

Österreich Maritim



Bugsiertrecker **GNOM**

Stapellauf LPG **BW AUSTRIA**

Tauchgang zu S.M. **Tb 96F – T7**

Gedenktage 2017

Vom Hudson zur Donau

Ausgabe 66
März 2017
Preis € 9,-



Charly Minke am Steuerstand und an Deck des GNOM.

© MAR

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 M. Donko, Kapitän Alfred Karrer, Franz Mittermayer, Oliver Trulei, Herbert Winkler.

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

Inhalt

Bugsiertrecker GNOM Alfred Karrer	4
LGP Tanker BW AUSTRIA Wilhelm M. Donko	8
Tauchgang zu T 7 ex S.M.S. Tb 96 Franz Mittermyer	12
Gedenktage der k.(u.)k. Marine 2017 Oliver Trulei	18
Vom Hudson River zur Donau Herbert Winkler	20
Aus den Sektionen	26
Buchbesprechung	34

Titelbild:
 Bugsiertrecker GNOM im Ölhafen.
 © P. Strecha



Sehr geehrte Leserinnen und Leser!
 Liebe Mitglieder und Freunde!

Aktive Freunde Historischer Schiffe

Es ist atemberaubend, wenn man von »oben aus« unheimlich viele Aktivitäten

rundherum beobachten kann.

Wir haben die ersten drei Monate eines neuen Jahres hinter uns und sind schon in vielen Bereichen aktiv gewesen. Das basiert auf die Vielseitigkeit unserer Sektionen, die zwar den gemeinsamen Basisgedanken der Schifffahrt pflegen, aber viele Möglichkeiten haben, das Thema zu bearbeiten und natürlich auch zu genießen.

In den ersten Tagen gab es bereits uniformierte Marineangehörige der FHS-Traditions-Escadre die österreichweit »im Einsatz« waren.

Unsere Schiffseigner und Angehörige des Museumshafens konnten im Winter wieder viel erreichen und erleben: Die Weiterentwicklung unseres Museums-Standes in Greifenstein.

Die Übernahme eines historischen Schiffes, den ersten Bugsier-Trecker GNOM, der 1961 in Korneuburg gebaut wurde.

Wir und auch die früheren Eigentümer sind besonders glücklich dass wir das einmalige Schiff übernehmen, pflegen und erhalten.

Auch die ersten Schritte der Schulungen zum 20-Meter-Patent sind bereits im Gange.

Die Modellbauer sind natürlich im Winter besonders aktiv, weil in diesem Zeitraum gerne gebaut und Zeit investiert wird. Nach außen hin ist der März immer der intensivste Monat: Auf zwei gleichzeitigen Ausstellungen waren wir im Einsatz und wurden entsprechend bewundert.

Ein LOGBUCH mit vielen Abbildungen und Beschreibungen ist geplant.

Ein Beitrag in dieser ÖM bringt erste Infos.

Die Historiker werden auch wieder von historischen Gegebenheiten beeinflusst. Eine der wichtigsten ist die Otranto-Seeschlacht – die größte der k.u.k. Kriegsmarine vor 100 Jahren.

...auf ein Wort

Kpt. Dipl. Ing. Gustav Jobstmann

Vorträge, Besuche und Aktivitäten sind wieder in Vorbereitung.

Zum Ausdruck der großen Freude verwende ich dieses Mal ein Foto unseres Aktivisten Charly Minke, der an vielen unserer Aktionen dabei ist: Von unserer Erstfahrt mit dem GNOM bis zum Aufbau der Modellbau-Ausstellung im HGM.

Es wird wieder viele Ereignisse geben, die man unbedingt besuchen sollte.

Zum Beispiel unser Hafenfest in Tulln rund um die REGENTAG – gemeinsam mit der Stadtgemeinde Tulln und vieles mehr

Viel Vergnügen beim Konsumieren unserer Illustrierten.

Euer Gustav Jobstmann

Präsident der FHS-Freunde Historischer Schiffe



GNOM — ein einzigartiger Schiffstyp

Alfred Karrer



Warum gerade dieser doch ein wenig merkwürdig anmutende Schiffstyp auf der Donau entwickelt wurde, lässt sich anhand von einigen schiffahrtshistorischen Tatsachen leicht erklären!

Die Schubschiffahrt allgemein wurde bereits im Dampfschiffszeitalter – also vor 1900 – auf dem Mississippi erfolgreich eingeführt. Auf den europäischen Flüssen, die ja weit kürzer und nautisch schwieriger zu befahren waren, dauerte es in etwa bis zur zweiten Hälfte des 20. Jhdts., bis erste Einheiten für diese Traktionsart entwickelt wurden.

Das erste Schiff dieser Art auf der Donau wurde schon 1930 vom Bayerischen Lloyd, Regensburg, in Dienst gestellt, und zwar das kleine MSS UHU, das schon damals mit dem neuen Voith-Schneider-Antrieb ausgerüstet war. Schon vorher (1929) hatte man allerdings mit dem Doppelschrauben-Dampfschiff ISAR diverse Vor-Versuche unternommen. Es stellte sich jedoch bald heraus, dass der damals moderne Antrieb leider noch sehr reparaturanfällig war, und auch die Leistung des Schiffes sehr bescheiden blieb. UHU konnte maximal drei kleine Leichter in »Schwalben-Formation« schieben. Grund genug, dass der BL die Schubschiffahrt bereits im Jahr 1939 wieder eingestellt hat und das Schiff zu einem normalen Zugschiff rückbaute (neuer Name: DANZIG). Dieses Schiff fuhr noch nach dem II. Weltkrieg bei der jugoslawischen JRB bis 1970 als ZLATIBOR weiter. Übrigens nannte man diesen Schiffstyp damals nicht »Bugsiertrecker« sondern »Stoßtreidler«!



Zum 80. Jahrestag der Erstbefahrung der Donau durch UHU hat der Autor 2010 eine private Briefmarke erstellt.

Anfangs der 60-iger Jahre im vorigen Jahrhundert, nachdem die Nachkriegsjahre einigermaßen überwunden waren, begann man bei der DDSG, Wien wieder Überlegungen

über die Einführung einer Schubschiffahrt auf der Donau zu machen. Dazu sollte mit einer kleinen Einheit und ebenfalls wieder mit einem Voith-Schneider-Propeller-Antrieb (VSP) der Anfang gemacht werden. Um damit Erfahrungen zu sammeln wurde genau dieser Typ namens „GNOM“ im Auftrag der DDSG von der Schiffswerft Korneuburg konstruiert.

Am 17.06.1961 war es soweit: GNOM wurde mit Werfrauflauf betriebsbereit an die DDSG übergeben.

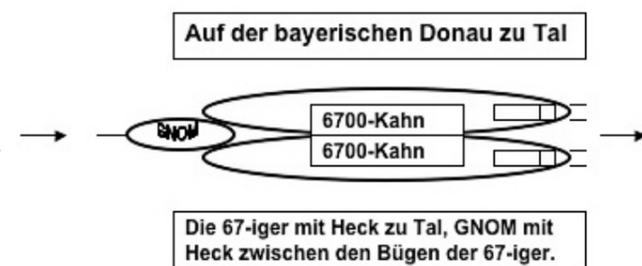


Der neue Bugsiertrecker GNOM läuft aus der Schiffswerft Korneuburg aus.

