

# Österreich Maritim



Georg Ritter von Trapp - Milak

Supertanker **BW EDLEWEISS**

Torpedoeinsatz Teil 2

Torpedo los auf **SAKAKI**

Windj

Georg bastelt

Ausgabe 68  
Sept. 2017  
Preis € 9,-

## Inhalt



Georg Ritter von Trapp 20 Jahre Jahrgang MILAK Heinz Strauss	4
Supertanker BW EDELWEISS Wilhelm Donko	10
Torpedo los – Auf SAKAKI 100 Jahre danach Oliver Trulei	13
In den Bocche di Cattaro – KMA Reise Martin Szojak	15
Torpedoeinsatz der k.u.k. Kriegsmarine. Teil 2 Nikolaus Sifferlinger	19
Aus den Sektionen	24
Buchbesprechung	34

Titelbild:

20 Jahre JG »Georg Ritter von Trapp – MILAK Wiener Neustadt«

Collage von Heinz Strauss

### AGLAIA: Impressionen vom Tall-Ship-Race 2017

Mehr darüber in der nächsten Ausgabe

Tauwerk von  
war mit an  
Bord

**FSE ROBLINE**  
WORLD CLASS YACHTING ROPES

FHS – Webseite: [www.fhsaustria.org](http://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: Heinz Strauss, Mag. Wilhelm Donko, Oliver Trulei, Mag. Martin Szojak, Dipl. Ing. Dr. Nikolaus Sifferlinger, Robert A. Tögel

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 € 36,-, Ausland EU € 44,-, übriges Ausland € 48,-  
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

**Dabei sein ist wichtig!  
Dabei sein ist richtig!**

Liebe Leserinnen und Leser!  
Sehr geehrte Damen und Herren!

**Wir unternehmen laufend Aktionen –  
Unsere Sektionen sind immer aktiv!**

Wir sind deswegen immer wieder erfolgreich. Manchmal haben wir allerdings auch das Pech, dass vor allem das Wetter unsere Veranstaltungen beeinflusst.

Bei der Veranstaltung unseres Hafenfestes in Tulln im Sommer hielt zum Beispiel die große Hitze die sonst zahlreichen Zuschauer und unsere Teilnehmer vom Besuch ab.

Sogar unsere sonst wetterfesten Modellbauer, mussten leider drei von sechs geplanten MODELL-SCHIFF-FAHRTEN auf der Alten Donau wegen schlechter Witterung – Regenschauer und Stürme bereiteten Probleme – aufgeben bzw. verschieben.

Es gibt einige Veranstaltungen, die nicht im Freien stattfinden. Das Wetter und öffentliche Probleme sind daher keine Gründe daran teilzunehmen.

**Eine der wichtigsten Veranstaltungen ist die  
Generalversammlung 2017**

der FREUNDE HISTORISCHER SCHIFFE. In dieser werden nicht nur die Punkte der Tagesordnung besprochen, sondern auch Präsentationen unserer Aktivitäten gezeigt und damit unsere vielen Veranstaltungen vorgestellt.

Wir treffen uns am Samstag, den 14. Oktober 2017 im RESTAURANT MARINA KUCHELAU im Kahlenbergdorf am Kuchelauer Hafen. Einladungen folgen.

Um 17.00 Uhr beginnt der Empfang unserer Mitglieder und ab 18.00 Uhr der offizielle Teil. Danach folgen die Präsentationen unserer Sektionen und anschließend das gemeinsame Abendessen.

Wir unternehmen auch andere Veranstaltungen, die nicht im Freien stattfinden und deshalb immer gut besucht werden, wie zum Beispiel die Stammtische unserer Sektionen in Wien und Linz.



**Unbedingt vorbeikommen! Zum Gästehafen Tulln –  
Gegenüber dem Minoritenkloster.**

Dieses Jahr beteiligen wir uns das erste Mal an der »Langen Nacht der Museen«. Unsere Freunde der Tullner Gemeinde haben uns eingeladen, mit dem von uns betreuten Schiff REGENTAG an dieser Aktion teilzunehmen.

Wir werden Führungen durch das Schiff machen und viele Gemälde und Lebensdaten von Hundertwasser präsentieren. Außerdem zeigen wir auf einer Leinwand in Form eines Segels auch filmische Elemente des 10-jährigen Lebens Hundertwassers auf dem Schiff.

Unsere Besucher werden auch spezielle Hundertwasser-Getränke bekommen!

Ab 18.00 Uhr werden wir jede Stunde die Führung und Vorführungen unternehmen. Solange Besucher kommen...



**Ich freue mich auf alle Kontakte mit unseren Freundinnen, Freunden und Mitgliedern!**

Mit maritimen Grüßen

Kpt. Dipl.-Ing. Gustav Jobstmann

Präsident der FREUNDE HISTORISCHER SCHIFFE

## Georg Ritter von Trapp

### Zum 20-Jahrjubiläum des Jahrganges der Theresianischen Militärakademie in Wiener Neustadt

Heinz Strauss



Heuer hat sich der Jahrgang „Ritter von Trapp“ entschlossen, sein Jubiläum in Salzburg zu feiern.

Wohl nicht zufällig: Die Familie des Korvettenkapitäns Georg Ritter von Trapp (1880-1942) hatte zu Salzburg bekanntlich eine enge Verbindung.

Die Festspielstadt hat neben Wolfgang Amadeus Mozart als weiteres internationales Highlight „The Sound of Music“, und dieser Begriff steht – weniger in Österreich, vielmehr im Ausland – für die Geschichte der Trapp-Familie.

Angeblich hat der von der Trump-Administration für Österreich vorgesehene amerikanische Botschafter Patrick Park – Konzertpianist und Freund des amerikanischen Präsidenten – die Filmversion 75 mal gesehen. Vielleicht ist das für ihn ein weiterer Grund, sein Land in Österreich zu vertreten. Soviel zur Popularität des vielfach als Kitsch verrissenen Musicals oder Filmes „The Sound of Music“, von dem allerdings der österreichische Tourismus massiv profitiert.

Die jungen Berufsoffiziersanwärter der Theresianischen Militärakademie hatten bei der Auswahl ihres Jahrgangsnamens ein ganz anderes Motiv.

Warum haben sie 1995 einen k.u.k. Marineoffizier zum Vorbild genommen, wo die Monarchie und die k.u.k. Kriegsmarine seit 1918 doch nicht mehr existierten?

Und in der Zweiten Republik merkte der österreichische Bundesminister für Landesverteidigung im Jahre 1961 anlässlich einer Rede im

Heeresgeschichtlichen Museum im Arsenal in Wien an: „Mit Bedauern muss man immer wieder feststellen, dass unsere Jugend meistens erst hier im Marinesaal zu Bewusstsein kommt, dass Österreich nicht immer ein Binnenland war“.

Es war die Persönlichkeit des couragierten k.u.k. Marineoffiziers, die sich für die jungen Militärakademiker qualifizierte, wie auch die Tatsache, dass ihm am 21. April 1924 das Ritterkreuz des Militär-Maria-Theresien-Ordens, die damals höchste Tapferkeitsauszeichnung der Habsburgermonarchie, verliehen wurde.

Trapp hatte als Kommandant des Unterseebootes S.M. U5 am 27. April 1915 südlich der Straße von Otranto im Ionischen Meer den französischen Panzerkreuzer LÉON GAMBETTA im ersten Nachtangriff eines österreichisch-ungarischen U-Bootes durch zwei Torpedotreffer versenkt. Der Kreuzer sank innerhalb kurzer Zeit, wobei 684 Seeleute, – auch der Kommandant, Konteradmiral Victor Baptistin Sénès (1857-1915) – den Tod fanden. Nur 137 Mitglieder der Besatzung konnten sich retten. Nach diesem Debakel zogen sich die Franzosen künftig weiter nach Süden zurück.

Ein Mitglied des Ordenskapitels und Absolvent der Theresianischen Militärakademie in Wiener Neustadt war Oberst Egon von Waldstätten (1875-1951), der in der Kapitalsitzung die Zustimmung zur Verleihung so zusammenfasste: „Diese Waffentat wurde mit einem für eine solche Unternehmung sehr unzulänglichen U-Boot in mustergiltiger Weise eingeleitet und durchgeführt. Ordenswerber hat hierbei hervorragende Tapferkeit sowie hohe Verantwortungsfreudigkeit erwiesen. Ein sehr schöner operativer, ja strategisch voller Erfolg wurde erzielt. Auch hat Ordenswerber eine in der damaligen Zeit für U-Boote neue Angriffsweise inauguriert: den Nachtangriff mit getauchtem U-Boot.“

Mehr als 70 Jahre danach befand der Jahrgang an der Theresianischen Militärakademie, dass:

*„Die herausragende Persönlichkeit des Georg Ritter von Trapp, der sich zeitlebens durch seine großartigen militärischen Erfolge und Fähigkeiten sowie durch seine Menschlichkeit und Fürsorge gegenüber Freund und Feind ausgezeichnet hat, hat für uns junge Offiziere eine Vorbildwirkung, die uns als Beispiel für unser gesamtes militärisches Berufsleben dienen wird.“*

*Mit seiner Emigration in die Vereinigten Staaten 1938 setzte er ein deutliches Zeichen gegen das in Österreich vorherrschende Regime des Nationalsozialismus.*



Links: Die Hauptfront der „Villa Trapp“ in Salzburg-Aigen, die der Marineoffizier 1923 erwarb und bis 1938 bewohnte. Sie war vorher im Besitz des Salzburger Landeshauptmannes Graf Lamberg. Nach Georg v. Trapp residierte paradoxerweise der Chef der Waffen-SS, Heinrich Himmler, in dem 1863 errichteten Gebäude. Heute ist die „Villa Trapp“ ein begehrtes Hotel. Foto 2013 H.S.

Rechts: „Die Trapp Familie – Realität und Sound of Music“ auf dem Plakat von einer Konzertreise durch Amerika zur Ausstellung im Panorama-Museum 2011/13 in Salzburg. Hockend im Trachtenanzug Korvettenkapitän a. D. Georg Ritter von Trapp. Foto 2013 H.S.

Vorige Seite: Das Jahrgangsabzeichen „Ritter von Trapp“ der Theresianischen Militärakademie. Foto 2012 ÖBH.

*Seine Verbundenheit mit Österreich bewies er durch die Gründung der „Trapp Family Austrian Relief Inc.“ Nach den ersten Erfolgen seiner Familie als „Trapp Family Singers“, mit der er das notleidende österreichische Volk durch Warenspenden unterstützte.*

*Seine Gesinnung und sein Engagement setzte sich, wie wir bei unserem mehrtägigen Besuch der „Trapp Family Lodge“, Vermont/USA feststellen konnten, bei seiner Familie fort, die uns herzlich in ihren Kreis aufnahm.“*

Wie belegt man ansatzweise diese treffende Beschreibung?

Seine militärischen Erfolge als k.u.k. Marineoffizier in den Jahren 1914 - 1918 sind in der Literatur zur Geschichte der Kriegsmarine ausreichend dokumentiert und kann mit „Der erfolgreichste U-Bootskommandant Österreich-Ungarns“ zusammengefasst werden.

Erfolgreich zu sein und sich darüber hinaus „durch seine Menschlichkeit und Fürsorge gegenüber Freund und Feind“ auszuzeichnen, diese Kombination ist schon viel seltener anzutreffen.

Beispielhaft zeigt sich das durch die Korrespondenz des damaligen Linienschiffsleutnants Georg Trapp mit seinem Vorgesetzten und Leiter der U-Boots-Station im Zentralkriegshafen der k.u.k. Kriegsmarine in Pola, Fregattenkapitän Franz Ritter von Thierry (1871-1942).

Im Unterschied zu den meisten Offizieren und Kommandanten der U-Boot-Waffe, hatte Trapp eine klare und unerschrockene Diktion gegenüber seinem Vorgesetzten.

Die jungen U-Bootskommandanten kommunizierten wöchentlich außerhalb der dienstlich vorgeschriebenen Kriegstage oder -bordbücher mit ihrem Chef über ganz normale formlose Briefe, die mitunter auch reservate Mitteilungen enthielten. Diese Vorgangsweise hatte einerseits den Vorteil, dass man Ereignisse authentischer schildern oder Umstände besser begründen konnte, als das üblicherweise in den offiziellen Berichten möglich war.



Denn diese erhielt der Marinekommandant Admiral Anton Freiherr von Haus, der die U-Bootskommandanten, die mit unzureichender technischer und personeller Ausstattung gegen einen überlegenen Feind kämpfen mussten, nicht selten ungerecht oder zumindest verletzend beurteilte. Man führte das auf sein angespanntes Verhältnis zum Leiter des U-Boots-Kommandos Franz Thierry zurück.

Andererseits verfügte Korvettenkapitän Thierry durch die informellen Berichte über viele Hintergrundinformationen, die er bei Besprechungen mit Admiral Haus verwerten konnte. Linienschiffsleutnant Hermann Edgar Jüstel (1884-1950), einer von Trapps Kameraden und ebenso U-Bootskommandant, vermerkte einige Monate nach Beginn des Ersten Weltkrieges, im Dezember 1914, treffend:

*„Vor allem anderen bitte ich Dich um die Erlaubnis, meine Ansicht in Form eines Privatbriefes zu bringen, da es mir so leichter ist, Dich, Herr Korvettenkapitän, über alles, was hier vorgeht aufzuklären. In einem offiziellen Bericht müsste ich doch so vieles weglassen, was zum Verständnis des Ganzen notwendig ist.“*

Ein solches informelles Schreiben von Georg Trapp vom 1. November 1915 soll stellvertretend und auszugsweise für eine Reihe von Mitteilungen an seinen Chef stehen und seine Fürsorge um seine Mannschaft belegen:

*„Rose 1. November 1915.*

*Hochgeehrter Herr Korvettenkapitain !*

*Vor einiger Zeit habe ich an die Unterseebootstation ein Stück geschickt, in welchem ich bat, daß wir administrativ dem „Rudolf“ [S.M.S. KRONPRINZ ERZHERZOG RUDOLF] unterstellt werden. Ich habe darin die Dringlichkeit dieser Bitte nicht deutlich genug geschildert und möchte es jetzt nachholen.*

*Die Mannschaft hat seit circa 6 Wochen endlich eigene Menage,*

einen eigenen Koch und kauft sich so wie auf Torpedobooten den Proviant selbst.

Der Hauptübelstand ist damit überwunden. Nun müssen die Leute aber für den Proviant auch zahlen und haben nie Geld. Das Schiffskostgeld kommt im Nachhinein und wir Offiziere müssen immer aushelfen. Der erbetene Vorschuß wurde nicht bewilligt. Wir bekommen unsere Gebühren auch erst am 1. jedes Monates und so ist heute der Fall eingetreten, dass wir uns für die Mannschaft Geld ausleihen müssen.

Jeder von uns hat irgendwelche Verpflichtungen und sollte sein Geld auch am 1. jedes Monates wegschicken und mit Ausnahme Oktober bekommen wir unser Geld immer erst Mitte des Monats.

