diesmal viel näher an den Stand A heran. Zwischen uns ist nur die ACTIONS ARENA, die natürlich auch wieder viele Besucher anlockt.



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

Die Museumslände im Altarm Greifenstein — aktuelle Aktivitäten

Peter Strecha



Wie in der Ausgabe 63 von Österreich Maritim bereits berichtet wurde das Zivilingenieur-Büro Dipl.-Ing. Kuchar mit der Ausarbeitung eines Einreichprojektes für die wasser- und schiffahrtsrechtliche Bewilligung der Schiffahrtsanlage im Altarm Greifenstein beauftragt. Dieses ist mittlerweile fertiggestellt, bei der Behörde eingereicht und wurde durch den Amtssachverständigen für Schiffstechnik begutachtet. Noch im September soll die Bewilligungsverhandlung stattfinden – wir werden berichten! Als Vorgriff haben die Mitarbeiter der Sektion Museumshafen die Brücke vom Land zum Güterkahn 10065 mit einer soliden, begehbaren Auflage versehen, die den Anforderungen des schiffahrtstechnischen Projekts entsprechen soll. Ebenso ist mit ersten Sichtungen der in den Laderäumen gelagerten Materialien begonnen worden.

Ideenfindung für ein Schiffahrtsmuseum Teil 2 (Teil 1 in ÖM 63)

In Ausgabe 63 von Österreich Maritim wurde über Museen in Regensburg und Lübeck-Travemünde berichtet. Diesmal beschäftigen wir uns mit den Hansestädten Rostock und Stralsund. Das »verstehende Erleben« des Ausgestellten nennt Friedrich Waidacher im Handbuch der allgemeinen Museologie als kennzeichnendes Ziel eines Museums – das war unser aktuelles Hauptinteresse.

Rostock

In der Innenstadt von Rostock befindet sich das städtische Schiffahrtsmuseum und der Stadthafen mit Museumshafen, rund 10 km von der Stadt am linken Warnow-Ufer liegt im Gelände der Gartenbaumesse ein Schiffahrtsmuseum, das von Messgesellschaft mit hauptamtlichem Personal betrieben wird.

Für uns besonders interessant: die historische Holzschiffwerft: Schiffszimmerei mit Dampfkasten, Reeperbahn, Schmiede, Meisterbude, Demonstration von Tauwerk und Taljen – alles mit praktischen Vorführungen und Möglichkeit zum Selbst-Experimentieren.

Ebenfalls ausgestellt ist das schwimmende Traditionsschiff Typ FRIEDEN (ehem. Motorfrachtschiff DRESDEN, Baujahr 1957 auf der Warnow-Werft Rostock, 10.070 t Tragfähigkeit). Laderäume und Maschinenraum sind als Ausstellungsräume mit ausführlichen Informationen und Exponaten eingerichtet. Daneben der dampfbetriebene Schwimmkran ,LANGER

HEINRICH' (Bj. 1905 Schichau-Werft Danzig) und als Kuriosum ein Betonschiff aus der letzten Zeit des 2. Weltkriegs. In einem großen Außenbereich sind Anker, Spille, Winschen, aber auch Seezeichen unterschiedlicher Art und Bauweise angeordnet.

Stralsund: Dreimastbark GORCH FOCK I

Das Museumsschiff wird betrieben vom ‚Verein Tall Ship Friends e.V.‘ und wird von der Stadt Stralsund unterstützt. Stehendes und laufendes Gut sind vollständig, Deck mit Spillen, Ankergeschirr, Notruder ist saniert. Die Kapitänskajüte und Offiziersmesse sind vollkommen restauriert, das Schiffslazarett, Segelmacherei und Funkbude geben ein anschauliches Bild von den Bordverhältnissen. An Deck können seemannische Arbeiten (Knoten, Takelarbeiten) selbst erlernt, probiert, aber auch käuflich erworben werden.



Die Dreimast-Bark GORCH FOCK lief am 3. Mai 1933 in Hamburg bei Blohm & Voss vom Stapel und diente der seemannischen Ausbildung des Marine-Nachwuchses.