Nachfolgend die technischen Daten:

L: 19,00 m, B: 5,42 m, H: 2,55 m, Maschinen: 2 x VSP 135 PS, 8 Zyl. 4 Takt-Diesel MAN-Augsburg.

Die ersten Jahre fuhr GNOM tatsächlich wie ein Schubschiff auf der bayerischen oberen Donau zwischen Regensburg und Passau, und zwar nur auf diesem Streckenabschnitt, da dort auch schwach motorisierte Einheiten eingesetzt werden konnten. Hier konnte GNOM mit zwei Schleppkähnen der Reihe 6700 (max. Tragfähigkeit je 670 t) meist aber nur teilbeladen zu Tal fahren. Dabei wurden die Kähne mit dem Heck zur Fahrtrichtung talwärts »geschoben«.



GNOM mit 2 Kähnen mit Heck voran zu Tal.

Da auch diese Verwendung des Schiffes nur eingeschränkter Nutzen brachte, wurde das Schiff aber schon bald von dieser Relation abgezogen und letztlich zum Bugsierdienst im Ölhafen Wien-Lobau versetzt, wo sich GNOM fast bis zum heutigen Tag (bevor es an FHS verkauft wurde) bestens bewährt hatte. Hier konnte der Vorteil der besonderen Manövrierfähigkeit mittels VSP ganz besonders genutzt werden.

Als GNOM seinen 50. Geburtstag hatte, habe ich zu diesem Anlass 2011 eine private Briefmarke konzipiert.



Auch der GNOM wurde mit einer Briefmarke bedacht.

Das Schiff fuhr damals bereits für die Donau-Tankschiffahrtsges.m.b.H., Wien (kurz: DTSG) und dies übrigens schon seit 1997, als die Tankschiffe der DDSG via Stinnes Reederei der Dr. Jaegers Gruppe (sprich: DTSG) übertragen wurden.



2005 war der GNOM fleißig im Ölhafen Lobau unterwegs.

Die ‚echte‘ Schubschiffahrt begann für die DDSG allerdings erst im Jahr 1969 als das große 2 x 1.100 PS starke Schubschiff LINZ mit den dazugehörigen Schubleichtern in Dienst gestellt wurde. Andere Reedereien auf der Donau waren aber ebenfalls schon mit diesem Schiffstyp ausgestattet. Heute gibt es auch auf der Donau fast ausschließlich Schubschiffahrt (bzw. selbstfahrende Güter- u. Tankeinheiten) in

der Massengutfahrt. Die alte Zugschiffahrt (‚Remorqueure‘) ist mittlerweile donauweit Geschichte.

Im Lebenslauf des „GNOM“ gab es eine ganz wichtige wenn auch kurze Phase, und zwar als zusätzliches Einsatzschiff 1976 im Wiener Donaukanal. Im August 1976 war die Wiener Reichsbrücke eingestürzt und aus diesem Anlass wurde der Donaukanal für dringende Schiffstransporte zur Ausweichstrecke erklärt. 150 Donauschiffe wurden hier durchgelotst. Dazu war ein enormer logistischer Aufwand geboten. Die Behörden mussten viele Einheiten aus dem In- u. Ausland anmieten um an den diversen Teilstrecken des Kanals die Kähne weiter befördern zu können. Es war leider zusätzlich zum gewöhnlichen Schwierigkeitsgrad der Kanalbefahrung auch noch die Engstelle des U-Bahnbaus bei der Schwedenbrücke zu berücksichtigen. Am Unterwasser dieser Engstelle kam „GNOM“ als unverzichtbares Fahrzeug zum Einsatz. Dort war es seine Aufgabe oft auch Schubleichter ohne Besatzung vom Unterwasser der ‚Stromschnelle‘ Schwedenplatz zur Kai-mauer bei der ehemaligen DDSG-Direktion unterhalb der Wienflussmündung talab lavierend dort abzustellen. Da war die Manövrierfähigkeit des GNOM wieder im Vorzeigemodus. In der Bergfahrt zur Engstelle wiederum stellte er mit seinem Antrieb die ideale Verstärkung der Ruderfähigkeit – auch wenn geschleppt wurde – der entsprechenden Einheit her. Diese Bilder sind auch im Buch „Der Wiener Donaukanal“ Vom Treidelschiff zum Katamaran, Sutton-Verlag, 2011, Autor Alfred Karrer wiedergegeben.

Wie es nunmehr zum Verkauf des „GNOM“ an die neuen Eigner gekommen ist, bzw. wie die Umsetzung stattfindet, möge aus berufenerer Quelle geschildert werden.



Bleibt mir am Ende dieser Retrospektive nur mehr der Wunsch, dass dem Schiff weiterhin eine gute Zukunft bevorstehen möge, und die berühmte Handbreit unter dem Kiel immerzu erhalten bleibe.





GNOM dockt an einem DDSG-Leichter, beladen mit einem Schwergut-Druckbehälter, im Bereich der Baustelle U1, Schwedenplatz, an.



GNOM mit dem Schlepp 10031 im Donaukanal, unterhalb der Wienfluss-Mündung, vor dem Festmachen.



Die gleiche Situation von der Franzensbrücke aufgenommen.



GNOM mit dem Schubleichter 1116 des B.L. im Bereich der Wienfluss-Mündung. Die Hilfe des gut manövrierfähigen GNOM ist im kurvenreichen Donaukanal sehr willkommen. Am Ufer gegenüber die Urania mit ihrer charakteristischen Sternwarte.



GNOM mit einem Schubleichter im Bereich der Weißgerberlände.



GNOM mit einem Schubleichter im Bereich der U-Bahnbaustelle.

Das größte Schiff, das Österreichs Namen trägt:

Die Taufe des LPG Großtankers BW AUSTRIA

Wilhelm M. Donko



Österreich hat zwar schon lange keine Schiffe mehr unter rot-weiß-roter Flagge auf den Weltmeeren, aber der Name des Landes ist noch immer prominent auf hoher See vertreten. Und das nicht nur mit Yachten und Kleinfahrzeugen, sondern auch mit riesigen Tankschiffen. Zu verdanken ist das u.a. einem Großreeder österreichischer Herkunft, dem am 10.12.1939 in Linz geborenen Dr. Helmut Sohmen. Er lebt seit 1970 mit seiner Familie in Hongkong, wo sein chinesischer Schwiegervater, Yue-Kong Pao, eine der größten Reedereien der Welt besaß, die World-Wide Shipping Group. Dr. Sohmen wurde 1986 Chairman und Präsident dieser Reederei, die er seither sehr erfolgreich führt. 2003 kaufte seine World-Wide Shipping Group die norwegische Großreederei Bergesen, die auf Tankschiffe spezialisiert war. Seither führen die Schiffe seiner Reederei 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.