Die Konfusionen die der Kommissär der Ubootstation macht sind ungeheuer. So hat er der Besatzung der Boote, die schon monatelang in der Bocche waren per Kopf 20 K für den Friseur auf PELIKAN abgezogen. Da wir hier erst im Oktober zum ersten Mal eine detaillierte Gebührenverteilung bekommen haben weiß ich nicht, seit wann dieser Fehler monatlich gemacht wurde.

Also vom Kommissär nichts wie lauter Konfusion. Aber auch bei einem ordentlichen Kommissär werden sich Übelstände nicht vermeiden lassen, speziell die Auszahlung von Gebühren wird nie rechtzeitig erfolgen. Drum bitte ich Dich nochmals uns administrativ dem „Rudolf“ zu unterstellen.

Unsere Leute brauchen Regenkleider. Die Dotierung der Torpedisten allein genügt nicht. Hier regnet [es] ununterbrochen die Leute kommen aus den nassen Kleidern überhaupt nicht heraus und haben nirgends Gelegenheit, Wäsche und Kleider zu trocknen. Im August hat U14 Regenkleider bestellt, bis heute ist noch nichts gekommen.

Wir brauchen Stationsmannschaft und einen Stationsoffizier, welche alle fix in Rose bleiben. Die Motorboote müssen von der Reservemannschaft betrieben werden, ebenso müssen wir Telefoninspektion, Moloinspektion, Schreiber von der Reservebesatzung beistellen.

Dies ist aber nicht der Zweck der 2ten Besatzung und die Stammbesatzungen arbeiten vom Einlaufen bis zum Auslaufen. Ans Land kommen sie überhaupt nicht.

Wegen [Maschinenbetriebsleiter] Hainzl. Die Besatzung von U14 ist gar nicht geschult. Die Maschinenmannschaft hat die Maschine noch nicht in der Hand, sonst hätte eine derartige Havarie wie das Schmelzen aller Lager der stb. Maschine nicht vorkommen können. Auch in der Drainage haben die Leute keine Sicherheit. Steuern kann überhaupt nur [Linienschiffsleutnant] Vio. Natürlich bei schönem Wetter u. ruhiger See treffen es auch die anderen, aber jetzt gibt es hier kein schönes Wetter.

Ich bin über dies und den 14er überhaupt sehr deprimiert, denn ich hätte mir nie gedacht, daß man so ein Un Ding überhaupt so bauen könnte.

Ich wollte ein Projekt vorlegen, dem Boot einen Turm aufzusetzen, Innenballaste einzubauen und Flut u. Entlüftungsschieber zu vergrößern. Das Projekt hat Vio auch schon ausgearbeitet aber ich glaube es ist schade ums Geld und dürfte der Umbau auch während des Krieges nicht fertig werden. Das einzige was noch mit wenig Aufwand an Zeit und Geld gemacht werden könnte ist die Vergrößerung der Flut- und der Entlüftungsschieber.

Hainzl wird am 14. in Pola sein, ich hoffe, er kann den Leuten noch halbwegs alles beibringen.



Seyffertitz schrieb mir, daß Du einverstanden warst den Maschwärter Hermann auf U14 zu überschiffen.

Ich hätte gern einen Mann an Bord gehabt, der vollkommen verlässlich ist und der den Ernst des Dienstes den anderen beigebracht hätte.

Excellenz Haus ist sehr schlecht zu sprechen auf uns. Da er sich jetzt soviel mit den Ubooten beschäftigt finde ich es schade, daß dieses Interesse so spät kam.

Verzeih die lange Epistel, aber mir ist das Herz übergelaufen.

Mit gehorsamsten Gruss

Dein ergebener

Trapp.“

Diesem auszugsweise wiedergegebenen Brief an den Leiter der U-Bootstation kann einiges entnommen werden: Rose, der



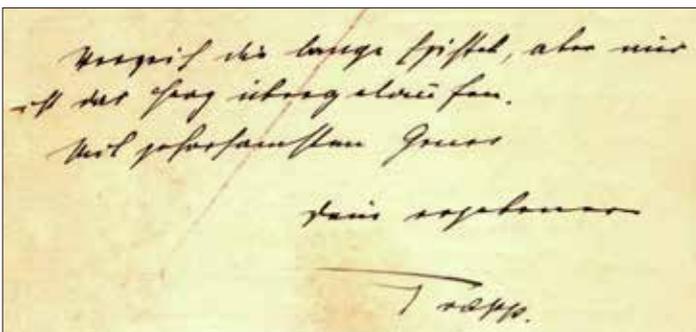
Georg Ritter von Trapp mit seiner Besatzung von S.M.U 5, 1915. Der im Brief des Kommandanten erwähnte Maschinenwärter Gottfried Hermann wurde aufgrund seiner hervorragenden Leistung 2001 Namensgeber des 12. Unteroffizierslehrganges der Heeresunteroffiziersakademie: „Stabsmaschinenwärter Gottfried Hermann“.

kleine U-Bootshafen am Eingang der Bocche di Cattaro (Bucht von Kotor) war personell, technisch und ausrüstungsmäßig unterdotiert.

Das französische U-Boot CURIE, das am 20. Dezember 1914 versucht hatte, in den schwerbewachten Hauptkriegshafen der Monarchie, Pola, einzudringen und dabei versenkt worden war, konnte gehoben, umgebaut und als k.u.k. U-Boot 14 in Dienst gestellt werden. Doch die Besatzung wurde für das unzulängliche Boot nicht ausreichend eingeschult. Sie sollte damit in den Einsatz gehen, wovor Trapp jedoch warnte. Die U-Bootsbesatzung, die unter härtesten Bedingungen den Borddienst versehen musste, fand außerdem keine Gelegenheit, an Land Erholungspausen einzulegen.

Schließlich geht Trapp in einem Satz auf das schwierige Verhältnis des Marinekommandanten, Excellenz Anton Haus, zu der jungen U-Bootsbesatzung ein:

Anstatt die Kommandanten zu motivieren und die oftmals extrem schwierigen Umstände bei Feindberührung zu



Detail des Originalbriefes mit dem Schlusssatz von Linienschiffsleutnant Georg von Trapp vom 1. November 1915.

würdigen, zeigte Freiherr von Haus anfangs wenig Interesse daran und kritisierte scharf und sarkastisch, wenn er aus einem ihrer Berichte ein aus seiner Sicht mögliches Fehlverhalten erkannte.

### Einladung nach Vermont

Die Einladung der Fähnriche nach Vermont geschah auf Initiative der „Jahrgangsschwester“ Maria von Trapp, die bis zuletzt, soweit es eben ihre Gesundheit zuließ, einen regen Kontakt mit ihrem Jahrgang pflegte.

Das Programm in der Trapp Family Lodge war umfangreich: Zuerst gab es eine Feldmesse – die „Deutsche Messe“ von Franz Schubert – aufgeführt vom Vermont Mozart Festspiel Orchester am Familienfriedhof. Anschließend erfolgte die Kranzniederlegung und Ehrenbezeugung des Jahrganges am Grab des Korvettenkapitäns Georg Ritter von Trapp.

Es folgten ein Ausflug zum Blockhaus über die von Werner von Trapp erbauten Waldkapelle, und ein „Konzert auf der Wiese“ mit dem Sänger Tammy Fletcher und dem Stück „Diva“. Dazwischen gab es Lunch und Barbecue mit österreichischem Wein.

Das 10-jährige Jahrgangstreffen in der Militärakademie in Wiener Neustadt wurde mit den singenden Großenkeln der Trappfamilie gefeiert, die ein exklusives Konzert gaben.

Das 15-jährige Jubiläum wurde 2012 in der Kaserne in Straß/Steiermark begangen. Johannes von Trapp am Ende seiner Grußbotschaft: „We wish you a happy reunion with many stories shared of deeds in countries visited and renewal of old friendship.“

*We wish you well in the next fifteen years and send our best greetings from Vermont and The Trapp Family Lodge.“*



Stowe/Vermont Trapp Family Lodge  
12. - 15. Juli 1997

Mitglieder der Familie Trapp und des Jahrganges „Ritter von Trapp“ anlässlich der Einladung vor dem Haupthaus der Trapp Family Lodge in Stowe/Vermont/USA vom 12.-15. Juli 1997. Foto H. Saurugg.

1 Divisionär Adolf-Erwin Felber, 2 Rosemarie v. Trapp, 3 Eleonore Champel geb. Trapp, 4 Werner v. Trapp (1915-2007), 5 Agathe von Trapp (1913-2010), 6 Jahrgangserster Rainer Winter, 7 Maria von Trapp (1914-2014), 8 Johannes von Trapp.



Heuer erfolgt – wie erwähnt – die Feier zum 20-jährigen Jubiläum in Salzburg.

Und auf die Frage „Warum wurde ein k.u.k. Marineoffizier als Jahrgangname für das Österreichische Bundesheer gewählt?“, gibt der Jahrgangserste, Oberst des Generalstabdienstes Rainer Winter, die Antwort aus heutiger Sicht:



Links oben: 10-jähriges Jubiläum: Jahrgangsteilnehmer und Mitglieder der Familie Trapp vor dem Maria Theresia-Denkmal.  
 Rechts oben: Die Enkel der Trapp-Familie, Justin, Sofie, Amanda und Melanie bei einer Darbietung im Akademiegebäude.  
 Links: 15-jähriges Jubiläum: Offiziersgruppe vor der Erzhzog-Johann-Kaserne in Straß/Steiermark. Alle Fotos ÖBH.  
 Rechts: Das zum Jubiläum erschienene Buch: Georg Ritter von Trapp – Eine Persönlichkeit mit Courage. 2012 H.S.

„Vor mittlerweile bereits 20 Jahren leistete unser Jahrgang den Treueid auf die Republik Österreich im Rahmen der Ausmusterung von der Theresianischen Militärakademie in Wiener Neustadt.

Vieles hat sich im Laufe dieser Jahre in der Welt und in unserem persönlichen Leben verändert. Die Welt von heute ist multipolar und vernetzt und stellt an Streitkräfte geänderte Anforderungen. Aber auch wir persönlich sind nach diesen Jahren um viele Erfahrungen reicher.

Wir werden das Treffen zu unserem Ausmusterungsjubiläum sicher auch dazu nutzen, diese Entwicklungen zu reflektieren, Erfahrungen auszutauschen und Parallelen mit den uns verbindenden Werten herzustellen.

Die Gründe nämlich, warum wir Georg Ritter von Trapp als unseren Jahrgangspatron gewählt haben, sind unverändert gültig: Professionalität, Menschlichkeit und Innovationsgeist sind damals wie heute unsere Leitlinien, anhand derer wir unseren Beitrag für ein sicheres Österreich leisten.

Ich möchte der Redaktion von ÖSTERREICH MARITIM und insbesondere Herrn Heinz Strauss für den Bericht über Baron Trapp und das Interesse an unserem Jubiläum danken, da uns dadurch der Geist und die Geschichte der Trapp-Familie, zu der auch wir als Jahrgangsangehörige zählen, wieder in Erinnerung gerufen wird.“

## Das größte Schiff mit einem Namensbezug zu Österreich, das je die Meere befuhr: der Supertanker BW Edelweiss

Wilhelm Donko



Österreich hat zwar schon lange keine Schiffe mehr unter rot-weiß-roter Flagge auf hoher See, aber noch nie waren größere Schiffe mit einem Namensbezug zu Österreich auf den sieben Meeren unterwegs als heute. Kürzlich wurde in ÖSTERREICH MARITIM mein Artikel „Das größte Schiff, das Österreichs Namen trägt: die Taufe des LPG Großtankers BW AUSTRIA“, veröffentlicht. Da dieser offenbar Interesse fand, möchte ich heute die Taufe eines wesentlich größeren Schiffes beschreiben, das zwar nicht direkt nach Österreich benannt ist, aber einen eindeutig auf Österreich bezogenen Namen trägt: die des Supertankers BW EDELWEISS am 21.12.2007, ebenfalls gebaut bei Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) in Okpo, Korea. Während der Very Large Gas Carrier (VLGC) BW AUSTRIA 226 m lang ist und „nur“ 54.707 t Tragfähigkeit hat, ist der Very Large Crude Carrier (VLCC) BW EDELWEISS 332 m lang und hat 301.102 t Tragfähigkeit. Beachtenswert auch die gigantische Breite: 58 m anstelle von 36,7 m bei BW AUSTRIA. Der Tiefgang von BW EDELWEISS beträgt 22,17 m gegenüber 11,4 m des LPG Tankers BW AUSTRIA (LPG steht für Liquefied Petroleum Gas).



Eindrücke von der „Pre-Naming Dinner Party Hull No. 5318“ im Westin Chosun Hotel in Pusan (Busan) am 20.12.2007. Der Auftraggeber und künftige Reeder des Supertankers hält eine Rede. Der General Manager des Hotels war damals übrigens auch ein Österreicher, Kommerzialrat Gerhard Schmidt.



Nach dem Essen folgt ein gemütliches Zusammensein: der Autor (links) bei einem Bier mit dem künftigen Kapitän des Supertankers, ein auf den Philippinen lebender Engländer.

Zu verdanken war auch diese Namensgebung natürlich dem aus Linz stammenden Großreeder Dr. Helmut Sohmen, der seit 1970 mit seiner Familie in Hongkong lebt. 2003 kaufte seine Reederei World-Wide Shipping Group die norwegische Großreederei Bergesen, seither führen die Schiffe seiner Flotte vor dem Namen die Buchstabenkombination BW, als Abkürzung für Bergesen-Worldwide. Die Reederei unterhält etwa 140 Tankschiffe, Hauptquartiere des Konzerns für das Tankergeschäft sind Singapur und Oslo.

Der Name EDELWEISS wird vor allem in Asien bzw. generell in Übersee sehr stark mit Österreich in Verbindung gebracht, basierend auf dem berühmten Edelweiß-Lied der Trapp-Familie in »Sound of Music«. Die Bedeutung dieses Hollywood-Films für das Österreich-Bild in der Welt wird bei uns völlig unterschätzt. Ich habe in meinem Beruf viele Menschen getroffen, die dieses Lied für die österreichische Nationalhymne hielten. Wie sehr Dr. Sohmen diesen Namen nicht zufällig



21.12.2007 in Okpo: Vizepräsident Nam Sang-tae von Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) hält eine Rede anlässlich der bevorstehenden Taufe, im Hintergrund, durch eine Glaswand getrennt, der Supertanker; davor die Flaggen von Korea, Österreich, China und Hongkong sowie jene von der Werft und der Reederei.