Ab 1939 war sie abwechselnd mit zwei Schwesterschiffen als Ausbildungsschiff bzw. als Wohnschiff genutzt, zum Ende des 2. Weltkriegs außer Dienst gestellt und bei Herannahen der Sowjetarmee bei Rügen durch Sprengung versenkt, wobei die Takelage noch über Wasser sichtbar blieb. Die Bark wurde nach dem Krieg der Sowjetunion als Reparationsleistung zugesprochen, gehoben, instandgesetzt und lief danach unter dem Namen TOWARISCHTSCH als Schulschiff mit Heimathafen Cherson am Dnjepr. Nach Ende der Sowjetunion ging das Schiff an die Ukraine, wurde aber aus Geldmangel außer Dienst gestellt. Die letzte Segelreise ging von Cherson nach Newcastle upon Tyne. Eine Reparatur dort durch Private scheiterte an den finanziellen Mitteln. 1999 Verschleppung in bereits sehr schlechtem Zustand über Wilhelmshaven nach Stralsund zur Restaurierung in der Volkswerft.

Sektion Schiffseigner

Leopold R. »Bobby« Kugel



Nun hat uns doch schon der Herbst eingeholt – die Regengüsse sind ja nicht so unbekannt, die doch stark gesunkenen Temperaturen und erste fallende Blätter zeigen uns jedoch deutlich, daß der Sommer endgültig vorbei ist. So ganz nach Wunsch gelaufen ist dieser Sommer ja nicht – wir Schiffseigner liegen mit unseren schwimmenden Untersätzen noch immer über die ganze Region verteilt, was die Kommunikation denn doch um einiges kompliziert.

Daher hoffen wir, daß die Behördenwege um die endgültige wasser- und schifffahrtsrechtliche Bewilligung der Lände für den ex-DDSG-Güterkahn 10065 sowie unsere in **Greifenstein** daneben liegende neue Slipanlage noch im Herbst einen positiven Abschluß finden. Wir benötigen dringend einen **zentralen Anlaufpunkt** für unsere Treffen, von dem aus wir Aktivitäten starten können.

Die **ULMER SCHACHTEL** war jüngst wieder zu einem Kurzbesuch bei uns, auf der Durchreise von Ulm nach Budapest; Wir mußten sie am Ponton der Freiwilligen Feuerwehr in Kloster-



neuburg unterbringen, da wir selbst noch keine Berechtigung zum Festmachen von Schiffen am Güterkahn innehaben. Sie haben es Dank der Betreuung von „Donau-Liebhaber“ *Ivan Kajgana* trotzdem genossen und im **Donaukanal** auf der Weiterfahrt nach Bratislava noch annehmbares Wetter gehabt.

Daß unsere Donau nicht nur eine Wasserstraße für Spazierfahrten ist, haben in diesem Sommer wieder einige **Unfälle** gezeigt – zwei Tote gab es auch auf einem Passagierschiff, dessen Schiffsführer offenbar vergessen hatte, die Steuerkabine vor einer Brücke abzusenken; Diese wurde bei der Durchfahrt abgerissen, das FGS **VIKING FREYA** hing manövrierunfähig unter der Doppelbrücke; Schiffsführer und ein Matrose starben in der Kabine. Meldungen und News dazu finden Sie wie immer zeitnah auf unserer Homepage www.FHSAustria.org.

Vorzeitig beendet haben in diesem Jahr auch *Edith* und *Friedl Eggerstorfer* ihre **Reise durch Europa** – sie fahren ja seit 2010 jedes Jahr weiter durch Europa; Nach dem hohen Norden, Deutschland, Frankreich in das südliche Italien – sie um-

rundeten in diesem Jahr den italienischen Stiefel und mußten aufgrund schlechter Wettervorhersagen vorzeitig ihr diesjähriges Winterquartier in Ancona anlaufen. Spektakuläre und gut vorbereitete Reisen quer durch Europa auf dem eigenen Schiff „Bukanier“, die Sie ebenfalls auf unserer Homepage nachverfolgen können („Erlebnisträume“).

Gimpflich ging hingegen eine **Kollision** zwischen der MS **AUSTRIA** und dem DFS **SCHÖNBRUNN** aus; Sie waren zum Abschluß der Sonnwendfahrt in der Wachau nach einem technischen Gebrechen an der **SCHÖNBRUNN** in der Nacht vor Dürnstein zusammengestoßen – es gab aber glücklicherweise nur Sachschaden.

Ein weiteres Stück **Schiffahrtsgeschichte** nahm im Sommer im Donaukanal sein Ende: Die zuletzt als Clubschiff betriebene **JOHANN STRAUSS** (ex-DDSG Personen-Dampfschiff - Baujahr 1853) wurde zum Schrottpreis über eine Auktion verkauft; Das vom ehemaligen Copa Cagrana-Betreiber Norbert Weber betriebene Schiff war 2013 wegen „Gefahr im



Verzug“ geschlossen worden und rostete seitdem an seiner Lände im Donaukanal vor sich hin.