Dr. Sohmen lässt viele seiner Schiffe auf koreanischen Werften bauen. Die Firma Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) ist eine der größten Werften der Welt. Sie wurde als Teil des Daewoo-Konzern gegründet, ist aber seit 1999 als eigenständiges Unternehmen ausgegliedert und baut u.a. hochwertige Tankschiffe für den gesamten Weltmarkt. Der Konzern hat Produktionsstandorte in Houston und London, in Korea selbst befindet sich die Stammwerft, eine riesige, hochmoderne Werftanlage in Okpo auf der Insel Geoje vor Busan, ganz im Süden des Landes. Dr. Sohmen ließ dort schon zahlreiche Großtanker fertigen und besinnt sich bei der Namensgebung immer seiner österreichischen Wurzeln.

Für mich als Marine-Fan und damals amtierenden österreichischen Botschafter in Korea war es natürlich sehr erfreulich, von Dr. Sohmen Anfang 2009 informiert zu werden, dass er seinen nächsten Gastanker, einen Very Large Gas Carrier (VLGC,) auf den Namen BW AUSTRIA taufen möchte, der sich gerade bei DSME in Okpo in Bau befand, ein Schiff von 226 m Länge und 54.707 t Tragfähigkeit. Als Taufpatin konnte er die First Lady von Österreich, Frau Margit Fischer gewinnen. Die Taufe sollte am 10. März 2009 stattfinden.

Zuvor hatte ich im Dezember 2007 bereits Gelegenheit gehabt, am gleichen Ort mit Dr. Sohmen an der Taufzeremonie eines noch größeren Schiffes seiner Flotte teilzunehmen, dem Großtanker (Very Large Crude Carrier; VLCC) BW EDELWEISS, ein Schiff von 332 m Länge, 58 m Breite, Tragfähigkeit 301.102 t; Rauminhalt 158.569, Heimathafen Hongkong.

Taufpatin der BW EDELWEISS war damals die Erste Nationalratspräsidentin Mag. Barbara Prammer gewesen.

Bei dem LPG Tanker „BW Austria“ handelt es sich um das größte Schiff, das jemals den Namen Österreichs auf die Meere trug. Die wichtigsten Daten lauten:

Name: BW AUSTRIA
 Bauwerft: Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME)
 Reederei: BW Group (Bergesen Worldwide)
 Indienststellung: 2009
 Typ: LPG Tanker (VLGC)
 IMO-Kennung: 9370537
 MMSI (Maritime Mobile Service Identity): 259786000
 Rufzeichen: LAFY7
 Flagge: Norwegen
 Bruttorauminhalt: 48502
 Tragfähigkeit (t): 54707
 Länge ü.a. x Breite ü.a.: 226 m x 36.64 m

Die BW AUSTRIA ist auch 2017 aktiv für die BW Group in Fahrt, u.a. häufig auf der Route USA – Brasilien. Nachstehend einige Bilder von der Taufzeremonie des Schiffes bei Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) in Okpo, die eine durchaus österreichische Note aufwies. (Alle Bilder stammen von DSME.)



Am Vorabend einer Schiffstaufe bei Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering in Okpo findet traditionell ein festliches Abendessen in einem Hotel in Busan statt, eine „Pre-naming dinner party“ mit mehreren Hundert Gästen. Marineleute sind bekanntlich abergläubisch, es ist jedenfalls streng verpönt, schriftlich den Namen des Schiffes schon vorher zu benützen. Das Abendessen fand deshalb zu Ehren des Rumpfes mit der Werftnummer 2320 statt: First Lady Margit Fischer spricht einen Toast auf „Hull No. 2320“



Gesamtansicht der „BW Austria“ unmittelbar nach der feierlichen Taufe, von einem Werftkran aus fotografiert.



Die DSME-Werft in Okpo auf der 400 km² großen Insel Geoje ist geographisch zwar nicht von Busan entfernt, die Anfahrt per Auto würde aber mehrere Stunden dauern (erst seit 2010 gibt es auch im Norden der Insel eine Brücke). Die Gäste wurden 2009 mit werfteigenen Hubschraubern zur Taufzeremonie geflogen, im Bild Schiffseigner Dr. Helmut Sohmen und First Lady Margit Fischer.

Aufstehen beim Abspielen der Nationalhymnen, mit Blick auf das Schiff. Auch jene von Österreich wurde gespielt. Von rechts nach links: Dr. Sohmen, Margit Fischer, der österreichische Botschafter mit Gattin, der norwegische Botschafter mit Gattin und der CEO der Tankschiffsparte der BW Group

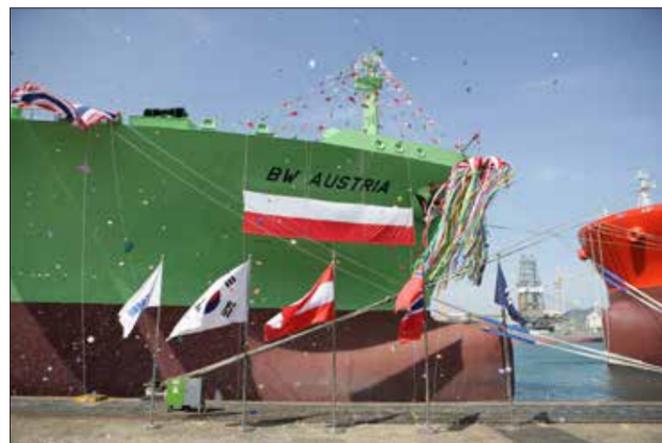




Die Sektflasche wird bei DSME nicht einfach gegen das riesige Schiff geworfen, sondern ein komplizierter Mechanismus löst schließlich eine Flasche aus, die nach dem Kappen des Taus mit einem vergoldeten Beil gegen die Bordwand donnert. Die First Lady schlägt zu.



Es ist vollbracht, die Flasche geborsten. Neben Frau Fischer assistiert der Vizepräsident der Werft, im Bild hinter ihr rechts der designierte (norwegische) Kapitän und links der österreichische Honorarkonsul in Busan mit seiner Gattin.



Gleichzeitig bietet sich am Schiff folgender Anblick: die Flasche ist geborsten, der Mechanismus löst aber auch einen Konfettiregen aus und der bisher verhüllte Schiffsname wird freigegeben. Vor dem Schiff die Flaggen von Österreich, Norwegen und Korea sowie jene der Werft und der Reederei.



Ein Gruppenfoto mit den Ehrengästen der Taufzeremonie für BW AUSTRIA am 10. März 2006. In der Mitte sitzend der Schiffseigner, der DSME-Vizepräsident und die First Lady.



Der Auftraggeber und Reeder Dr. Helmut Sohmen dankt ausgedienten Werftarbeitern, die wieder ein hervorragendes Schiff für die BW Group gebaut haben.



Besichtigung des Schiffes nach der Taufe. Im Bild die Brückenaufbauten der BW AUSTRIA.



Auf der Brücke der „BW AUSTRIA“. Die Taufpatin darf traditionell als Erste das Horn des Schiffes über die Bucht ertönen lassen.



Besuch im Verwaltungsgebäude von Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME). Von links nach rechts: DSME-Vizepräsident Nam, Frau Fischer, Dr. Sohmen.