Die Taufe: mit einem vergoldeten Beil wird von der Ersten Nationalratspräsidentin Mag. Barbara Prammer ein Tau durchtrennt und der Mechanismus ausgelöst, der eine Sektflasche zusammen mit einem Ballon, gefüllt mit Girlanden und Konfetti, gegen die Bordwand schleudert und ein weiß-rotes Banner absenkt, womit der Schiffsnamen freigegeben wird. Vizepräsident Nam gratuliert der Taufpatin, Schiffseigner Sohmen bewundert derweil den freigelegten Schiffsnamen plus Konfettiregen.

wählte, sondern direkt auf Österreich bezog, zeigt sich auch in der Auswahl der Taufpatin für diesen Supertanker; als solche lud er die damalige Erste Nationalratspräsidentin Mag. Barbara Prammer (\*1954 - † 2014) nach Korea ein. Auch ich hatte als österreichischer Botschafter in Seoul die Ehre, auf Ersuchen von Dr. Sohmen an der Taufzeremonie in Okpo auf der koreanischen Insel Geoje, nordwestlich der japanischen Insel Tsushima gelegen, teilzunehmen.

Die Abfolge der Feierlichkeiten zur Taufe ähnelte sehr jener der bereits beschriebenen bei der BW AUSTRIA, also ein „Pre Naming Dinner“, gegeben vom Auftraggeber am 20.12.2007, dem Vortag der eigentlichen Taufe, natürlich nur für den Rumpf mit der Baunummer „No. 5318“, d.h. noch unter strikter Vermeidung der Verwendung des Schiffsnamens. Am 21.12.2007 wurden wir mit zwei werfteigenen Heliko-



Taufe der „BW EDELWEISS“, hier das Bild, das sich den Betrachtern bot: der Ballon mit der Sektflasche birst an der Bordwand und setzt den Schiffsnamen und einen Konfettiregen frei

ptern von Busan auf die Insel Geoje geflogen; es folgte dort ein Gespräch mit der DSME-Werftleitung, dann die eigentliche Taufzeremonie, eine Schiffs- und Werftbesichtigung und ein offizielles Taufessen auf Einladung der Werft, nun ganz im Zeichen des Schiffsnamens. Die rot-weiß-rote Flagge wehte bei der Taufzeremonie.

Beim Supertanker (VLCC) BW EDELWEISS handelt es sich um das weitaus größte Schiff, das jemals einen auf Österreich bezogenen Namen auf die Meere und in die Häfen dieser Welt trug bzw. trägt:

- Name: BW EDELWEISS
- Bauwerft: Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME)
- Reederei: BW Group (Bergesen Worldwide)
- Taufe: 21.12.2007
- Indienststellung: 2008
- Typ: Supertanker - Very Large Crude Carrier (VLCC)
- IMO-Kennung: 9315082
- MMSI (Maritime Mobile Service Identity): 477007600
- Rufzeichen: VRDJ9
- Heimathafen und Flagge: Hongkong
- Bruttorauminhalt: 158.569
- Tragfähigkeit (t): 301.021
- Länge ü.a. x Breite ü.a.: 332 m x 58 m



Gruppenfoto unmittelbar nach der Taufe; von l.n.r.: DSME-Vizepräsident Nam Sang-tae, Taufpatin Nationalratspräsidentin Mag. Barbara Prammer, Schiffseigner Dr. Helmut Sohmen, der österreichische Botschafter in der Republik Korea, Mag. Wilhelm Donko und Frau Yan Donko.

So wie der große Gastanker BW AUSTRIA ist auch der Rohöl-Supertanker BW EDELWEISS 2017 noch in aktivem Dienst. – Alle nachfolgenden Fotos stammen von DSME, soweit nicht anders angegeben.



Empfang im zentralen Verwaltungsgebäude der Werft: Der Auftraggeber und Reeder Dr. Helmut Sothen, Nationalratspräsidentin Mag. Barbara Prammer und Botschafter Mag. Wilhelm Donko, alle drei übrigens gebürtige Oberösterreicher.



Auf der Brücke der BW EDELWEISS lässt die Taufpatin erstmals das Horn des Schiffes über die Bucht von Okpo auf Geoje-do ertönen.



Führung durch das Schiff: im Maschinenraum des Supertankers.



Das Bankett in der Werft beendet den offiziellen Teil.



Lage der Insel Geoje.



Eine Luftaufnahme der „BW Edelweiss“ verdeutlicht die enormen Dimensionen: 332 m lang, 58 m breit und 301.102 t Tragfähigkeit. Erst ab einem Gesamtgewicht von über 250.000 t spricht man offiziell von einem Supertanker (Foto Bergesen-Worldwide).

# Torpedo los! — Auf SAKAKI 100 Jahre danach

Oliver Trulei



Im Rahmen seiner Europareise, anlässlich des G7-Treffens in Italien am 26. und 27. Mai 2017, besuchte der japanische Premierminister Shinzo Abe als erster japanischer Regierungschef Malta.

Daß dieser Besuch mit einer österreichischen Heldentat der k.u.k. Kriegsmarine zusammenhängt ist kaum bekannt.



Premierminister Shinzo Abe bei der Kranzliederlegung.

(Foto: Japan Times)

Am 11. Juni 1917 gelang es dem Wiener Linienschiffsleutnant Robert Teufl von Fernland mit dem k.u.k. UNTERSIEBOOT 27 den japanischen Zerstörer SAKAKI vor Kreta zu torpedieren. Dabei kamen der Kommandant des Zerstörers Taichi Uehara, und 59 Mann der Besatzung um Leben. Es war dies der schwerste Verlust der Japaner im ersten Weltkrieg in Europa.

Der japanische Zerstörer war im damals zu Großbritannien gehörenden Malta stationiert, wo bereits 1917 am Marinefriedhof von Malta, bei Kalkara ein Denkmal für die gefallenen japanischen Soldaten errichtet wurde.

Anlässlich des 100 Jahrestages des Angriffes auf den japanischen Zerstörer, besuchte Abe Malta und legte einen Kranz am Denkmal für die Gefallenen nieder.

## Die Kontrahenten

### Fregattenkapitän Uehara Taichi

Geboren am 14. Mai 1882 in Yamaguchi. 1900 Eintritt in die Marineakademie, machte 1904 die Seeschlacht bei Tsushima mit. Er hinterließ eine 26jährige Frau und eine fünfjährige Tochter.



Fregattenkapitän Uehara Taichi



Linienschiffsleutnant Robert Teufl von Fernland

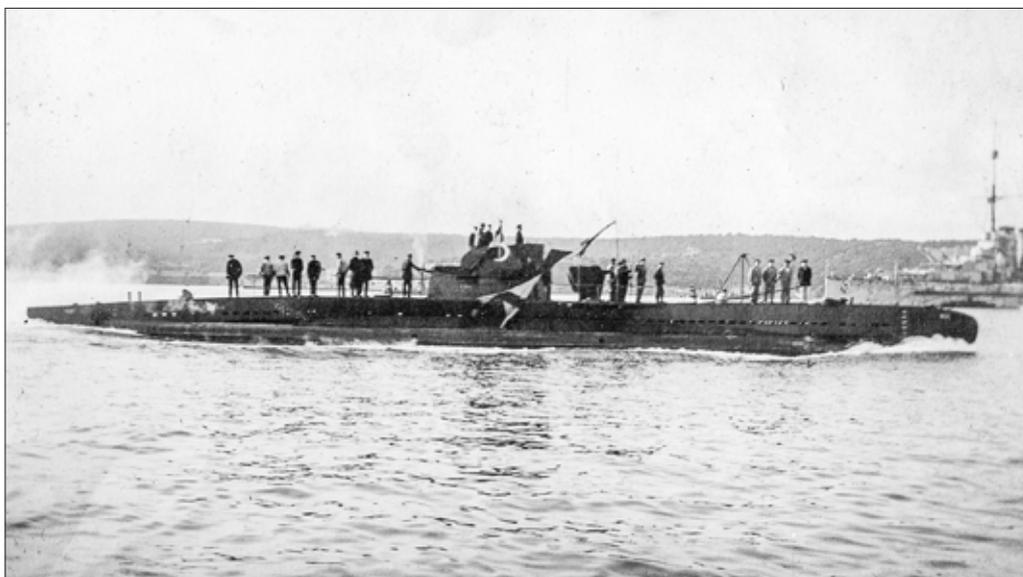
### Linienschiffsleutnant Robert Teufl von Fernland

Geboren am 5. August 1885 in Wien. Mit U 27 konnte er 1917 drei Frachtschiffe versenken. Im zweiten Weltkrieg war er als Ausbilder bei der U-Bootwaffe tätig. Er starb am 19. April 1946 in Wien.



### Japanischer Zerstörer SAKAKI

Marinewerft Sasebo  
 Stapellauf: 20.2.1915  
 Verdrängung: 655 / 810 ts  
 Länge: 83m; Breite: 7,3m  
 4 Dampfkessel  
 3 x 3-fach Expansionsmasch.  
 Leistung: 9.500 PS  
 Geschwindigkeit: 30kn;  
 Bewaffnung: 1x12cm  
 4 x 7,6cm Geschütze  
 4 x TR 45 cm  
 Besatzung: 92 Mann



### Österreichisches UNTERSEEBOOT 27

Zweihüllenboot,  
 deutscher Typ BII  
 Werft: DDSG Budapest  
 Montage, Stapel: Arsenal Pola  
 Stapellauf: 19.10.1916  
 Verdräng: 272 / 306 t  
 Länge: 36,9 m; Breite: 4,3 m  
 2 Dieselmot: je 150 PS  
 2 E-Motoren je 140 PS  
 Geschwindigkeit: 9 / 7,5 kn  
 Bewaffnung: 2 Bugtorpedo-  
 rohre 45cm; 1 x 7,5 cm  
 Besatzung: 19 Mann

#### Literaturhinweise:

Oliver Trulei „Torpedo los! S.M. U 27 im Weltkrieg“, Wien 2010

Wilhelm M. Donko

„Japan im Krieg gegen Österreich-Ungarn 1914-18“, Berlin 2014



Die Mannschaft von S.M. U 27 stellt sich für ein Foto auf Deck und Turm. Der Kommandant, mit Kappe, auf dem Turm. Unter dem Kommando von LSL Josef Holub wurde am 14.5.1918 der britische Zerstörer PHOENIX versenkt. Weitere 34 Handelsschiffe mit 14.000 BRT wurden versenkt oder aufgebracht.

## In den Bocche di Cattaro — Sommerzeit — Reisezeit historisch — maritim

Martin Szojak



Auf vielfachen Wunsch der Teilnehmer der KMA-Reise nach Lissa (2016) wurde für dieses Jahr eine Reise in die Bucht von Kotor (Cattaro) geplant und auch erfolgreich durchgeführt.

Die Unterkünfte waren diesmal wieder "mobil": Die 14 Teilnehmer der Cattaro-Reise waren auf den beiden Schiffen LADY SOVEREIGN II (Baujahr 1996, 6 Doppelbettkabinen) und DUS ZAMANI (Baujahr 1987, 4 Doppelbettkabinen) untergebracht.



Unsere Flottille, links DUS ZAMANI, rechts LADY SOVEREIGN II.

Mit der Neuordnung im Wiener Kongress (1814 – 1815) wurde Dalmatien einschließlich der Bucht von Kotor Bestandteil des Kaisertums Österreich, ab 1867 der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. Kotor wurde in weiterer Folge zu einem stark befestigten Kriegshafen ausgebaut, 1918 kam die Region zum Königreich Jugoslawien, 1945 wurde diese der damaligen Teilrepublik Montenegro angegliedert. Montenegro ist mit seinen 650.000 Einwohner seit dem 3. Juni 2006 eine parlamentarische Republik und der-



Die runde Festung Mamula von See aus gesehen.

zeit das jüngste Mitglied der NATO. Der Tourismus ist eine der wichtigsten Einnahmequellen des Landes, es gilt als eines der am schnellsten wachsenden touristischen Reiseziele und gerade an den schönsten Abschnitten der Bucht herrscht rege Baustätigkeit. Die Bucht setzt sich aus vier verbundene Einzelbecken (Herceg Novi, Tivat sowie Risan und Kotor) zusammen, wobei die beiden letzteren inneren Becken zum UNESCO-Welterbe zählen.



**20. Mai:** Mit einem Kleinbus erfolgte der Transfer vom Flughafen Dubrovnik (Ragusa) nach Tivat (Teodo) wobei der "Umweg" über die inneren Buchten bei der Enge von Cattaro mittels einer Autofähre erheblich verkürzt wurde. Anschließend erfolgte die Einschiffung auf die beiden Schiffe und nach einem Willkommensdrink an Bord nutzen wir die Gelegenheit für Besorgungen im Ort Tivat, der wegen seiner strategisch wichtigen Lage an der Einfahrt zur Bucht von Kotor in der Monarchie mit Truppen belegt war, die auch die umliegenden, bis heute noch teilweise vorhandenen Festungsanlagen zu besetzen hatten. Wir genossen ein wirklich reichliches Abendessen an Bord auf der Reede vor Tivat, der Abendklang mit einem Hagelschauer aus.

**21. Mai:** Bereits am nächsten Tag wurden bereits in der Früh die Anker gelichtet und wir setzten unsere Reise Richtung Herceg Novi (Castelnuovo) fort und passierten die Orte Gjenovic (ehem. Stützpunkt der k.u.k. U-Bootstation) und Kumbur (Kumbor, ehem. Stützpunkt der k.u.k. Seeflieger). Ein kleines Boot brachte uns in die Nähe der kleinen Insel Mamula, welche aber aufgrund nistender Möven leider nicht besichtigt werden konnte. Auf der Insel ließ Mitte des 19. Jahrhunderts General *Lazarus von Mamula* eine Befestigungsanlage errichten. General *Mamula* war u.a. auch maßgeblich an den Festungsbauten Franzensfeste, Lissa und Komorn beteiligt. Zwei weitere Fortifikationen bewehrten die Spitze

der Halbinsel Prevlaka (Kroatien) und dem Kap Arza auf der Halbinsel Luštica. Während des Zweiten Weltkrieges wurde unter Mussolini die Festung Mamula als Gefängnis genutzt, nun soll dieses Bauwerk einer Luxus-Hotelanlage weichen. Vermutlich konnte wir dieses Bauwerk zum letzten Mal in der ursprünglichen Form betrachten. Die Weiterfahrt führte uns entlag der Küste zur Blauen Grotte, welche über zwei Eingänge verfügt, und auch von innen besichtigt werden konnte. Bei der Rückreise kamen wir an Porto Rose vorbei, ebenfalls ein ehem. Stützpunkt der k.u.k. U-Boote und wir konnten in der Enge von Kumbor einen ehem. jugoslawischen U-Boot-Bunker vom Boot aus – auch von innen – bestaunen: Montenegro hat mittlerweile seine Marine zu einer kleinen Küstenwache reduziert. Den Nachmittag nutzen wir für eine Stadtbesichtigung der Stadt Herceg Novi: Sehenswert ist die im Jahr 1382 erbaute Festung "Forte Mare," der von den Türken im 17. Jahrhundert errichtete Uhrturm; die ebenfalls von den Türken erbaute Festung "Kanli Kula" und die serbisch-orthodoxe Kirche des Erzengels Michael auf dem Hauptplatz.