Vor einem nicht ganz ungewissen Schicksal steht ein weiteres ex-DDSG-Schiff in Linz: Das im Hafen Linz gesunkene „Werkstattschiff“ rostet ebenfalls vor sich hin – auch hier wird Besitzer Norbert Weber wohl keine Anstrengungen mehr unternehmen, das Schiff zu bergen und wieder in Stand zu setzen – seine Unternehmen sind pleite und er selbst als Privatmann wohl auch. Der Stadt Linz wird wohl hier nichts anderes übrig bleiben, als selbst in die Kasse zu greifen, um dieses Stück Geschichte aus dem Schlamm zu befreien und seinem Ende zuzuführen.

Wie immer zu Saisonschluß hoffe ich, daß wir uns anläßlich der **Generalversammlung des FHS** im Spätherbst treffen werden und Pläne, News und Gedanken austauschen können. Ich freue mich schon darauf!

Immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel!

Leopold-R. »Bobby« Kugel

Buchbesprechungen



Franz Kotrba

K.u.k. in Ostafrika

Die Habsburgermonarchie im »Scramble for East Africa«

SADOCC, Wien 2015

Format 17 x 24 cm, 200 Seiten

Softcoverl

ISBN 978-3-901446-15-3

Österreich hatte keine Kolonien, ist die gängige Meinung in unserem Land. Dass jedoch Österreicher und die Monarchie im kolonialen Prozess Europas eine Rolle spielten, zeigt der Autor in diesem Buch auf.

Spannend zu lesen, wie ein Abenteuerroman, jedoch, durch mit wissenschaftlicher Akribie zusammengetragenen Fakten unterstützt, wird der Leser in die entbehrungsreiche und oft lebensgefährliche Erkundung des »schwarzen Kontinent« mit einbezogen. Auch heute noch bekannte Namen aus der Geschichte der k.u.k. Kriegsmarine, wie Ludwig Höhnel, Admiral Sterneck und Graf Teleki tauchen vor dem geistigen Auge auf. Höhnel, der vom amerikanischen Millionär William Astor Chanler für seine Ostafrika-Expedition gewonnen werden konnte, war immerhin bei der Entdeckung des Rudolf- und Stephaniesees, als Kartograph federführend. Die beschriebene Expedition scheiterte schließlich, Höhnel wurde von einem Nashorn angegriffen und schwer verletzt und dem im Umgang mit seinen Trägern nicht zimperlichen Chanler, liefen diese und seine Soldaten davon.

Zur Unterstützung der Expeditionen und dem Aufbau von Handelsbeziehungen, kam auch der Österreichische Lloyd ins Spiel. Die Ostafrikalinie wurde gut angenommen, bevorzugt vom britischen Reisepublikum und einer Reihe von österreichischen Unternehmen, die ein erfolgreiches Exportgeschäft in Ostafrika aufgebaut hatten. Dies wird wieder mit interessanten Statistiken belegt. 1906 wurde allerdings die Ostafrikalinie plötzlich eingestellt und die Subventionen gestrichen.

Zwei weitere Kaufleute, Absolventen der neugegründeten Exportakademie (Hochschule für Welt-handel), Otto Markus und Rudolph Löwy errichteten ein großes Handelsunternehmen. Markus wurde sogar Honorarkonsul in Mombasa, bis der Erste Weltkrieg alles zum Erliegen brachte.

MAR



Günter Lengnink

Offene Adria Verlag Günter Lengnink, ISBN 978-3-00-049620-2,

164 Seiten, Spiralbindung, 14 doppelseitige Tafeln mit Satellitenbilder, 14 deckungsgleiche Tafeln mit Karten, 178 Detailpläne.

EUR (A) 19,90

Nicht nach Norden ausgerichtete Satellitenbilder geben auf 14 Tafeln zu je einer Doppelseite DIN A4 einen Eindruck des Reviers und seiner Möglichkeiten, „so wie es ist“. Die dazugehörigen Detailkarten hingegen sind eingenordet, mit Text ergänzt und im vertrauten Anblick der Seekarte. 164 Seiten voller Möglichkeiten, wobei das Werk gleich drei Ansprüche abdeckt:

1. Fundierte Übersicht: Zahlreiche Ausflugsziele vom Po-Delta in Italien bis zur Bucht von Medulin an der Südspitze Istriens in Kroatien werden dargestellt. Der Österreicher liebste Badewanne.
2. Nautischer Reiseführer: Die Küste wird so dargestellt, als ob man mit dem Boot darauf zu fährt. Und man nähert sich zumeist nicht genau aus dem Süden der Küste. Jeder Tafel mit Satellitenbildern folgt deckungsgleich eine Karte im selben Format. Dem folgt eine detaillierte Beschreibung der unzähligen nautisch interessanten Orte.
3. Nautischer Campingführer: Eine vollständige Liste aller Campingplätze mit nautischen Einrichtungen: Slip, Bojenfeld, Molo, Steganlage, Hafenbecken und Sportboot-Marina. Der Bootsfahrer, der sein Trailerboot am Haken des eigenen PKW mitbringt, kann damit sein Reiseziel leicht auswählen. Und da Campingplätze häufig über Geschäfte und Restaurants verfügen, sind sie durchaus in die Versorgung mit einzubeziehen und ermöglichen auch den Besitzern kleiner Boote, die Küste zu bereisen.

In seiner komplexen und übergreifenden Darstellung der Küste ist dieses Werk wahrscheinlich einzigartig. Obwohl gelegentlich die Sprache etwas holprig wirkt, vermittelt es dennoch einen umfassenden Überblick über die besprochene Küste und ihre Einrichtungen. Daher jedem, der irgendwie mit dem Wasser verbunden dort Urlaub macht, bestens empfohlen!

Herbert Klein



Witthöft, Hans Jürgen (Hrsg.):

Köhlers FlottenKalender 2017

Internationales Jahrbuch der Seefahrt

ISBN 978-3-7822-1250-2

272 Seiten, Format: 14,8 x 21 cm

Abbildungen: zahlr. Farb-Abb.

Einband: Broschur

€ 16,45

Es hieße Eulen nach Athen, bzw. Möwen nach Hamburg tragen, um den jährlich erscheinenden Flottenkalender des Köhler Verlages zu loben. Immer wieder gelingt es dem Herausgeber Hans Jürgen Witthöft eine gelungene, interessante Zusammenstellung von Beiträgen zu bringen. Die aktuelle 106. Ausgabe behandelt unter anderem folgende Themen:

die Matrosenrevolte 1917
den Museumsschlepper PETERSDORF
den österreichische Kreuzer ZENTA, ein Artikel der für Leser die an der k.u.k. Marinegeschichte interessiert sind besonders spannend ist,
das Ende der stolzen Hapag-Riesendampfer den neuen Suezkanal
die unvergesslichen MONTE-Schiffe
die heikle Evakuierung aus Alexandria
SOS des Seglers PINNAS.

Aus dem **Mittler Verlag** kommt der in gleicher Aufmachung erstellte **Flieger Kalender 2017**. Hier hat der Bericht über die ersten Kampfeinsätze bordgestützter Flugzeuge, unseres Mitglieds Wilhelm M. Donko, das Interesse des Rezensenten gefunden. Japanische Flugzeuge vom Typ Farman griffen 1914 in Tsingtau, den k.u.k. Kreuzer KAISERIN ELISABETH und das deutsche Kanonenboot JAGUAR, allerdings erfolglos, an. Auch hier sind weitere spannende und unterhaltsame Berichte, sowie das bebilderte Kalendardarium, zu finden.



Die nächsten Termine 2016

13. Okt.	Bordabend ObÖst	11. Okt.	Stammtisch The VIEW	25. Okt.	Stammtisch Schimanko
11. Nov.	Bordabend ObÖst	8. Nov.	Stammtisch The VIEW	22. Nov.	Stammtisch Schimanko
15. Dez.	Bordabend ObÖst	13. Dez	Stammtisch The VIEW	27. Dez	Stammtisch Schimanko



Fahnenweihe auf Schloss Rosenau im Waldviertel, die Escadre ist bereits eine beachtliche Truppe.

BIS-C 2016

4th. generation

Archiv- und Bibliotheks-Informationssystem



DABIS.eu

Gesellschaft für Datenbank-Informationssysteme

DABIS.eu - alle Aufgaben - ein Team

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

Software - State of the art - flexible

27 Jahre Erfahrung Wissen Kompetenz
Leistung Sicherheit Datenschutz
Standards Offenheit Individualität
Stabilität Partner Verlässlichkeit
Service Erfahrungheit Support
Generierung Adaptierung Selfservice
Outsourcing Cloud SaaS
Dienstleistung Zufriedenheit
GUI-Web-XML-Z39.50-SRU.OAI-METS

Archiv Bibliothek Dokumentation

singleUser	System	multiUser
Lokalsystem	und	Verbund
multiDatenbank		multiServer
multiProcessing		multiThreading
skalierbar	performance	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://bmwfw.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: support@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



PAPER BOAT im Teich des Riesen der SWAROVSKI Kristallwelten