Im DSME-Verwaltungsgebäude wird auch die Geschichte der Werft und der wichtigsten hier erbauten Schiffstypen vorgestellt.



Erst danach gibt es in der DSME-Zentrale in Okpo das festliche Essen anlässlich der Schiffstaufe, jetzt aber mit dem offiziellen Schiffsnamen. Dr. Sohmen dankt für die rechtzeitig abgelieferte und gut gebaute BW AUSTRIA, DSME-Vizepräsident Nam wünscht eine sichere und für viele Jahre erfolgreiche Fahrt des Schiffes für die BW Group auf allen Meeren.



Verabschiedung und Rückflug der Gäste mit den Hubschraubern der DSME-Werft nach Busan.



Der erste Hubschrauber hebt ab: Protokollwinken. DSME hofft auf viele weitere Aufträge.

K.u.k. Torpedoboot 96 F — RM T 7 Spurensuche am Meeresgrund

Franz Mitternayer

Wieder einmal darf ich mich bei Franz Mitternayer für einen Bericht über ein Schiff der ehemaligen k.u.k. Kriegsmarine, dessen Wrack er betaut hat, bedanken.

Lebenslauf

Das Torpedoboot 96 F gehörte zu einer Gruppe von 16 Torpedobooten (82 F bis 97 F), die im Februar 1913 nach schwierigen Verhandlungen und der Intervention des ungarischen Handelsministers, zum Stückpreis von 800.000,- Kronen, bei der Werft Danubius & Co in Fiume in Auftrag gegeben wurden.



S.M. Torpedoboot 97 F, ein Schwesterboot zu 96 F. Der Buchstabe F deutet auf die Bauwerft in Fiume hin.

Nach der Übernahmefahrt für die k.u.k. Kriegsmarine am 11.11.1916 sind folgende Kriegseinsätze von TB 96 F im Ersten Weltkrieg dokumentiert:

Einsatz zur U-Bootsuche zwischen Ulbo/Olib und Selve/Silba am 12. Und 13. März 1917. Am 01. Mai 1917 Sicherung des Panzerkreuzers KAISER KARL VI. auf der Fahrt von Tajar (Bucht Telascica im Süden von Dugi Otok) nach Pola.

Am 11. Mai hatte TB 96 F ein kurzes Gefecht mit feindlichen Torpedobooten. Es blieb für das Torpedoboot die einzige Kampfhandlung im 1. Weltkrieg.

Vom 19. Bis 24. Mai sicherte das Boot die Bergungsarbeiten von U 5 ab.

Am 3. Und 4. Juni 1917 wurde eine Aktion der k.u.k. Seeflieger gegen die italienische Küste unterstützt. Bei der Rückfahrt dieses Einsatzes wurden 25 Überlebende des nach einem Minentreffer gesunkenen Torpedobootzerstörers WILDFANG geborgen.



Am 17. März 1918 wurde im Zuge der Absicherung eines Aufklärungsfluges das notgelandete Flugboot A 87 in Schlepp genommen und eingebracht.

Am 17. März 1918 wurde die Abteilung des Lschlt. Veith 15 sm nordöstlich von Ancona, zur Durchführung eines Kommando-einsatzes gegen den Hauptstützpunkt der italienischen MAS Boote, abgesetzt. Der Einsatz verlief jedoch erfolglos.

Am Juni 1918 gehörte TB 96 F zu den Sicherungskräften der Schlachtschiffe VIRIBUS UNITIS und PRINZ EUGEN.

Die Legung von Minen am 6. Oktober 1918 vor Durazzo/Durres in Albanien war der letzte Einsatz im 1. Weltkrieg. Am 30. Oktober 1918 befahl Kaiser Karl I. die Übergabe der Flotte an den Nationalrat des neuen SHS Staates.

Das TB 96 F erhielt die Bezeichnung T 7. Das 8 mm Maschinengewehr wurde gegen eine 15 mm Skoda-Maschinenkanone getauscht.

Beim Angriff der Achsenmächte auf Jugoslawien lag T 7 als Teil der III. Torpedodivision in Sebenico/Sibenik. Bereits am 17. April 1941 wurde das Torpedoboot von Italien beschlagnahmt und als Patrouillenboot in der Adria eingesetzt. Nach dem italienischen Waffenstillstand im September 1943 wurde T 7 in Sibeni, in nicht fahrbereitem Zustand, von deutschen Truppen erbeutet. Das Boot wurde zur Instandsetzung nach Fiume überführt. Es war vorgesehen das Boot unter der Bezeichnung TA 34 der kroatischen Marine zu übergeben. Neuer Kommandant wurde Kapitänleutnant Ivan Lotz. Am 12. Juni 1944 desertierten 11 Besatzungsmitglieder. Sie hatten geplant mit dem Schiff zu den Partisanen überzulaufen.

Der Untergang

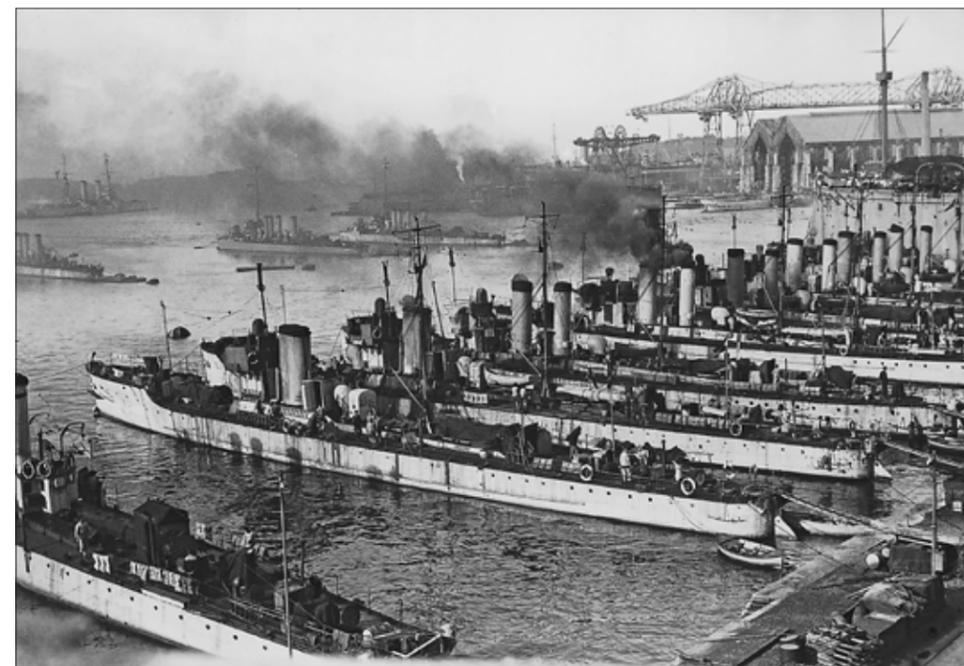
Der Untergang

In der Nacht vom 24. Auf den 25. Juni 1944 lief T 7 von Sibeni aus in Richtung Jablanac. Zur Sicherung wurde es von den Schnellbooten S 157 und S 154 begleitet.