**22. Mai:** Die Rückfahrt nach Tivat erfolgt wieder nach dem Frühstück. Für diesen Tag war der Besuch des Marinemuseums Tivat angesetzt: Im Jahr 1889 wurde hier ein bedeutendes Marinearsenal gebaut, welches auch von den Nachfolgestaaten weiter betrieben worden ist. Der derzeitige Besitzer dieses Arsenalen ein kanadischer Milliardär, der derzeit einen Luxus-Yachthafen für Megayachten baut und nebenbei auch das Marinemuseum betreibt. Das Museum beinhaltet über 300 Artefakte – von jugoslawischen U-Booten bis zu österreich-ungarische Schiffsausstattungen, darunter als Besonderheit auch eine 1894 in Triest erbaute Dampfmaschine einer Barkasse des SZENT ISTVÁN. Schon weit sichtbar am Freigelände des Museums sind zwei U-Boote, das größere (P-821, HERO-Klasse) konnten wir auch von innen besichtigen. Der Kurator des Museums, Herr *Dražen Jovanović*, ein ehemaliger U-Boot-

Fahrer, bewirtete uns mit kühlen Getränken und begleitete



Dampfmaschine der Barkasse von SZENT ISTVÁN.

anschließend eine kleine Gruppe Interessierter in den Park von Tivat, der noch auf Initiative von Admiral Maximilian Daublebsky von Sterneck im Jahre 1892 angelegt worden ist. Über diese Parkbesichtigung berichtete auch stolz die Zeitung "Vijesti". Der "Marinepark" wurde am Freitag nochmals von allen Reiseteilnehmern aufgesucht. Der verbleibende Tag stand zur freien Verfügung, die beiden Schiffe lagen wie schon zuvor auf der Reede vor Tivat, ein motorisiertes Dingi über setzte die Reisetilnehmer bei Bedarf auf die Schiffe.

**23. Mai:** Schon während des Frühstücks verließen wir Tivat in Richtung Perast und steuerten die bekannte Insel Maria vom Felsen (Gospo od Škreplja), das "das Juwel der Bucht" an. Diese Insel wurde künstlich erschaffen: Mit Steinen beladene Schiffe wurden nach und nach versenkt. Im Jahre 1452 wurde eine erste Kirche auf der Insel errichtet, das heutige Gotteshaus stammt aus 1632 und wurde im Jahr 1722 erneuert und erweitert. Im Inneren der Kirche sind diverse Devotionalien ausgestellt: Seefahrer baten hier um eine sichere Heimkehr und haben auch überstandene Unglücke auf Bildern festhalten lassen, die hier ebenso ausgestellt sind. Eine beeindruckende Stickarbeit hat *Jacinta Kunić-Mijović* aus Perast angefertigt: Neben Gold- und Silberfäden befinden sich auch Strähnen ihres Haars in dem Wandbild, dessen Fertigstellung an 25 Jahre gedauert haben soll – so lange soll die Wiederkehr ihres Liebsten gedauert haben. Die gegenüberliegende Insel Heiliger Georg (Sveti Đorđe), eine natürliche Insel, die für Touristen gesperrt ist, beherbergt ein aus dem 12. Jahrhundert stammendes Benediktinerkloster und einen Friedhof für den Adel aus Perast und die übrigen an der Bucht liegenden Gemeinden. Beide Inseln wurden vom Schiff aus ausgiebigst fotografiert – sind sie doch das bekannteste Motiv Montenegros. Nach dem Mittagessen besuchten wir das Marinemuseum in Perast, welches im ehemaligen Bujović Palais der Stadt untergebracht ist. Es zeigt eine Waffensammlung, Bilder von k.k. Kriegs- und Handelsschiffen sowie Portraits bekannter Seefahrer die diese Stadt hervorgebracht hat. Sehenswert ist die Pfarrkirche des Heiligen Nikolaus mit ihrem 55 Meter hohen Glockenturm. An einer äußeren Seitenwand der Kirche, konnte wir eine Büste von Kaiser Franz Joseph I. entdecken, der die Bucht ebenso besucht hat.



Gedenktafel von Admiral Sterneck im Park von Tivat.

**24. Mai:** Wir erreichten am Vormitag den Hafen von Kotor (Cattaro), und visitierten anschließend das Museum dieser alten mediterranen Handels- und Hafenstadt, deren Altstadt zur Gänze autofrei ist. Die Schäden des letzten verheerenden Erdbebens im Jahr 1979 sind nahezu beseitigt worden. Das Museum widmet auch einen Teil der Ausstellung den



Die Klosterinseln Maria vom Felsen und St. Georg

“Matrosen von Cattaro”: Im Februar 1918 kam es auf zahlreichen Kriegsschiffen zu einer “Empörung”, die erst am dritten Tag niedergeschlagen werden konnte. Im Gebäude des ehem. k.u.k. Hafenkommandos verurteilte ein Standgericht vier Matrosen zum Tode. Weiters im Museum ausgestellt, die Kasette der weissen Ehrenflagge “Merito Navali”, die der 1806 in Prcanje geborene Kapitän *Giovanni Visin*, anlässlich seiner achteinhalb Jahren dauernden Umsegelung der Welt mit seiner Brigg *SPLENDIDO* erhalten hatte; samt Urkunde, die *Visin* von *Kaiser Franz Joseph* erhalten hatte. Eine kurze Stadtführung führte uns danach zu den bekannten Bauwerken der Stadt, darunter die Kathedrale Sank Tryphon (Sveti Trifun) im Stadtzentrum, die als die schönste Kirche in Montenegro gilt. Beindruckt hat die knapp 5 km lange Stadtmauer, die auch von ein paar Reiseteilnehmern bis zur Festung Sveti Ivan begangen worden ist. Die Anstrengung des Aufstiegs wurde mit einem herrlichen Blick auch die Stadt belohnt.



Dieses Gebäude beherbergt das Museum in Kotor / Cattaro

setzten die die Fahrt zur “Thurmfeste“ Goražda fort. Diese Festung wurde in den Jahren 1864 – 1866 errichtet und hat die damals neu gebaute Straße von Cattaro nach Montenegro überwacht. Ihre letzte Schlacht schlug sie im Ersten Weltkrieg, in der sie den Beschuss der Montenegriener vom Berg Lovćen ohne nennenswerten Schaden überstand. Diese Anlage diente noch zu Beginn der 90er Jahre den jugoslawischen Streitkräften als Munitionsdepot. Bei der Rückfahrt wurde auf Wunsch der Teilnehmer die Gedenkstätte der “Matrosen von Cattaro” unterhalb der Friedhofsmauer Škaljari bei Kotor besucht. Ein steinerner Sarkophag mit den Namen der vier hingerichtetet Rädelsführer und die Darstellung des S.M.S. *ST. GEORG* erinnern an diese Episode der k.u.k. Kriegsmarine im letzten Kriegsjahr. In den Morgenstunden des 11. Februar 1918 wurden hier Franz Rasch, Anton Grabar, Jerko Šišgorić, Mate Brničević wegen des Verbrechens der “Empörung” nach § 167 M.St.G. füsiliert.



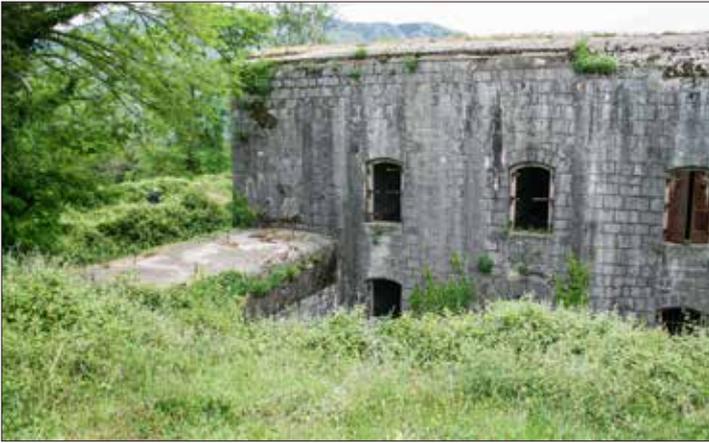
Die Reiseteilnehmer vor dem Museum in Perast.

**25. Mai:** Die Nähe zum damaligen Nachbarstaat Montenegro bedingte in der Monarchie den Bau von Festungsanlagen, deren erhaltene Reste heute der Öffentlichkeit zugänglich sind. Ein Kleinbus brachte uns zunächst zur Festung Vermac, die 1860 gebaut und in den Jahren 1894 – 1897 ihr heutiges Aussehen erhalten hat. Mit dem erfolgreichen Feldzug in Montenegro zu Jahresbeginn 1916 wurden die Bewaffnung ausgebaut um andere Kriegsfronten zu unterstützen. Wir



Die Brigg *SPLENDIDO* des Weltumseglers Kapitän Ivo Visin.

**26. Mai:** An diesem Tag traten wir wieder die Rückfahrt nach Teodo an und suchten gemeinsam den Marinepark und jene Gedenktafel auf, die an seine Errichtung erinnert. Für den restlichen Nachmittag war “freies Manöver“ angesagt, das herrliche Wetter lud zum Schwimmen in der Bocce ein. Nach dem Abendessen an Bord feierten wir am Achterdeck der “Lady Sovereign II“ den 93. Geburtstag von *Karl Chizzola* und ließen gemäß einer alten Tradition der k.u.k. Kriegsmarine



Festung Vermac



Festung Goradzda

rine ein dreifaches »Hipp-Hipp-Hurra« in der Bocce erschallen. Auf diesem Wege nochmals alles Gute Karl!

**27. Mai:** Nach dem Frühstück und dem Begleichen diverser Getränkerechnungen folgte der Bustransfer zum Flughafen Dubrovnic. Ein Linienflug der AUA brachte uns wieder wohl-

behalten zurück nach Wien. Der Autor dankt wie schon im letzten Jahr für die interessante Zusammenstellung der diesjährigen Reise – konnte er doch 34 Jahre nach dem Besuch des Theaterstücks »Die Matrosen von Cattaro«, die Originalschauplätze besuchen.



Gedenken an die Matrosen von Cattaro.  
Dr. Bernhard Pirker, Mag. Martin Szojak, Lutz Oberländer.



Modell SANKT GEORG, Gedenktafel an die Hingerichteten.



Blick auf die roten Ziegeldächer von Kotor / Cattaro.



Prof. Erwin Sieche an der Skoda 7 cm.

Die nächste KMA-Reise findet vom 5. – 12. Mai 2018 statt. Reiseziele sind Pola und Fiume mit ihren vielen historischen Erinnerungen an die k.(u.)k. Kriegsmarine, wie die Marinebibliothek im ehemaligen Marinekasino, den Marinefriedhof, die Marinekirche oder das Marinemuseum in Fiume.

# Der Torpedoeinsatz der k.u.k. Kriegsmarine im Ersten Weltkrieg

## Erfolge einer tödlichen Waffe — Teil 2

Nikolaus A. Sifferlinger



### Der Untergang des Schlachtschiffes SZENT ISTVAN

Die schlimmsten Verluste erlitt Österreich-Ungarn zur See im Jahr 1918. Nach Menschenverlusten war die Versenkung der Dampfer LINZ (697 Tote), EUTERPE (453 Tote) und BREGENZ (234 Tote) die schlimmsten.

Aber die Versenkung des Schlachtschiffes SZENT ISTVAN am 10. Juni 1918 ist, nachdem der Untergang ausführlich gefilmt wurde, immer noch am Besten in der Erinnerung. 89 Seeleute verloren ihr Leben. Sowohl SZENT ISTVAN als auch die beiden Torpedos welche sie versenkten wurden in Fiume hergestellt.



*Schlachtschiff SZENT ISTVAN sinkt nach zwei Torpedotreffern. Viele Seeleute beim Verlassen des Schiffes und bereits im Wasser. 89 Seemänner verloren beim Untergang ihr Leben.*

Fortsetzung der Tabelle von **Österreich Maritim** Ausgabe 67

Torpedoeinsatz der k.u.k. Kriegsmarine im Ersten Weltkrieg						
Datum	Ziel	Größe	Resultat	Ort	Angreifer	Tote
14. September 1916	brit. Dampfer INVERBERVIE	4.309 BRT	1 T, <b>versenkt</b>	vor Kap Spartivento	U 4	6
14. September 1916	mit INVERBERVIE gingen auch die brit. motor launches an Bord unter: ML 230, ML 253 and ML 255	je 37 t	mit dem kentern den Dampfer INVERBERVIE gesunken		U 4	-
16. September 1916	Ital. Dampfer CITTÀ DI BARI	1.489 BRT	1 T, verfehlt	18 sm westlich Cape Linguetta	U 17	-
13. Oktober 1916	griechischer Tanker MARGARETHA	2.092 BRT	1 T, <b>versenkt</b>	südöstlich Sta. Maria di Leuca	U 4	3
16./17. Oktober 1916	ital. Zerstörer NEMBO	370 t	2 T, <b>versenkt</b>	vor Korfu	U 16	40
26. Oktober 1916	ital. Dampfer POLCEVERA	2.207 BRT	1 T, <b>versenkt</b>	4 sm ostnordöstlich vor Merlera	U 15	0
25. Dezember 1916	frz. Zerstörer BOUTEFEU	720 t	1 T, verfehlt	vor Taranto	U 4	-
21. März 1917	Ital. Kreuzer QUARTO und 3 Zerstörer Typ BISSON	3.271 t	1 T, verfehlt	Otranto Strasse	U 15	-
6. April 1917	Ital. Dampfer RIO AMAZONAS	2.970 BRT	1 T, verfehlt	37°57'N, 15°30'5''O	U 27	-