Nach Schilderung von Dudley Pope in »Flag 4« verlief das Gefecht folgenderweise:

»Gegen 22.00 Uhr wurde das alte Torpedoboot auf Höhe der Insel Murter aufgrund seiner starken Rauchentwicklung von den britischen MGB 662 (Tim Bligh), MGB 659 (Barlow) und MTB 670 (Hewitt), entdeckt.

Der Verbandsführer Bligh gab MTB 670 die Weisung zum



Hervorragende Aufnahme einer Gruppe von Torpedobooten in Pola. Die Zweikamminer sind vom Typ F. Im Hintergrund liegen Zerstörer der HUSZAR-Klasse.

Torpedoangriff. Die beiden im Bereich der Murter vorgelagerten Insel Coccogliari/Kukuljari abgefeuerten Torpedos liefen aber am Heck des Torpedobootes vorbei und explodierten an der Küste.

T 7 wurde von den angreifenden britischen Booten unter heftigen Artilleriebeschuss genommen. Es geriet in Brand und stellte die Gegenwehr ein. Das Boot steuerte direkt auf die Küste von Murter zu und lief, laut Angaben der Angreifer, mit über 12 Knoten auf das felsige Ufer der Bucht Velika Doca auf. MGB 662 ging längsseits und nahm 3 verwundete Besatzungsangehörige gefangen. Alle drei britischen Boote feuerten noch einige Zeit in den Rumpf des aufgelaufenen Torpedobootes. Anschließend liefen sie zurück in ihre Basis Komiza



Torpedobootflottille in der Bocche di Cattaro, Gjenovic.

auf Lissa/Vis«.

In dem relativ ausführlichen Bericht wird die Anwesenheit von deutschen Schnellbooten interessanterweise nicht erwähnt.

Auf T 7 fielen 14 Mann (3 Tote und 11 Vermisste).

Das Kriegstagebuch des Kommandanten Seeverteidigung Nord-Dalmatien beinhaltet in Bezug auf T 7 und dessen Versenkung, folgende Eintragungen die wörtlich wiedergegeben werden:

»17.6.44

Kroatisches T 7 fahrbereit in Sibeni, Absicht: Auslaufen sobald erforderliches Geleit verfügbar. Geleit ist notwendig, da Boot ein alter Kasten vom Weltkrieg, entsprechend schlecht instand, keinen richtigen Kompass und kein FT an Bord hat.

20.6.44

Über Geleit für T 7 ist noch immer keine Entscheidung. Höchst unangenehm den Kroaten gegenüber, die das Boot überraschend schnell seeklar gemacht haben.

24.6.44

00:45 Uhr, S-Boote 154, 157 von Split in Sibeni ein, die Geleit für kroatisches T 7 bis Jablanac übernehmen sollen. Endlich ist das Geleit da, nachdem das T-Boot seit dem 17.6. fahrbereit.

01:00 Uhr, Besprechung der Kommandanten T 7, S 157 und S 154 beim Seekdo.-Kommandanten. S 157 erhält Befehl, dass er bei der Überführung die Führung hat. Formation, beabsichtigter Weg usw. werden durchgesprochen. Ausdrücklicher Befehl zur strengsten Geheimhaltung.

21:00 Uhr, Kroat. T 7 mit S 154, 157 Sibeni aus.

21:20 Uhr, V.B. auf Zlarin meldet, 21:05 Uhr, 12 sm westlich Kap Ploca, 2 schnelllaufende Fahrzeuge mit nordwestliche Kurs«.

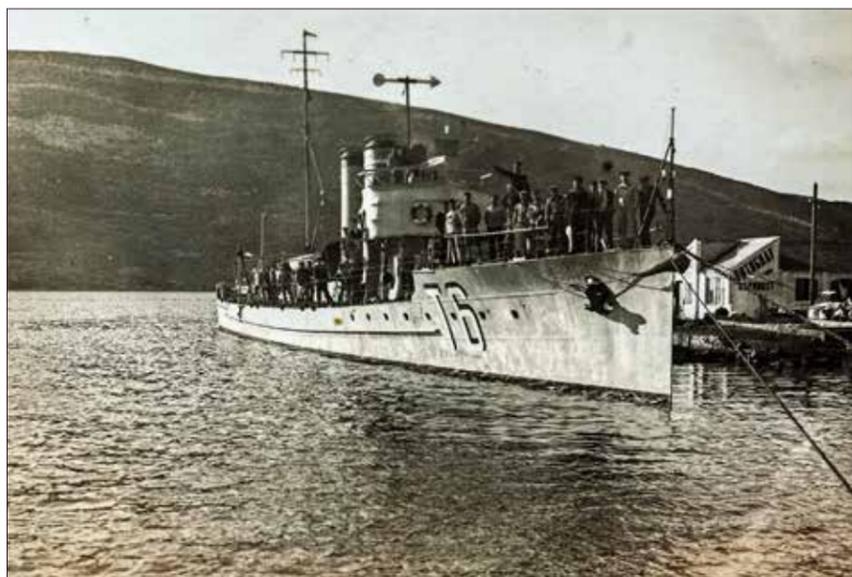
(Die Übermittlung der Nachricht erfolgte erst um 22:22 Uhr, da die Funkstelle Sibeni nicht im Besitz der »Sturmvogelsignalfel« für die S-Bootschwelle, war. Der Seekommandant hat die Meldung nicht als bedrohlich für T 7 gewertet, da in den letzten Tagen mehrfach solche Meldungen eingelaufen wären und es sich dabei offensichtlich immer Zerstörer gehandelt hätte, die nach Norden in Richtung Lussin vorge



Im Vordergrund T 3 (ex Tb 78 T) mit 1 Kamin ehemals rechts davon 2 Boote F-Typ. Die jugoslawische Marine behielt die Kennzeichnung mit Kaminringen bei.



Die 4 Boote des F-Typs (T 5, T 6, T 7, T 8) und 2 Boote T-Typ in Split.



T 6 ex Tb 93 F in der Bocche. Nach der italienischen Kapitulation am 11.9.1943 vor Cesenatico selbst versenkt.

stoßen seien.)

»22:23 Uhr, Angriff auf T 7 und S 54, 157 bei der Insel Kukuljari (südlich der Mitte der Insel Murter) durch 3 Schnellboote. In Sibenik werden lediglich 2 Detonationen gehört. Ein Funksignal der S-Boote kann nicht entschlüsselt werden. Landstellen melden kurze Feuerstöße, wie beim Funktionsschiessen der Fla-Waffen.

25.6.44

01:00 Uhr, S 154, 157 Zara ein.

12:00 Uhr, erster Gefechtsbericht von S 157:

21:00 Uhr mit S 157, 154 und T 7 aus gem. Absicht, Weg Blaufuchs, S-Boote Aufstellung Backbrd voaus T 7 22:28 Uhr 2 Detonationen auf Insel Kukuljari, vermutlich auf T 7 abgeschossene und fehlgegangene Torpedos. 22:30 Uhr, 3 grosse Schnellboote, Steuerbord achteraus. T 7 abdreht auf Küste, obwohl Feindboote zwischen T 7 und Küste stehen. Feind kommt stark auf, eröffnet Feuer auf T 7, kurz auf eigene S-Boote. Starke Trefferwirkung auf T 7. Nur 4 cm mit starker Feuerkonzentration beobachtet, vermutlich mehrrohrige Waffen. Versuch T-Angriff auf überdurchschnittlich große Boote durch überlappende Stellung T 7 und Feindboote vereitelt. 22:40 Uhr, starke Brandwirkung auf T 7, Feind stellt Feuer ein und nähert sich mit Scheinwerfer T 7. 2 Feindboote halten an eigenen Booten Fühlung. 22:50 Uhr abgeschüttelt. Marsch nach Zara 01.00 Uhr fest. Feindsichtmeldung KR 2157/82 erst 22.45 Uhr eingelaufen.«

Nachmittag läuft die Meldung über den Erfolg der Nachsuche der 7./-M.A.A. 540 von der 264.I.D. fernmündlich ein und wird gefunkt

»T 7 liegt 43.47.8' Nord, 15.36' Ost. Schiff brennt, nicht betretbar. 21 Mann gerettet, davon 11 verwundet, werden heute nach Zara abtransportiert. Über Kommandant nichts bekannt. 3 Tote, 11 Mann vermisst, Gefangennahme möglich.«

Interessant ist der im Anschluss verfasste Bericht über die Versenkung des Bootes des Seekommandanten an den Admiral Adria:

25.6.44, 23.12 Uhr,

»T 7 war 17.6. klargemeldet. Tatsache war dem Gegner durch Überläufer bekannt. Daher bedeuten 7 Tage, bis S-Bootsgeleit gestellt war, schon starke Gefährdung des

Bootes. Auslauftermin war nur den 3 Boots-kommandanten 10 Stunden vorher bekannt. Trotzdem ist meines Erachtens Verrat im Spiel, da in den Tagen vorher Murter feindfrei war, da Geleite ungehindert durchkamen. Kroatische Besatzung hat anscheinend tapfer gekämpft. Vorstoss 7./-M.A.A. 540 von Tijesno zur Strandungsstelle und Bergung Besatzung ist bei der unbekanntenen Partisanenlage auf Murter anzuerkennen. Verhalten S-Bootsrotte im Hinblick auf Schicksal T 7 bedarf der Aufklärung. Vorschlag, propagandistische Auswertung als erstes Gefecht junger kroat. Marine gegen Übermacht. Schneidigen Kommandanten herausstellen.

Dass die S-Boote, selbst wenn sie glaubten, nicht durch Angriff T 7 entlasten zu können, vom Gefechtsfeld abließen, ist unverständlich. Sie hatten noch 4 Stunden Zeit wieder in das Gefechtsfeld vorzustoßen, nach T 7 zu suchen und Angriffsgelegenheit auszunutzen. Ähnliches Verhalten ist mir bei der Versenkung von S 153 am 12.6.44 nw Cap Ploca schon aufgefallen. Gez.: Kap.z.S...«

26.6.44

13.40 Uhr, 2. Gefechtsbericht über Geleit T 7 von Kmdt. S 157:

»24. Juni 21.00 Uhr mit S157, 154, T 7 Sibenik aus gem. Absicht. Aufgabe: Navigator, Geleit T 7. Weg »Blaufuchs«, Fahrt 9-12 sm. Zur gleichzeitigen Sicherung nach See zu Aufstellung S-Boote BB. Voraus T 7, Abstand 800 – 1.000 Meter. Bei Coccogliari folgt T 7 nicht westlich der Insel passierenden S-Booten, sondern geht zwischen den Inseln und Murter. Dadurch für kurze Zeit ausser Sicht. Währendessen 22.28 Uhr, 2 starke Detonationen Insel Coccogliari, vermutlich auf T 7 abgeschossene und fehlgegangene Torpedos. Nach passieren Insel stoppt T 7. Boote stoppen ebenfalls, starke Motorengeräusche unter Murter. 22.30 Uhr, 3 große Schnellboote zwischen Murter und T 7, das Fahrt aufnimmt und auf die Küste zudreht. Feind kommt stark auf. Eröffnet Feuer auf T 7, Kurs auf eigene S-Boote. Sofort starke Brandwirkung auf T 7, das Feuer nicht erwidert. Feind schießt nun mit 4 cm, vermutlich mehrrohrige Waffen, kein Angriff mit Maschinenwaffen auf Grund starker artilleristischer und zahlenmäßiger Unterlegenheit. Da Feindboote überdurchschnittlich gross, aufgedreht zu Torpedoan-griff. Schussabgabe durch Überlappen Stellung T.



T 7 in Fahrt, die Boote wurden nach der Übernahme durch die SHS-Marine und später durch die jugoslawische Marine (Ratna Mornarica) sehr pfleglich behandelt.



Deutsches Schnellboot, Typ S 62-100, PK-Postkarte. Die in der Adria operierenden Boote S 151 – 158 waren ex holländisch und etwas kleiner.



Übermächtige Gegner, britische MTB (Motor-Torpedo-Boat) gut bewaffnet und schnell.



Karte mit Untergangsposition vor der Insel Murter.



Das Wrack ist vom Tauchboot aus zu erkennen.



Kiel mit Spanten.

7 und Feind vereitelt. 22.40 Uhr Feind stellt Feuer ein und nähert sich mit Scheinwerfer T 7. Während 2 Boote Führung an eigenen Booten halten. Mit 320° abgelaufen. 22.50 Uhr ausser Sicht. Gestoppt, weiteres Scheinwerferleuchten beobachtet. T 7 selbst außer Sicht. Deshalb und auf Grund starker Qualmentwicklung Annahme, dass T7 vernichtet oder aufgelaufen. Marsch Zara angetreten. 01.00 Uhr fest. 2.) Zwischen T 7 und Booten ausser Morseverkehr keine Nachrichtenverbindung. T 7 folgte nicht vorauslaufenden S-Booten, obwohl Führung Geleit durch Seeko. Norddalmatien ausdrücklich an Kommandanten S 157 übergeben. Stoppen T 7 bei Torpedodetonationen anscheinend auf Grund Annahme Bombenangriff. Mit Fu-Mess B keine Feindortung.

Wenn man diese Kriegstagebucheinträge und die Ausführungen in »Flag 4« vergleicht, fällt auf, dass die deutschen Schnellboote nicht in das Gefecht eingegriffen haben und augenscheinlich von den britischen Booten nicht einmal bemerkt worden sind. Über die Gründe für das passive Verhalten der S-Bootbesatzungen können nur Vermutungen angestellt werden.

Die Ursache dürfte in der offensichtlichen Unterlegenheit der S-Boote sowie der mangelnden Motivation der deutschen Besatzungen, die S-Boote und das eigene Leben für eine als sich als unzuverlässig gezeigte kroatische Besatzung, die bereits mit dem Boot desertieren hatte wollen, zu suchen sein.