### Torpedoeinsatz der k.u.k. Kriegsmarine im Ersten Weltkrieg

Datum	Ziel	Größe	Resultat	Ort	Angreifer	Tote
10. April 1917	brit. Dampfer DALTON	3.486 BRT	2 T, <b>versenkt</b>	25 sm südwestlich Cape Matapan	U 29	3
12. April 1917	griechischer Dampfer MERITOS	2.500 BRT	1 T, <b>versenkt</b>	5 sm vor Augusta	U 27	0
15. April 1917	britischer Dampfer MASHOBRA	8.236 BRT	1 T, <b>versenkt</b>	120 sm südwestlich Cerigotto	U 29	8
16. April 1917	griechischer Dampfer ZENOBIA	3.500 BRT	1T, <b>versenkt</b>	5 sm vor Cape Rizzuto	U 27	0
20. April 1917	Dampfer ~4000BRT		1 T, verfehlt	5 sm vor Giardini	U 27	-
21. April 1917	ital. Dampfer JAPIGIA		3 T, 1 T Treffer durch TB100M, <b>versenkt</b>	8,6 sm vor Cape Linguetta	TB 92 F TB 100 M	?
28. April 1917	britischer Dampfer TEAKWOOD	5.313 BRT	2 T, 1 Treffer, <b>versenkt</b>	28 sm vor Sapienza	U 14	0
30. April 1917	Dampfer		1 T, Torpedoversg.	31 sm vor Cape Matapan	U 14	-
3. Mai 1917	ital. Dampfer ANTONIO SCIESA	1.905 BRT	2 T, 1 T versagt, 1 Treffer, <b>versenkt</b>	24,5 sm vor Sapienza	U 14	0
4. Mai 1917	ital. Dampfer PERSEO (Truppentransporter)	3.935 BRT	1 T, <b>versenkt</b>	Ionisches Meer	U 4	227
14. Mai 1917	Dampfer		1 T, <b>versenkt</b>	36°35'N, 20°56'O	U 14	-
15. Mai 1917	ital. Dampfer CARRACCIO		4 T, 1 Treffer, <b>versenkt</b>	vor Valona	BALATON, CSEPEL	?
19. Mai 1917	brit. Dampfer MORDENWOOD		1 T, <b>versenkt</b>	80 sm w. Kreta	U 29	21
22. Mai 1917	brit. Dampfer MARIE SUZANNE	3.106 BRT	1 T, 1 Treffer, beschädigt	80 sm westlich Cape Matapan	U 29	?
25. Mai 1917	ital. Dampfer IONIO	1.447 BRT	1 T, verfehlt	Otranto Strasse	U 27	-
30. Mai 1917	franz. Hilfskreuzer ITALIA	1.305 BRT	1 T, <b>versenkt</b>	südlich Taranto	U 4	1
11. Juni 1917	jap. Zerstörer SAKAKI	800 t	1 T, beschädigt	vor Cerigo	U 27	51
19. Juni 1917	franz. Dampfer EDOUARD CORBIERE	475 BRT	1 T, <b>versenkt</b>	vor Taranto	U 4	?
19. Juni 1917	franz. Dampfer GEFIRA	890 BRT	1 T, <b>versenkt</b>	vor Taranto	U 4	?
25. Juni 1917	bewaffnete Yacht		1 T, verfehlt	25 sm westlich Strovati	U 31	-
29. Juni 1917	Dampfer		1 T, verfehlt	Golf Taranto	U 14	-
30. Juni 1917	brit. Dampfer HAIGH HALL	4.809 BRT	1 T, <b>versenkt</b>	36°12'N, 15°24'5''O	U 28	0
4. Juli 1917	griechischer Dampfer MARIONGA GOULANDRIS	3.191 BRT	2 T, 1 verfehlt, 1 Treffer, <b>versenkt</b>	35°38'N, 22°36'5''O	U 14	1
8. Juli 1917	ital. Dampfer CONCETTINA	1.271 BRT	1 T, beschädigt	erreichte Derna	U 14	?
8. Juli 1917	Dampfer		1 T, verfehlt	Golf von Taranto	U 32	-
10. Juli 1917	Dampfer		1 T, verfehlt	34°43'N, 20°19'O	U 14	-
11. Juli 1917	Dampfer		1 T, verfehlt	35°10'N, 19°48'O	U 14	-
12. Juli 1917	franz. Dampfer BERTHILDE	1.500 BRT	1 T, <b>versenkt</b>	15 sm nordöstlich von Cape Stilo	U 4	28?
15. Juli 1917	brit. Dampfer INCEMORE	3.060 BRT	1 T, beschädigt	34°40'N-18°40'O	U 32	6
19. Juli 1917	brit. Dampfer LOCH LOMOND	2.619 BRT	1 T, verfehlt	vor Bari	U 17	-
10. August 1917	ital. Dampfer LEALTA	4.021 BRT	1 T, <b>versenkt</b>	35°45'N, 16°50'O	U 31	9
13. August 1917	brit. Dampfer MASTON	3.881 BRT	2 T, <b>versenkt</b>	38°25'8''N, 16°43'1''O	U 28	2
15. August 1917	brit. Dampfer FLAMINIAN	3.227 BRT	1 T, verfehlt	Ionisches Meer	U 40	-

### Torpedoeinsatz der k.u.k. Kriegsmarine im Ersten Weltkrieg

Datum	Ziel	Größe	Resultat	Ort	Angreifer	Tote
16. August 1917	brit. Dampfer BRADFORD CITY (U-Boot-Falle)	3.683 BRT	1 T, <b>versenkt</b>	vor Messina	U 28	?
16. August 1917	ital. Hilfskrz. BULGARIA	2.503 BRT	1 T, beschädigt	Valona-Brindisi	U 17	?
16. August 1917	ital. Tb AIRONE	216 t	1 T, verfehlt		U 17	
19. August 1917	brit. Dampfer GARTNESS	2.422 BRT	1 T, <b>versenkt</b>	34°52'N, 18°14'O	U 40	13
23. August 1917	franz. Dampfer steamer CONSTANCE	2.468 BRT	1 T, <b>versenkt</b>	36°51'N, 17°25'O	U 14	?
24. August 1917	britischer Dampfer KILWINNING	3.071 BRT	2 T, 1 Treffer, <b>versenkt</b>	35°26'N, 16°30'O	U 14	0
26./27. August 1917	britischer Dampfer TITAN	4.170 BRT	1 T, <b>versenkt</b>	34°20'N, 17°30'O	U 14	0
27. August 1917	britischer Dampfer NAIRN	3.627 BRT	1 T, <b>versenkt</b>	34°05'N, 19°20'O	U 14	0
29. August 1917	ital. Dampfer MILAZZO	11.480 BRT	3 T, 1 Versager, 2 Treffer, <b>versenkt</b>	34°45'N, 19°16'O	U 14	0
29. August 1917	Zerstörer		1 T, Abfeuerung versagte	36°5'N, 17°50'O	U 32	-
29. August 1917	brit. Dampfer CLIFFTOWER	3.509 BRT	1 T, beschädigt	160 sm ostnord-östlich von Malta	U 40	?
3. Oktober 1917	Dampfer ~2.000BRT		1 T, verfehlt	Ionisches Meer	U 47	-
5. Oktober 1917	brit. Dampfer BONTNEWYDD	3.296 BRT	1 T, <b>versenkt</b>	33°57'N, 22°19'O	U 28	3
8. Oktober 1917	Dampfer		1 T, verfehlt	33°54'N, 19°43'O	U 47	-
19. Oktober 1917	britischer Dampfer GOOD HOPE	3.618 BRT	1 T, <b>versenkt</b>	35°53'N, 17°05'O	U 14	0
19. Oktober 1917	britischer Dampfer ELSISTON	2.908 BRT	1 T, <b>versenkt</b>	35°40'N, 17°28'O	U 14	1
24. Oktober 1917	ital. Dampfer CAPO DI MONTE	5.902 BRT	1 T, <b>versenkt</b>	34°53'N, 19°50'O	U 14	1
27. Oktober 1917	frz. Dampfer SANTA ANNA	5.861 BRT	1 T, <b>versenkt</b>	34°30'N, 20°03'O	U 14	-
16. November 1917	ital. Dampfer ORIONE	4.016 BRT	3 T, 2 Tr., <b>versenkt</b>	südliche Adria	U 43	11
22. November 1917	ital. Dampfer MARIANNINA	621 BRT	1 T, verfehlt		U 10	
1. Januar 1918	brit. Dampfer SANDON HALL	5.134 BRT	1 T, <b>versenkt</b>	36°17'N, 12°50'O	U 40	0
3. Januar 1918	brit. Dampfer BEECHLEAF	5.861 BRT	1 T, beschädigt	75 sm so v. Malta	U 40	?
5. Januar 1918	ital Torpedoboot 10 PN	120 t	1 T, verfehlt	vor Po Delta	U 22	-
12. Januar 1918	ital. Dampfer BOSFORO	2.723 BRT	1 T, <b>versenkt</b>	vor Cape Spartivento	U 28	26
12. Januar 1918	franz. Dampfer MICA	1.535 BRT	1 T, <b>versenkt</b>	37°9'5"N, 23°45'O	U 47	6
13. Januar 1918	brit. Dampfer RAPALLO	3.811 BRT	2 T, <b>versenkt</b>	Strasse von ssina	U 28	1
15. Januar 1918	brit. Dampfer HOVA	4.264 BRT	1 T, verfehlt	Kassos Strait	U 47	-
21. Januar 1918	brit. Dampfer WEST WALES	4.331 BRT	1 T, <b>versenkt</b>	34°N, 16°50'O	U 28	2
22. Januar 1918	br. D. KNIGHT OF THE GARTNER	6.689 BRT	1 T, verfehlt		U 27	
22. Januar 1918	ital. Dampfer ANDREA COSTA	3.991 BRT	1 T, <b>versenkt</b>		U 27	
1. Februar 1918	Dampfer		1 T, verfehlt	Otranto Strasse	U 4	-
19. Februar 1918	Dampfer		1 T, verfehlt	Ionisches Meer	U 43	-
21. Januar 1918	ital. Dampfer MEMFI		2 T, verfehlt	vor Valona	U 23	-
8. März 1918	Dampfer ~2000BRT		1 T, verfehlt	westlich Malta	U 28	-
8. März 1918	brit. Dampfer UGANDA	4.257 BRT	1 T, <b>versenkt</b>	36°26'N, 12°5'O	U 28	1
8. März 1918	brit. Dampfer MITRA	5.592 BRT	1 T, <b>beschädigt</b>	36°25'N, 13°45'O	U 28	0
11. März 1918	brit. Dampfer STOLT NIELSEN	5.684 BRT	1 T, <b>versenkt</b>	35°10'N, 14°14'O	U 28	0
19. März 1918	brit. Dampfer ELYSIA	6.396 BRT	1 T, verfehlt	35°10'N, 14°27'O	U 40	0
20. März 1918	brit. Dampfer LORD ORMOND	3.914 BRT	1 T, beschädigt	35°38'N, 13°24'O	U 40	?
23. März 1918	brit. Dampfer DEMODOCUS	6.689 BRT	1 T, beschädigt	36°14'N, 13°11'O	U 40	6
30. März 1918	franz. Dampfer CALIFORNIE	5.157 BRT	1 T, verfehlt	34°40'6"N, 14°59'O	U 41	-
4. April 1918	brit. Kreuzer EDGAR		1 T, beschädigt	35°06'N, 14°24'O	U 29	0

### Torpedoeinsatz der k.u.k. Kriegsmarine im Ersten Weltkrieg

Datum	Ziel	Größe	Resultat	Ort	Angreifer	Tote
5. April 1918	franz. Dampfer VERDUN	2.664 BRT	1 T, verfehlt	30 sm südöstlich Medina Bank	U29	-
10. Mai 1918	britischer Dampfer ITINDA	5.251 BRT	1 T, <b>versenkt</b>	33°46'N, 21°56'O	U47	1
14. Mai 1918	britischer Zerstörer PHOENIX	765t	1 T, <b>versenkt</b>	6 sm vor Cape Linguetta	U27	2
21. Mai 1918	brit. Dampfer CHATHAM	3.592 BRT	2 T, <b>versenkt</b>	35°16'N, 22°42'O	U 32	0
24. Mai 1918	britisches Unterseeboot		1 T, verfehlt	vor Venica	U 10	-
27. Juli 1918	franz. Unterseeboot LE VERRIER		1 T, verfehlt	vor Cape Rodoni	U 47	-
12. August 1918	brit. Dampfer ANHUI	2.209 BRT	2 T, 1 Treffer, beschädigt	35°5'N, 34°=E	U 27	?
13. August 1918	brit. Dampfer ANHUI	2.209 BRT	1 T, <b>versenkt</b>	35°4'N, 34°8'5''O	U 27	4
13. September 1918	franz. Dampfer AMIRAL CHARNER	4.604 BRT	1 T, <b>versenkt</b>	36°36'N, 12°58'O	U 41	?
13. September 1918	brit. Dampfer CITY	2.893 BRT	1 T, verfehlt	36° 46'N, 12°51'O	U 41	-
26. September 1918	brit. Dampfer MALWA		1 T, verfehlt	37°50'N, 18°40'E	U 41	-
20. September 1918	französisches Unterseeboot CIRCE	351/491 t	2 T, 1 Treffer, <b>versenkt</b>	vor Albanien	U 47	23?
2. Oktober 1918	brit. Leichter Kreuzer WEYMOUTH		2 T, beschädigt	vor Durazzo	U 31	4

### Österreichisch-ungarische Schiffe versenkt oder beschädigt durch Torpedos 1914-1918

Datum	Ziel	Größe	Resultat	Ort	Angreifer	Tote
5. September 1915	Dampfer ILLIRIA	1.066 BRT	T, <b>versenkt</b>	schwarzes Meer	russisches Unterseeboot NERPA	?
9. September 1915	Torpedoboot 51T		1 T, beschädigt	vor Pelagosa	franz. U-Bt PAPIN	17
nach Sept. 1915	Dampfer BITINIA	3.125 BRT	2 T, beschädigt	Schwarzes Meer	russisches Unterseeboot	?
29. Dezember 1915	Dampfer KUPA	790 BRT	T, <b>versenkt</b>	vor Cape Planka	Unterseeboot	3
18. März 1916	Spitalsschiff ELEKTRA	3.199 BRT	2 T, 1 Treffer, beschädigt	vor Cape Planka	franz. Unterseeboot AMPERE	2
1. April 1916	Dampfer DUTOR (ex-DUBROVNIK)	4.232 BRT	T, <b>versenkt</b>	vor Galara Burnu, Schwarzes Meer	russisches Unterseeboot TJULJEN	?
4. Mai 1916	Torpedofahrzeug CSEPEL		1 T, beschädigt	10 sm südlich v. S. Remo	franz. Unterseeboot BERNOULLI	13
9. Mai 1916	Dampfer DUBROVNIK	481 BRT	2 T, 2 Treffer, <b>versenkt</b>	Narenta Channel	franz. Unterseeboot ARCHIMEDE	rund 18
4. Juni 1916	Dampfer ALBANIEN	1.122 BRT	2 T, <b>versenkt</b>	5 sm südlich Insel Dolfin	ital. Unterseeboot ATROPO (Lotse Naz. Sauro)	0
6./7. Juni 1916	Dampfer LOKRUM	924 BRT	2 T, <b>versenkt</b>	Durazzo	ital. MAS 5 und MAS 7	1
26. Juni 1916	Dampfer SARAJEVO	1.111 BRT	1 T, <b>versenkt</b> , im August 1916 gehoben	Durazzo	ital. MAS	0
4. Juli 1916	Dampfer SAN MAURO	133 BRT	1 T, getroffen aber nicht explodiert	vor Rijeka	Unterseeboot	0
2. August 1916	Torpedofahrzeug MAGNET		2 T, 1 Treffer, beschädigt	südlicher Kvarner	ital. Unterseeboot SALPA	11
2. November 1916	Wachschiff (ex Kasemattschiff TEGETTHOFF) MARS		2 T, 1 Treffer, der nicht explodiert, kein Schaden	Fasana Kanal	ital. MAS 20	0
14. Januar 1917	Dampfer ZAGREB	537 BRT	T, <b>versenkt</b>	vor Cape Planka	franz. U-Bt ARCHIMEDE	28
8. Dezember 1917	Zerstörer DINARA		1 T, 1 Treffer nicht explodiert, besch.	20 sm nordöstlich Ancona	Unterseeboot	0
10. Dezember 1917	Küstenverteidiger WIEN	5.600t	2 T, <b>versenkt</b>	Triest, Bucht von Muggia	ital. MAS 9	46