Über die Erkundung der Wrackstelle und der Bergung der Todesopfer gibt folgender Eintrag des KTB Auskunft:

27.6.44, 21.45 Uhr,

Oblt. Weibl, 7./M.A.A.540, gibt folgende Meldung als Führer des Bergungskommandos T 7 ab:

»Am 26.6.44, 6 stark verkohlte Leichen, darunter Kommandant von T 7, geborgen. Während Bergungsarbeiten von See beschossen. 2 Flak ausgebaut. Bergung 7,5 cm am 27.6. beabsichtigt. Schiff liegt mit Vorschiff auf Strand. Hinterschiff teilweise unter Wasser. Nach Aussagen Geretteter ist Boot mit voller Wucht auf Strand gesetzt worden. Boden im Vorschiff aufgerissen, Schiffskörper stark zerschossen und teilweise ausgebrannt. Bergung nicht möglich. Sprengung Wrack nach Ausbau 7,5 cm Geschütz beabsichtigt«.

Der letzte Eintrag im Kriegstagebuch des Kommandanten der Seeverteidigung Nord-Dalmatien befasst sich mit der Beerdigung der Gefallenen:

»29.6.44, 17.00 Uhr, Beisetzung des Kommandant T 7, Kptlt. Lotz und 5 nicht erkannten Soldaten von T 7 auf Heldenfriedhof Sibenik im Beisein Seekommandant«.

Bemerkenswert ist die am 26.9.44 verfasste Stellungnahme des Admiral Adria zum Gefecht bzw. dem Verhalten der Schnellbootbesatzungen:

»Zum 25.6.44: Verhalten der S.-Bootsroote S 157 und S 154 wurde gesondert nachgeprüft. Ermittlungen noch nicht abgeschlossen. Tätigkeit der 7./M.A.A. 540 bei Vorstoß zur Strandungsstelle und Bergung Besatzung wird anerkannt. Die tatsächliche Unterlegenheit der 7.-S-Flottille in Armierung und Geschwindigkeit in Vergleich zu feindlichen Bootstypen und Zerstörern kann zu ungerichten Schlüssen führen. Flottille hat sich trotz ihrer Unterlegenheit bisher wacker geschlagen und anerkanntswerte Erfolge erzielt.«

Was blieb

Das Wrack des Torpedobootes blieb in der Bucht von Vela Doca liegen. Erst 1953 wurde das Wrack verschrottet. Es ist aber nicht das ganze Schiff geborgen worden. Teile des Rumpfes, hauptsächlich Platten und Spanten des Kieles, liegen noch immer nur wenige Meter vom Ufer entfernt im seichten Wasser der Bucht Velika Doca. Von den zahlreichen Touristen, die in den Sommermonaten die Buchten und Strände der Insel Murter bevölkern, werden wohl die wenigsten über die dramatischen Ereignisse die sich an dieser Küste abgespielt haben, Bescheid wissen und der Opfer gedenken.



Torpedobootsgeschütz Skoda 7 cm L/30 im Marinemuseum Split



Die Lage der Wrackteile.



Kiel und Spantengerippe.



Reste der Beplankung.

Gedenktage 2017 der österreichischen Kriegsmarine

Vor 240 Jahren (1777)

* Im März erreicht JOSEPH & THERESIA unter Kapitän Wilhelm Bolts (*1739 † 1808) die Delagoa-Bay (Mozambik). Bolts kauft den Einheimischen die Flußufer ab, errichtet zwei Festungen, „St. Joseph“ und „St. Maria“, gründet eine Siedlung, erklärt diese zur österreichischen Kolonie und ernennt Andreas Daniel Pollet zum Residenten. Diese wird jedoch 1781 von den Portugiesen erobert.

Vor 220 Jahren (1797)

* Am 17. Oktober wird der Friede von Campo Formio beschlossen. Österreich tritt die Österreichische Niederlande (Belgien) und die Lombardei an Frankreich ab und erhält dafür Venetien.

Vor 200 Jahren (1817)

* Am 10. April starten die Fregatten AUSTRIA unter Linienschiffsleutnant Nikolaus Ritter von Paqualigo und die Fregatte AUGUSTA unter Fregattenkapitän Michael Accurti eine Missionsreise nach Rio de Janeiro (Brasilien) anlässlich der Vermählung der Kaisertochter Erzherzogin Leopoldine mit portugiesischen Kronprinzen Dom Pedro. 1822 wurde sie Kaiserin von Brasilien.

Vor 190 Jahren (1827)

* Am 7. Dezember wird in Marburg Vizeadmiral Wilhelm von Tegetthoff geboren. 1864 siegt er im Gefecht bei Helgoland. Am 20. Juli 1866 besiegt er die überlegene italienische Flotte bei Lissa. 1868 wird er endlich zum Marinekommandanten ernannt, stirbt aber zu früh am 7. April 1871.



Vor 170 Jahren (1847)

* Am 6. März wird bei Krakau Admiral Julius von Ripper geboren. 1898 wird er als Kommandant des Kreuzer MARIA THERESIA in die Karibik, anlässlich des Spanisch-Amerikanischen Krieges, entsendet. In Santiago de Cuba nahm er Deutsche und Österreicher zwecks Evakuierung auf und wurde beinahe vom US-Schlachtschiff INDIANA angegriffen. (Die Amerikaner verwechselten die Österreichische mit der spanischen Flagge!) 1905 wird er Hafenkommantant von Pola und bleibt in dieser Funktion bis zur Pensionierung 1913. Er stirbt am 15. Juli 1914 in Wien.

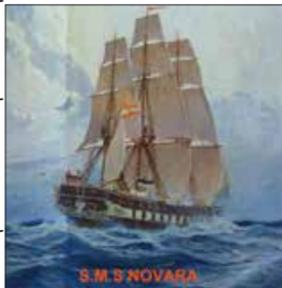
Vor 160 Jahren (1857)

* Im Auftrag des Marinekommandanten Erzherzog Ferdinand Max unternimmt Tegetthoff eine geheime Expedition nach Westafrika. Ziel ist es mögliche Stützpunkte für eine eventuelle Kolonie zu finden. Tegetthoff schlägt die Insel Sokotra vor, welche zu kaufen wäre. Das Projekt scheitert jedoch an der Wiener Bürokratie.

* Am 6. August wird der Afrikaforscher, Adjutant von Kaiser Franz Joseph I., der spätere Kontreadmiral Ludwig Ritter von Höhnel in Preßburg geboren. Er stirbt am 23. März 1942 in Wien. Seit 1958 erinnert die „Ludwig von Höhnel-Gasse“ in Wien 10 an ihn.

10. Ludwig-von-Höhnel-Gasse

* Am 30. September verläßt die Fregatte NOVARA unter Linienschiffsleutnant Bernhard von Wüllerstorff-Urbair (* 1816 † 1883) Triest zur ersten Weltumsegelung eines österreichischen Kriegsschiffes. Am 26. August 1859 erreicht man wieder Triest.



* Am 10. Oktober stirbt in Ljuboch, der am 29. Juni 1793 in Chrudim/Böhmen geborene Marineforstintendant und Erfinder der Schiffsschraube Josef Ressel.