Österreichisch-ungarische Schiffe versenkt oder beschädigt durch Torpedos 1914-1918						
Datum	Ziel	Größe	Resultat	Ort	Angreifer	Tote
12. Februar 1918	Dampfer PELAGOSA	245 BRT	2 T, 1 Treffer	3 sm westlich Gruica	ital. submarine F7	0
19. März 1918	Dampfer LINZ (Truppentransporter)	3.819 BRT	T	vor Cap Rodoni	ita. MAS	697 431 Kriegs- gef.
13. Mai 1918	Dampfer BREGENZ (Truppentransporter)	3.905 BRT	2 T, 2 Treffer, <b>versenkt</b>	vor Durazzo	ital. MAS 99 und MAS 100	234
10. Juni 1918	Schlachtschiff SZENT ISTVAN	20.000 t	2 T, <b>versenkt</b>	vor Premuda	ital. MAS 15	89
30. Juni 1918	Dampfer VILA	405 BRT	1 T, <b>versenkt</b>	vor Capocesto	ital. Unterseeboot	6
4. Juli 1918	Unterseeboot U20	164/204 t	T, <b>versenkt</b>	vor Grado	ital. Unterseeboot F12	18
6. August 1918	Spitalschiff BARON CALL	3.104 BRT	3 T, 1 Treffer aber nicht explodiert, leichter Schaden	vor Dulcigno	Unterseeboot	0
11. August 1918	Dampfer EUTERPE (Truppentransporter)	2.302 BRT	3 T, 2 Treffer, nur einer explodiert, <b>versenkt</b>	vor Navaglia	ital. Unterseeboot F7	453
19. August 1918	Dampfer GORITIA	3.104 BRT	T oder Minen	südwestlich Guri Geramis	?	3
30. September 1918	Dampfer DANIEL ERNÖ	714 BRT	2 T, 1 Treffer, beschädigt	off Puntadura	ital. Unterseeboot	10

Die Aufbereitung dieser Tabellen war ein gehöriges Stück Arbeit. Mein Dank gilt Dr. Wladimir Aichelburg, Georg Pawlik, Prof. Erwin F. Sieche, Oliver Trulei und Mag. Miljenko Smokvina für die jahrelange gute Zusammenarbeit.

#### Quellen:

Österreichisches Staatsarchiv, Kriegsarchiv, Marineakten, Vorfällenheitsberichte MS/OK V 1914-1918.

National Archives, Admiralty Files, Kew.

Aichelburg, Wladimir, *Die Unterseeboote Österreich-Ungarns, 2 Bände, Akademische Druck- und Verlagsgesellschaft Graz 1981.*

Aichelburg, Wladimir, *Die Handelsschiffe Österreich-Ungarns im Weltkrieg 1914-1918, H. Weishaupt Verlag, Graz 1988.*

Almanach für die k.u.k. Kriegsmarine 1915, XXXV. Jahrgang, Pola 1915.

Bagnasco, Erminio; Rastelli, Achille, *Navi e Marinai Italiani nella Grande Guerra, Ermanno Albertelli Editore, Parma 1997.*

Bilzer, Franz F., *Die Torpedoboote der k.u.k. Kriegsmarine von 1875-1918, H. Weishaupt Verlag, Graz 1984.*

Bilzer, Franz F., *Die Torpedoschiffe und Zerstörer der k.u.k. Kriegsmarine 1867-1918, H. Weishaupt Verlag, Graz 1990.*

Branfill-Cook, Roger, *Torpedo, Seaforth Publishing, Barnsley 2014.*

British Vessels lost at sea 1914-1918, His Majesty's Stationery Office, London 1919.

Casali, Antonio; Cattaruzza, Marina, *Sotto I mari del mondo, La Whitehead 1875-1990, Editori Laterza, Roma 1990.*

Couhat, Jean Labayle, *French Warships of World War I, Ian Allan Ltd, London 1974.*

Gray, Edwyn, *The Devil's Device, Robert Whitehead and the History of the Torpedo, Naval Institute Press, Annapolis 1991.*

Greger, Rene, *Austro-Hungarian Warships of World War I, Ian Allen Ltd, London 1976.*

Handel-Mazzetti, Peter, *Die Österreichisch-Ungarische Kriegsmarine vor und im Weltkriege, Klagenfurt 1925.*

Malnig, Helmut W., *Die Torpedos in der k.u.k. Kriegsmarine, NWV, Wien 2014.*

Office of the Chief of Staff of the Royal Italian Navy, *The Italian Navy in the World War 1915-1918, Facts & Figures, Roma 1927.*

Sifferlinger, Nikolaus A., *Development of the Whitehead Torpedo in Rijeka and the Impact to the World Navies, in: Proceedings of 1st International Conference Industrial Heritage, Rijeka 19.-20.IX.2013, Rijeka 2005, S. 105-120.*

Sifferlinger, Nikolaus A., Trulei, Oliver, *Die Versenkung des französischen Panzerkreuzers LEON GAMBETTA durch das k.u.k. Unterseeboot 5 am 27. April 1915, k.u.k. Kriegsmarine-Archiv, Wien 2015.*

Silva, Musi, *Piroscafo PRINCIPE UMBERTO, 8 Giugno 1916, <http://www.pietrigrandeguerra.it/voci-e-volti-dal-fronte-2/piroscafo-principe-umberto/>*

Smokvina, Miljenko, teilte zahlreiche Dokumente aus seiner Sammlung als Kopie mit dem Autor in den letzten 20 Jahren.

Wilson, Michael; Kemp, Paul, *Mediterranean Submarines, Crecy, Manchester 1997.*

Affondamenti Navi Grande Guerra, <http://www.pietrigrandeguerra.it/voci-e-volti-dal-fronte-2/affondamenti-navi-grande-guerra-2/> (17. April 2016)

## Dioramen erzählen Geschichte

### 20. Juli 1866 — Die Seeschlacht von Lissa

Robert A. Tögel



**Der Slogan „Modelle erzählen Geschichte“ eine wunderschöne Grundlage für uns Modellbauer.**

Manchmal ergibt sich Vielfalt. Ich habe mir im Vorjahr – anlässlich des 150-jährigen Jubiläums (1866 – 2016) vorgestellt, etwas über die Seeschlacht von Lissa zu bauen. Es ergaben sich für mich einige Möglichkeiten:

Ich habe Vignetten mit Flachfiguren von Kontreadmiral Wilhelm von Tegetthoff hergestellt, die nach dem berühmten Gemälde von Anton von Romako gefertigt wurden. (Bild rechts)

Außerdem wollte ich etwas mit dem Flaggenschiff Tegetthoffs S.M.S. ERZHERZOG FERDINAND MAX im Hintergrund bauen. Dazu hatte ich die Idee, das Gemälde von Ludwig Rubelli, Edler von Sturmfest als Grundlage zu verwenden. Das ergab allerdings ein großes Problem für einen Historiker: Denn der Maler hat eigentlich das Schiff nicht richtig dargestellt. Er malte erst 1898 und seine Vorlage war die später gebaute S.M.Panzerfregatte HABSBURG.

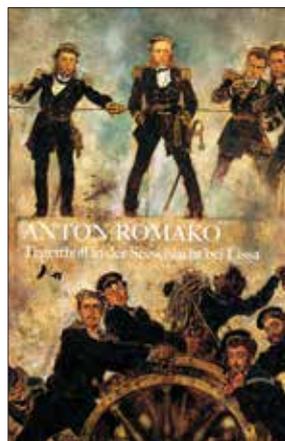
Jetzt musste ich überlegen: Mache ich mein Diorama nach den Originalplänen – oder benutze ich das bekannte Gemälde, das die meisten kennen und auch glauben, dass es dem Original entspricht.

Ich habe mich dazu entschieden, trotzdem das Gemälde als Basis zu verwenden, weil dessen Ausstattung viel attraktiver als das Original ist. Denn im echten Flaggenschiff Tegetthoffs war die Brücke an anderer Stelle sowie viel einfacher und weniger attraktiv...

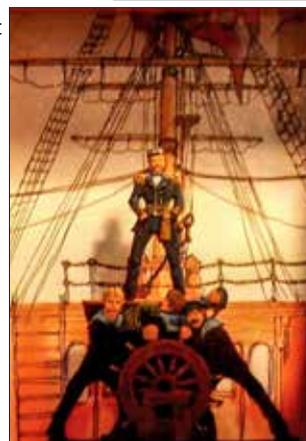
Der Bau des Dioramas erfolgte mit Holzteilen als Basis. Einige Figuren bestehen aus alten Zinnfiguren, die ich „verjüngt“ habe. Weitere wurden von mir neu gefertigt.

Auf meinem Diorama zeige ich den 21. Juli 1866. Den Tag nach der Schlacht: Tegetthoff wurde morgens bereits Vizeadmiral durch ein Telegramm von Kaiser Franz Joseph. Daher wird im Hintergrund bereits eine Vizeadmiral-Flagge gehisst. Tegetthoff und LSKpt Baron v. Sterneck stehen auf der Brücke und beobachten die Ausbreitung und Trocknung der erbeuteten Flagge. Sein Adjutant FregKpt. v. Lindner und Korv.Kpt. Attlmayer beraten mit dem Eroberer Steuermann Karkovic die Behandlung der Flagge der PALESTRO. Gemälde von Ludwig Rubelli v. Sturmfest, 1898, HGM >

Man sieht die Situation, in der das Flaggenschiff Tegetthoffs S.M.S. ERZHERZOG FERDINAND MAX mitten in der italienischen Flotte fährt und kurz vorher das italienische Panzerschiff PALESTRO seitlich gerammt hat. Dabei hat der



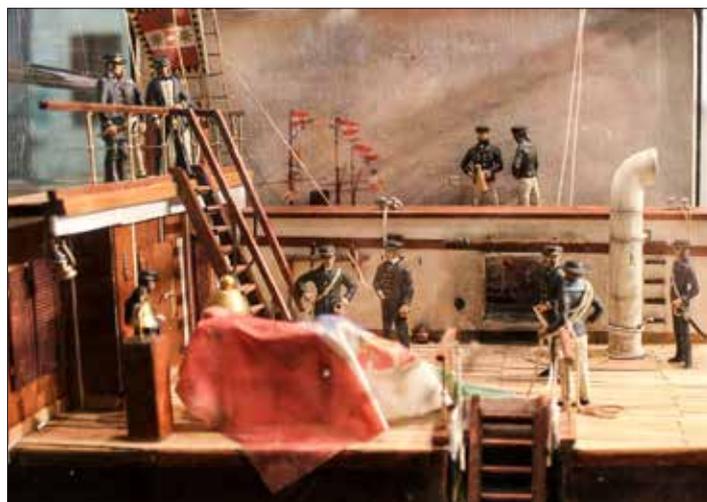
i s t



#### **Erste Schritte: Flachfiguren.**

*Diese Flachfiguren wurden nach dem Gemälde von Anton Romako (1878/80) gefertigt. Er war der Bruder des Schiffsarchitekten Josef von Romako, der das Flaggenschiff Tegetthoffs entwarf.*

*Die Hintergründe wurden von mir gemalt – unten mit Ölfarbe oben als Aquarell.*



*Diorama, der 21. Juli 1866 an Bord von FERDINAND MAX.*

Steuermann Karkovic die Flagge der PALESTRO erbeutet und bringt sie jetzt zu Tegetthoff.

Wenn man sich als Historiker das Gemälde im HGM ansieht, das im Jahr 1898 gemalt wurde, merkt man, dass das Schiff auf dem Bild eigentlich nicht wirklich Tegetthoffs Flaggenschiff sein kann.

Es gibt viele Fotos von A. Hauger, der 1893 das Leben auf dem Schiff, das Rubelli als Basis verwendete, aufgenommen hat. Es

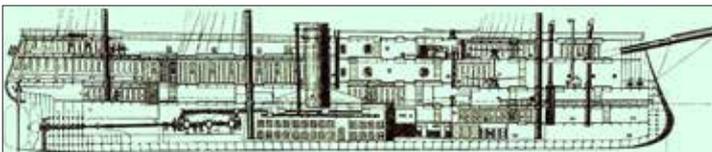


Die Eroberung der italienischen Kriegsflagge der PALESTRO. Gemälde von Ludwig Rubelli v. Sturmfest, 1898, HGM

ist schwierig zu bestimmen, um welches Schiff es sich handelt. Allerdings beschreibt unser Freund Wladimir Aichelburg in einem seiner Bücher, dass es sich um die Panzerfregatte HABSBURG handelt.

Eine weitere Begründung ist die Ansicht der Unterlagen über das Flaggenschiff Tegetthoffs. Hier ist einmal eine Skizze, die zeigt, dass die Kommandobrücke nicht verschalt ist und weit hinten im Heckbereich frei steht.

Ein entsprechendes Modell des ERZHERZOG FERDINAND MAX ist im Marinemuseum des Schlosses Ebelsberg in Linz zu sehen. Das Modell entspricht voll dem Original und hier sieht man deutlich den Unterschied zum Bild.



S.M.S. KAISER rammt RE DI PORTOGALLO.



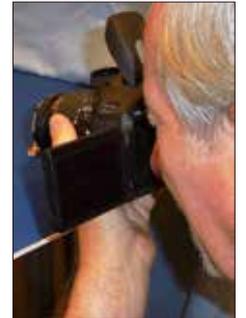
FERDINAND MAX rammt RE D' ITALIA.



Tegetthoff steht vor Lissa, die Italiener dampfen ab.



Die Freunde Oliver Trulei, Fritz Marschner und ich haben fast so lange, wie die Schlacht in Wirklichkeit dauerte, an den Positionierungen und Fotos gearbeitet.



**Die Seeschlacht im Modell:**

Eine sehr aufwändige Aufgabe war es, mit Metall-Modellen im Maßstab 1:1250 den Ablauf der Schlacht zu zeigen.



Italienische Flotte 1:1250



K.k. Flotte



Die k.k. Flotte vor Lissa in Keilformation. Panzerschiffe – Holzschiffe – Kanonenboote.



Tegetthoff läuft auf die italienischen Panzerschiffe zu und nutzt die Lücke, die durch das Umsteigen des italienischen Admirals Conte di Persano auf das Panzerschiff AFFONDATORE entsteht.

## Sektion Allgemein

Georg Schaller, Fritz Marschner



In Kreta kann es im Mai auch kalt und regnerisch sein und der Schnee noch au natürlich erstanden und eine Broschüre über das Schiff durften wir auch mitnehmen. Einige Bilder zur Information, ein anderes Mal mehr davon.



*Buque Escuela (Segelschulschiff) BE-1 TUAUHTEMOC, hinter der Fähre ELYROS der Anek Lines.*



*BE-1 TUAUHTEMOC, Die Salutkanone an Steuerbord.*

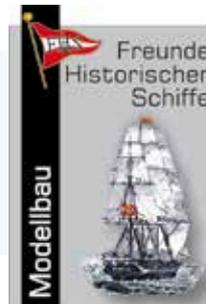


*Die Flagge Mexicos flattert in der Brise.*



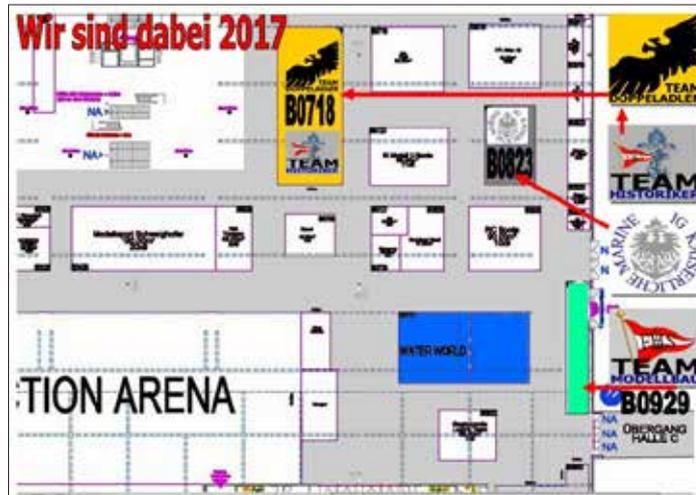
## Sektion Modellbau

Unsere Modelle erzählen Geschichte und sind in voller Fahrt unterwegs  
Robert A. Tögel



Die erste Geschichtserzählung findet seit kurzem im DA | MODELL-LOKAL in Wien Floridsdorf – Prager Straße 15 - statt.

Wir sind dabei. ModellbauMesse in Wien. Vom 26. bis 29. Oktober 2017



Wir haben in den letzten Wochen begonnen die Auslagen einzurichten. Die erste fertige Auslage ist die Präsentation von Donau-Schiffen auf Paletten-Regalen.



Wir sind in diesem Jahr noch einmal in einer großen Messe beteiligt. Es werden mehr als 60.000 Besucher im Wiener Messegelände auf der größten Modellbau-Ausstellung erwartet. Wir haben insgesamt über 300 m<sup>2</sup> Ausstellungskojen.

Die Donaumodelle SUPPAN, PASCAL und MARIA wurden von Hans Jurka zur Verfügung gestellt. Hans und Raimund Sixt haben den Einbau vorgenommen.

Unser FHS-MODELLBAU-TEAM-Stand ist genau gegenüber dem großen Wasserbecken. Wir werden nicht nur Modelle ausstellen, sondern auch im Becken davor vorführen.

Ganz in der Nähe sind unsere Freunde von der IG Kaiserliche Marine (D) mit ihrem historischen Hafen SÜDERLAND = ferngesteuerte Schiffe der Deutschen Kriegsmarine und Eisenbahn in HO rundherum.

Auch das DOPPELADLER|TEAM wird „Modelle erzählen Geschichte“ präsentieren. Natürlich auch mit Modellen der Schiffe unserer k.u.k. Kriegsmarine mit Beiträgen des FHS-HISTORIKER-TEAMS.

Die Messe ist vom Donnerstag, den 26. Oktober (Staatsfeiertag) bis Sonntag, den 29. Oktober geöffnet. Wir sind allerdings von Montag bis Montag täglich tätig.

Die zahlreichen Beschreibungen und Originalfotos rundherum wurden von mir angefertigt und auf der Rückwand montiert. Damit werden die Schiffe und ihre Vergangenheit ausführlich beschrieben.

### Modell-Schiff-Fahren „Schiffe in voller Fahrt“



Das Wetter hat uns heuer große Probleme bereitet. Oft haben Regenschauer und Sturmwind unsere Veranstaltungen verhindert. Von insgesamt 6 Fahrten an jedem 1. Sonntag im Monat von Mai bis Oktober auf der Alten Donau mussten wir bisher 3 verschieben. Allerdings hatten wir auch wegen großer Hitze schon Probleme: Zum Beispiel bei unserem Hafenfest in Tulln hielt diese Gäste und Teilnehmer von zahlreichem Besuch ab.

Die TRAUNER-Holzschiffe wurde vom 17. Jhdt bis in die 50iger Jahre des 20. Jhdt. eingesetzt. Sobald wir geeignete Steine finden, werden wir den Lastkahn beladen. So, wie er laufend im Einsatz war.

## Sektion Traditionescadre

### Hafenfeste in TULLN und SCHLÖGEN

Walter Simmerl

Info: Walter Simmerl, Tel. 0699 140 24 579, siwal@aon.at



Die Sektion Escadre war sowohl in Tulln als auch in Schlägen mit einem Info-Stand vertreten.

In Tulln hat sich leider die Besucherzahl aufgrund diverser Unstimmigkeiten der Veranstalter in Grenzen gehalten.

Was wir aber erwartet hätten ist, dass uns wenigstens ein paar FHS-Mitglieder die Ehre erweisen. Aber mit der Ehre ist es so eine Sache.



Hochrangige Inspektion auf der REGENTAG



Lässige Stellung  
typisch k.u.k.



Infostand der ESCADRE

Die Hafenanlage in Schlägen feiert heuer das 25-jährige Jubiläum. Das traditionelle Hafenfest wurde daher um die Schwerpunkte »Traditionsschiffe und ihre Freunde«, sowie »Amphibienfahrzeuge« erweitert. Insgesamt ein nettes

Fest, bei dem sich die Escadre entsprechend werbewirksam präsentieren konnte. Wir werden auch künftig, vor allem bei wasserbezogenen Veranstaltungen teilnehmen.



LSchlt. i.Tr. Ing. Gerhard Kammerer voll im werbewirksamen Einsatz.



Besucherausfahrt mit einem Amphibienfahrzeug.

#### Neues Mitglied:

Die Escadre freut sich ganz besonders, **Dr. Hubert Gangl**, KKpt. i. Tr., als neues Mitglied begrüßen zu dürfen. Dr. Hubert Gangl ist auch Mitglied beim K.u.K. Yachtgeschwader und stolzer Eigner eines H-Bootes am Attersee. Sein großes Interesse an der Geschichte der K.u.K. Kriegsmarine war unter anderem ausschlaggebend für seinen Beitritt zur Escadre. Hubert ist nach Vizeadmiral i.Tr. Arch.DI. Waller Höller das 2. Mitglied aus dem K.u.K. Yachtgeschwader Attersee. Die freundschaftliche und gute Zusammenarbeit zwischen

Escadre und Yachtgeschwader ist ein Beweis, dass ein harmonisches Miteinander verschieden strukturierter Marinevereine möglich ist.

Es wäre eine tolle Demonstration, wenn sich alle Marinevereine Österreichs gemeinsam bei diversen Auftritten im Sinne VIRIBUS UNITIS präsentieren würden!



# Sektion Museumshafen

## Die Museumslände im Altarm Greifenstein — aktuelle Aktivitäten



Peter Strecha



### Der Sommer kommt bestimmt – ein Sonnensegel muss her!

Bei entsprechender Sonneneinstrahlung heizen sich die Aufenthaltsräume in den Aufbauten in kürzester Zeit drastisch auf, da die Wände und Decks keinerlei Wärmeisolierung besitzen. Die vorhandene Unterkonstruktion haben wir mit hochwertigen Materialien korrosionsgeschützt und mit Decklack beschichtet.



Sonnensegel-Unterkonstruktion (Bild: P. Strecha).

Über eine Quelle von Herbert Klein haben wir günstigen Planenstoff erworben, und der von Charly Minke vermittelte Segelmacher hat die Bahnen vernäht und verschweißt sowie die notwendige Anzahl an Kauschen für die Verspannung eingeschlagen.



Tadellose Aussenansicht mit Sonnensegel (Bild: P. Strecha).

An einem lange herbeigesehnten windstillen Tag konnten wir das Sonnensegel setzen und fachgerecht verspannen – fast 100 m Bändsel mussten dafür gezurrt werden!

Nun ist es in der Steuermannswohnung angenehm kühl und man kann auf dem darüber liegenden Deck die schöne Aussicht und auch das eine oder andere Getränk genießen...

### Derzeit laufende Arbeiten

Von der Anlagenbehörde der BH Tulln wurden wir im Bewilligungsbescheid für die Schifffahrtsanlage verpflichtet, sämtliche Auflagen und Zusatzarbeiten bis 30. Oktober 2017 abzuschließen. Absturzsicherungen sind bereits fertig, es fehlen noch entsprechende Farbmarkierungen und Aufschriften.

### Die Marinefunker

Mehrmals haben sie bereits auf unserem Güterkahn ihre Geräte in Betrieb genommen und eine Schiffsfunkstelle eingerichtet, und sie sind auch intensiv dabei, das für die Funkerei vorgesehene Matrosenquartier zu adaptieren!



Hanno Jax und Martin Belohrad sind weltweit in Kontakt. (Bild: P. Strecha).

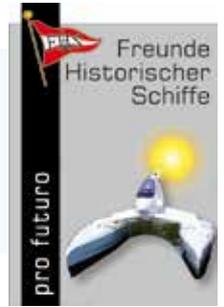
### 20m-Schiffsführerkurs 2017

Zur Zeit laufen die Intensiv-Ausbildungen und es gibt auch für die Theorie einen Wiederholungstag, dann sind wir sicher, dass alle Kandidaten die Prüfung Ende Oktober bestehen – wir wünschen viel Erfolg

## Sektion pro futuro

Bat — Sch

Martin Mai



Im Rahmen des WIR. SIND. WIEN FESTIVALS der 23 Bezirke Wiens, fand am 22. Juni 2017 das Fest des 22. Bezirkes statt. Vom 1. Juni (1. Bezirk) bis 23. Juni (23. Bezirk) wurde dem Tages Datugon steuern können. Als ein Walzer gespielt wurde versetzten nur diese äußersten Elektromotoren die miteinander verhefteten Boote in eine Walzerdrehung!

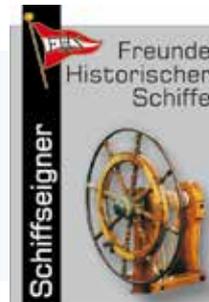
Glückliche und zufriedene Besucher dieses musikalischen und nautischen Hochgenusses in unserer Heimatstadt gingen um 22:00 von Bord und fragten wann es wieder so eine tolle Veranstaltung geben wird.



*Dr. Martin Mai*

## Sektion Schiffseigner

Leopold R. »Bobby« Kugel



### Geschafft:

Die **Slipanlage** der Sektion Schiffseigner im Altarm Greifenstein hat seit wenigen Wochen nun sowohl die schiffahrtrechtliche, als auch die wasserrechtliche Zulassung der Behörden; Tafeln und Impresum sind angebracht, die Ländentafeln montiert, die Seile vorgefettet und die Nutzungsbedingungen für die Benutzer ergänzt; Mögliche Stolperstellen wurden von MMM Museums-MalerMeister *Peter*



*Strecha* Signalgelb markiert. Und schon steht auch der erste Slipvorgang bevor: Die MS MARIANDL unseres Mitglieds *Gerhard Nauer* (ex-Besitzer Wolfgang Stuckart) soll in den kommenden Wochen aus dem Wasser raus zur Inspektion und zumindest Reinigungsarbeiten unterzogen werden.

Damit ist wieder ein großer Schritt zur Erweiterung und Vervollständigung der FHS-Museumslande Greifenstein gelungen: Der zur Jahreswende angekaufte historische Bugsiertrecker BT GNOM liegt am Güterkahn „GK 10065“ angedockt, gemeinsam mit der MARIANDL, FRIEDA und einem historischen Segelschiff, 150 Meter weiter hat die Slipanlage der Sektion ihren Betrieb aufgenommen. Die „Voreröffnung“ der Sliplände hatte die freiwillige Feuerwehr St. Andrä/Greifenstein im Juli vorgenommen, sie hielt auf der Slipanlage ihren nationalen Wettbewerb der Zillenfahrer hier ab.

Ein **absoluter Flop** war Ende Juni das angesagte Garten- und Hafenfest in Tulln. Nachdem die Stadtverwaltung nicht die geringste Werbung für das Wochenende durchgeführt hatte und auch nicht nur ein Plakat oder Schild im gesamten Gebiet zu sehen war, blieben wir mit dem BT GNOM und MS FRIEDA im Stadthafen neben der Hundertwasser-REGENTAG unter uns; Am Sonntag verschlechterte sich dann auch noch das Wetter, es wurde nicht einmal ein verirrter Spaziergänger gesichtet. Den Modellbauern „an Land“ ging es naturgemäß auch nicht besser, sie brachen ihre Zelte verständlicherweise vorzeitig ab und fuhren, frustriert wie wir Schiffseigner, auch wieder heim.

Die von uns Schiffseignern gestaltete und betreute **FHS-Homepage**, sprich der Webaufttritt des FHS im Internet, wird nun bereits seit fast einem Jahr von der von uns beauftragten Softwarefirma umgebaut und auf den neuesten technischen Stand gebracht; Notwendig war dies geworden, um die „state of the art“ Sicherheitsmerkmale von Web-Angeboten zu gewährleisten. Daß dies keine Arbeit von einem Tag sein würde, war uns allen klar – nun sieht es aber endlich danach aus, als ob Land in Sicht sei. Das Neuaufsetzen des dahinterliegenden CMS-Systems ist geschafft, aber es bleiben immer noch dutzende Funktionen offen, die noch umgesetzt werden müssen.



Wie in den vergangenen Monaten auch hoffen wir auf einen baldigen und positiven Abschluß der Arbeiten.

Der goldene Herbst will und will nicht einsetzen und scheint sich in einen eher trüben, kalten und nassen vorwinterlichen Zeitraum zu wandeln. Wenigstens sind keine Hurricans wie in der Karibik und dem Süden der USA in Sicht... Die Generalversammlung des FHS wirft ihre Schatten voraus, da kommt für uns Verantwortliche auch noch zusätzliche Arbeit dazu.

Für die diesjährigen Anwärter auf das **20 m Schiffsführerpatent** geht die Lernphase ebenfalls in die Zielgerade, unsere Ausbilder und *Markus Haider* mit seiner CARNUNTUM tun ihr Bestes, um Theorie und Praxis auf einen höchstmöglichen Stand zu bringen. Wir wünschen ihnen auf jeden Fall einen guten Prüfungsverlauf!

Dann geht es auch schon wieder an das Einwintern unserer schwimmenden Fahrzeuge – in knapp drei Monaten ist das Jahr schon wieder vorüber und der Winter hat uns (hoffentlich nicht zu streng) im Griff. Ich wünsche Ihnen bis zum nächsten Wiedersehen eine gute Zeit und beim Ableasen der Pegel immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel!

*Leopold-R. »Bobby« Kugel*

## Sektion Historiker

Interessante Neuigkeiten

Robert Tögel



### Entdeckung eines k.u.k. Raddampfers am Skutarisee

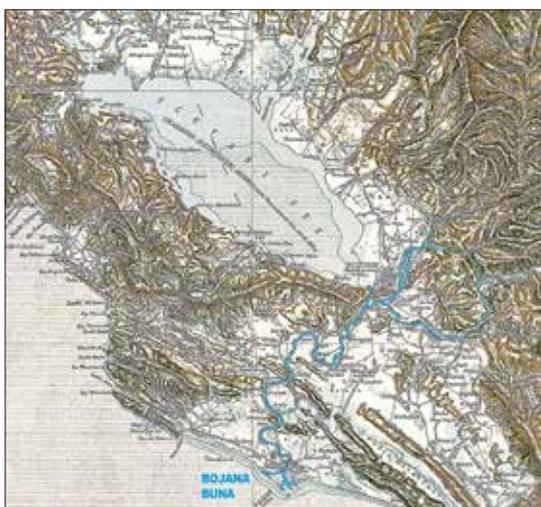


Vor kurzem wurde im Skutarisee im Grenzgebiet zwischen Albanien und Montenegro ein Schiffswrack durch den niedrigen Wasserstand entdeckt.

Nach der Eroberung Serbiens im Jahr 1915 wurde Montenegro 1916 von der k.u.k. Armee besetzt und bis 1918 gehalten. Auf dem Skutarisee, der zum Großteil (etwa 60%) zu Montenegro gehört, wurden Schiffe und Boote der k.u.k. Kriegsmarine eingesetzt.

Die Zufahrt erfolgte von der Adria zum Skutarisee nach Shkodra durch den Fluss **Bojana/Buna** mit etwa 44 km Länge.

Dieser Fluss wurde auch vom Österreichischen Lloyd für den Linienverkehr verwendet und bildete die Grenze zwischen Montenegro und Albanien.



Der Skutarisee ist 48 km lang und bis zu 14 km breit. Die Wasseroberfläche schwankt etwa um 5 Meter: Hochwasser durch Schneeschmelze, Verminderung durch Fluss Buna und Sommertemperaturen. Wir werden mit Fotos aus dem 1. Weltkrieg versuchen das Schiff zu bestimmen. Der Rumpf ist 20 Meter lang und 4 Meter breit und hat einen Rumpfschaden – wahrscheinlich durch eine Explosion.

Hoffentlich wird er aufbewahrt und ausgestellt. Bis bald.



...ist ein Thema, das bereits vielseitig bearbeitet wurde:

### Ausstellung »KRIEG AUF DER DONAU«.

Die ersten Schritte waren vom Jänner bis März 2011 im Bezirksmuseum Leopoldstadt eine riesige Ausstellung, die über die vielen Schritte entlang der Donau präsentierte.

Dazu wurde auch eine Illustrierte mit 40 Seiten hergestellt, die auf der Ausstellung „verbraucht“ wurde.

Wahrscheinlich wird schon bald wieder eine Ausstellung in diesem Bereich veranstaltet.

### Die letzte Aktivität war der

### Vortrag im HGM im Juli

Die Ruhmeshalle im HGM war voll besetzt, obwohl der Vortrag im Urlaubsmonat Juli gehalten wurde.

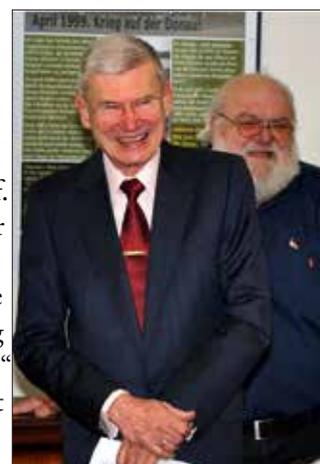


Der Vortrag wurde begeistert entgegengenommen.

Auf unserer Internetseite sind im LOGBUCH 2/2017 einige Themen-Abbildungen aus dem Vortrag zu sehen: [www.fhs.austria.org/sektionen/modellbau/logbuch](http://www.fhs.austria.org/sektionen/modellbau/logbuch)

### Nach den vielen guten Nachrichten,

habe ich auch eine traurige: Unser Freund und Mitglied Prof. Ing. Friedrich PRASKY ist leider im Juli 2017 verstorben. Fritz hat am 12. Jänner 2011 die von mir gestaltete Ausstellung „KRIEG AUF DER DONAU“ im Bezirksmuseum Leopoldstadt eröffnet.





## Prof. Ing. Friedrich Prasky 1937 — 2017

Wir haben ihn schon längere Zeit in unserem Kreis vermisst, waren uns aber bewusst, dass er seine freie Zeit am Krankenbett seiner geliebten Anneliese »Lisi« verbrachte. Umso mehr waren wir von seinem plötzlichen Tod überrascht, der ihn in seinem Garten ereilte. Die Verabschiedung am Zentralfriedhof erfolgte im engen Familien- und Freundeskreis.

Es hieß wohl Modelle ins HGM tragen, wüssten wir nicht, welcher hervorragende Fachmann Fritz Prasky auf dem Gebiet des Modellbaues, der historischen Aufarbeitung der Geschichte der Donaumonitore und der Geschichte der k.u.k. Kriegsmarine war. Immer wieder überraschte er mit genauest recherchierten Artikeln, Broschüren und Büchern über maritime Themen.

Sein Studienfach war allerdings die Elektrotechnik, so schlug er nach der HTL-Matura eine Laufbahn bei der ÖBB ein. War Fahrdienstleiter und mit weiterer Karriere der Planer der Elektrifizierung der Wiener Schnellbahn. Dies ermöglichte auch, dass er einen kleinen Garten im Bereich Matzleinsdorferplatz bewirtschaften konnte. Im selbstgebauten Gartenhaus konnte man Schiffsmodelle bewundern, oder die wunderbaren Marillen verkosten.

Da es kaum Pläne von den Schiffen und schon gar keine Modellbaupläne gab, ging er mit Eifer ans Werk, war tagelang in den Archiven unterwegs, um solche selbst zu erstellen. Zeichnen mit der Reissfeder hatte er ja gelernt und so entstanden die Pläne der VIRIBUS UNITIS, von Kreuzern, Zerstörern, Monitoren und vielen anderen Schiffen unserer alten Marine.

Gerne lud er auch Freunde in seine Wohnung in Favoriten ein, wo man plaudern, fachsimpeln oder die neuesten Ideen und Projekte besprechen konnte.

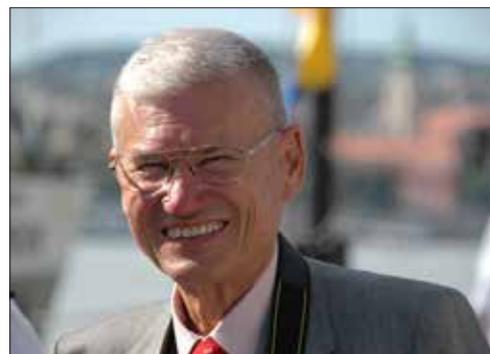
Im Jahr 2007 wurde ihm für seine richtungsweisende Arbeit der Berufstitel »Professor« verliehen. Eine wahre Sisyphusarbeit hatte er sich mit der Restaurierung des einzigartigen, riesigen Schnittmodells des Dreadnoughts VIRIBUS UNITIS im HGM, aufgehalst. Doch die Liebe zum Modellbau und die Möglichkeit kleinste Einzelheiten zu entdecken, dokumentieren und zu restaurieren, ließ ihn daran nicht verzweifeln.

Gerne war er mit Lisi auch auf unseren Reisen nach Triest, Pola oder sonstigen maritimen Zielen dabei und unternahm selbst auch viele Reisen, auf denen der Sohn Friedrich jun. oft dabei war. Die Stammtische in der Beatrixgasse und Arsenalstüberl besuchten die beiden sehr gerne und sassen meist in einer der Fensternischen mit anderen Historikern wie Dr. Lothar Baumgartner, Prof. Erwin Sieche, oder Peter Schupita beim Erfahrungsaustausch zusammen.

Nun gibt es keine Möglichkeit mehr Neues aus seiner Feder zu lesen, er hat mir aber noch einiges zur Veröffentlichung überlassen. Er wird dem maritimen Freundeskreis sicher sehr fehlen, hat sich aber in unseren Herzen, Köpfen und auch Bücherregalen einen Platz gesichert. *Fritz Marschner*



Der neu restaurierte Donaumonitor LEITHA / LAJTA auf der Donau in Budapest.

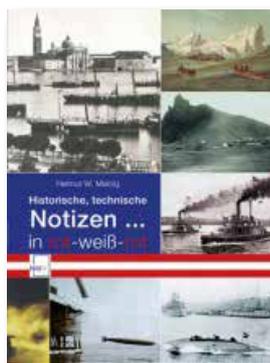


Gattin Anneliese Prasky natürlich als Ehrengast an Bord.



Prof. Ing. Friedrich »Fritz« Prasky bei der Fahrt des restaurierten Donaumonitors LEITHA / LAJTA in Budapest am 20. August 2010.

## Buchbesprechungen



**Helmut W. Malnig**

**Historische, technische Notizen... in rot-weiß-rot**

Neuer Wissenschaftlicher Verlag

NWV Verlag, Wien, Graz

Format 28 x 21 cm, 232 Seiten, zahlr. s/w und Farbphotos und Abbildungen.

ISBN 978-3-7083-1151-7

Preis € 38,-



**Heinz Christ**

**Die Geschichte der k. k. Kriegsmarine während der Jahre 1855 – 1866**

KMA-K.u.K. Kriegsmarine Archiv

790 Seiten

Format: 17cm x 24cm, , gebunden, zahlr. Abbildungen und Tabellen,

Preis € 55,-

Erhältlich unter: [oliver.trulei@aon.at](mailto:oliver.trulei@aon.at)



**Erwin Sieche**

**Zeittafel der maritimen Kriegereignisse der k.u.k. Kriegsmarine 1917**

KMA-K.u.K. Kriegsmarine Archiv

200 Seiten

Format 20,5 x 25,5 cm, gebunden, Wien 2017

Preis € 32,-

Erhältlich unter: [oliver.trulei@aon.at](mailto:oliver.trulei@aon.at)

Unser Mitglied Helmut Malnig ist als studierter Maschinenbauer immer nahe an Themen mit technisch, historischem Hintergrund. In diesem, vom NWV herausgegebenen, interessant bebilderten Band, behandelt er Erfindungen die von Menschen aus dem »Altösterreichischem Raum« stammen. Manches davon ist dem Leser wahrscheinlich bekannt, vieles jedoch ist neu und anderes wurde wieder in Erinnerung gebracht. In vier Themenkreisen – Expeditionen, Forschung/Wissenschaft, Militärtechnik/Marine, Verkehrswesen/Antriebe – zeigt der Autor das Wirken der angesprochenen Forscher. Das Namensregister ist umfangreich und Helmut Malnig geht weit über »Notizen« hinaus. Ernst Mach, Josef Ressel, Müller Thomamühl, Burstyn, Whitehead, Uchatius und andere mögen noch bekannt sein...Max Mauermann (rostfreier Stahl), Pischhof (Autoplan) Max Valier (Raketentechnik), Thomanek (Hohlladung) sind vielleicht nicht jedem geläufig. Ein interessanter Abriss beschäftigt sich auch mit dem traditionsreichen »Österreichischen Ingenieur- und Architektenverein«, dessen Mitglied der Autor ist. Kein »Lesebuch« im herkömmlichen Sinn, aber der Rezensent hat sich bald darin »festgelesen« und viele neue Erkenntnisse gewonnen!

*F. Marschner*

Die K.u.k. Kriegsmarine hat, sich ihrer Tradition bewusst, bereits in den 1880er Jahren begonnen die Geschichte der k. (u.) k. Kriegsmarine zu erforschen und zu veröffentlichen. Auch wenn der Zerfall der Monarchie eine Zäsur bedeutet, blieb die Kontinuität ungebrochen. 1942 und 1966 erschienen weitere Bände.

Heinz Christ hat diese Tradition aufgegriffen und den schmerzlich vermissten Band für den Zeitraum 1850 bis 1866 erstellt. Rückblickend ist dies der entscheidende Zeitraum in der Entwicklung der österreichischen Marine. Auf fast 800 Seiten werden alle Aspekte der organisatorischen, technischen und maritimen Entwicklung detailliert ausgearbeitet. Einzig die politische Entwicklung kommt etwas zu kurz dabei. Ergänzt wird der Band durch zahlreiche hilfreiche Dokumente, Tabellen und einige Bilder. Ein Prachtbuch, das die Reihe »Geschichte der k.(u.)k. Kriegsmarine« würdig fortsetzt und Lust auf mehr macht.

*Lutz Oberländer*

Erwin Sieche hat drei Jahre nach dem Erscheinen des ersten Bandes für 1914-1916 nun den zweiten Band seiner »Zeittafel der maritimen Kriegereignisse der k.u.k. Kriegsmarine« für 1917 vorgelegt. In gewohnter akribischer Genauigkeit sind hier hunderte von Einzelereignissen in chronologischer Folge aufgelistet. Ergänzende Anhänge machen die politischen Hintergründe und deren Bedeutung für die Ereignisse in der Adria im Gesamtkontext des Ersten Weltkriegs deutlich. Das Stichwortverzeichnis am Ende des Buches erlaubt wieder die gezielte Suche nach Ereignissen, Personen und Schiffen und macht das Buch zu einem Quelle erster Ordnung. Insgesamt fast 200 Seiten geballte Information. Wir dürfen jetzt schon gespannt sein auf den dritten Band der »Zeittafel«.

*Lutz Oberländer*

**Die nächsten Termine 2017**

11. Okto.	Bordabend Escadre	10. Okto.	Stammtisch The VIEW	24. Okto	Stammtisch Schimanko
9. Nov.	Bordabend Escadre	14. Nov.	Stammtisch The VIEW	28. Nov.	Stammtisch Schimanko
14. Dez.	Bordabend Escadre	12. Dez.	Stammtisch The VIEW	entf.	Stammtisch Schimanko



**BIS-C 2017**

<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 RDA.RAK.RSWK.Marc21.MAB**  
**Web . SSL . Integration & Benutzeraccount**  
**Verbundaufbau.Cloud/Outsourcing-Betrieb**

**Software - State of the art - flexible**

**28 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**

<a href="http://Landesbibliothek.eu">http://Landesbibliothek.eu</a>	<a href="http://bmlf.at">http://bmlf.at</a>
<a href="http://OeNDV.org">http://OeNDV.org</a>	<a href="http://VThK.eu">http://VThK.eu</a>
<a href="http://VolksLiedWerk.org">http://VolksLiedWerk.org</a>	<a href="http://bmwfw.at">http://bmwfw.at</a>
<a href="http://Behoerdenweb.net">http://Behoerdenweb.net</a>	<a href="http://wkweb.at">http://wkweb.at</a>

**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*

Sonnenuntergang unterwegs nach Kotka!



**Impressionen von Bord der AGLAIA beim Tall-Ship-Race 2017**

Fähre in der Sommernacht auf der Ostsee!