Vor 150 Jahren (1867)

* Am 19. Juni wird in Querétaro, Mexiko der ehemalige Marineoberkommandierende Erzherzog Ferdinand Max, Kaiser Maximilian von Mexiko erschossen.



* Am 18. August läuft die Fregatte NOVARA unter dem Kommando von Linienschiffskapitän Franz Rudolf Dufwa (*1818 † 1881) nach Mexiko aus. Anlaß ist die Heimholung der Leiche von Kaiser Maximilian von Mexiko. Mit der diplomatischen Mission beauftragt ist Vizeadmiral von Tegetthoff. Am 15. Jänner 1868 kehrt man nach Triest heim.

Vor 140 Jahren (1877)

* Am 8. Februar wird in Budapest der spätere Vizeadmiral, Kommandant der Donauflotte im WK und Maria-Theresien-Ritter Olaf Wulff geboren. Er stirbt am 12. Juni 1955 in Costa Rica.



Vor 130 Jahren (1887)

* Am 17. September läuft Kanonenboot ALBATROS unter Korvettenkapitän Gustav von Pott (* 1844 † 1888) zu einer Missionsreise nach Südamerika und Westafrika aus. Während der Heimreise erkrankt der Kommandant schwer und stirbt am 30. September 1888 in Punta Delgada, wo er beerdigt wird. Die Weiterreise erfolgt unter Linienschiffsleutnant Arthur Martiniz. Am 19. Oktober 1888 erreicht man Pola.

Vor 120 Jahren (1897)

* Am 5. Dezember stirbt in Wien Marinekommandant und Maria-Theresien-Ritter Admiral Maximilian Freiherr Daublebsky von Sterneck.

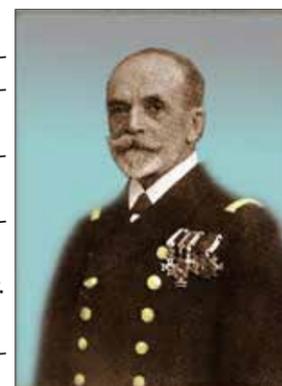


Vor 110 Jahren (1907)

* Unter Kontreadmiral Hermann Pleskott nehmen der Panzerkreuzer SANKT GEORG (Linienschiffkapitän Ludwig Ritter von Höhnel) und der Kreuzer ASPERN (Fregattenkapitän Rudolf Pajer Edler von Mayesberg) an der Feier des 300-jährigen Jubiläums der ersten Siedlung in Jamestown/Virginia USA teil.

Vor 100 Jahren (1917)

* Am 8. Februar stirbt Flottenkommandant Großadmiral Anton Haus



* 15. Mai Seegefecht in der Otrantostraße.

Die Kreuzer NOVARA, HELHOLAND und SAIDA versenken in der Otrantostraße 14 Dampfer. Auf dem Rückmarsch werden sie durch überlegene Gegner gestellt, es gelingt jedoch, aufgrund des zögerlichen Handelns des Kommandanten der feindlichen Flottille, dem italienischen Admiral Acton, der Durchbruch. Das Flaggenschiff NOVARA wird durch Maschinentreffer manövrierunfähig und während des Gefechtes von SAIDA in Schlepp genommen. Gleichzeitig versenken die Zerstörer CSEPEL und BALATON einen Dampfer und den italienischen Zerstörer BOREA.



* Am 11. Juni torpediert S.M. UNTERSEEBOOT 27 (Linienschiffsleutnant Robert Teuffl von Fernland) den japanischen Zerstörer SAKAKI und beschädigt ihn schwer.



Vor 70 Jahren (1947)

* Am 30. Mai stirbt in Stowe, Vermont, USA U-Boot Kommandant und Maria-Theresien-Ritter Korvettenkapitän Georg Ritter von Trapp.



Vor 60 Jahren (1957)

* Am 9. Februar stirbt in Lissabon der letzte Flottenkommandant und Maria-Theresien-Ritter Kontreadmiral Nikolaus Horthy de Nagybánya.



Zusammenstellung Oliver Trulei

Vom Hudson River zur Donau Balancier-Maschinen-Raddampfer

Herbert Winkler

Das Jahr 1807 war der Beginn der kommerziellen Dampfschiffahrt. Der Hudson River war und ist eine der bedeutendsten Wasserstraßen Amerikas. In der Dampfschiff Ära war die Verbindung der Städte New York und Albany von besonderer Bedeutung. Robert Fulton war es nach dem Bau eines Versuchsschiffes in Frankreich gelungen die Schiffahrt auf dem Hudson River einzuführen.

Nach der erfolgreichen Probefahrt des Dampfers NORTH RIVER, später CLERMONT genannt, am 17. August 1807 auf der 150 Meilen langen Strecke New York – Albany, ging das Schiff im Winter 1807/8 zum Umbau in die Werft. Der Rumpf wurde verlängert, die Schaufelräder mittels Radkasten abgedeckt und die Räume für die Fahrgäste erweitert. Die Dampfmaschine lieferte Boulton & Watt in Soho bei Birmingham.

Weitere Schiffe folgten, bald war auch die amerikanische Industrie in der Lage Dampfmaschinen zu liefern. Hohe Dampfdrücke verursachten jedoch oft Kesselexplosionen, vom Beginn der Dampfschiffahrt bis 1830, waren nicht weniger als 50 Kessel in die Luft geflogen. Es gehörte Mut dazu mit einem amerikanischen Schiff zu reisen. Dem amerikanischen Ingenieur Robert L. Stevens gelang es, eine mit niedrigem Dampfdruck arbeitende Maschine mit oben liegendem Balancier zu entwickeln.

Einer der ersten Dampfer mit einer Maschine dieser Bauart war der 1827 in Dienst gestellte Dampfer »ALBANY«. Stevens war es auch, der Röhrenkessel mit rückkehrendem Zug und künstlichem Gebläse einführte. Die Maschinen arbeiteten mit 3 bis 3,5 atü Druck, der gitterartige Balancier ermöglichte eine kleine Baulänge der Maschine, das bockartige hölzerne Gestell der Maschine übertrug die Kräfte in Längsrichtung des Schiffes.

Holz war ein in Mengen verfügbarer preiswerter Werkstoff, daher wurden bis 1865 fast alle Schiffe aus Holz gebaut – auf der Donau war man bereits 1839 zum Eisenschiffbau übergegangen. Die flachen Holzrümpfe brauchten eine Verstärkung, die auf zwei Arten gelöst wurde. Die Längsversteifung bestand aus einem brückenartigen Rahmen, Hoggframe genannt. Als Verstärkung für den über den Rumpf weit hinaus ragenden Oberbau dienten zwei bis acht Tragmasten, Kingposts genannt, von welchen nach den Bordwänden Drahtseile ausgingen, welche die Last aufnahmen. Letztere bestand zum großen Teil im Gewicht der auf den Galerien aufliegenden Kessel und Kohlebunker.

Diese Bauart von den Schiffen auf dem Hudson River und der amerikanischen Ostküste unterschied sich völlig von den Schiffen auf dem Mississippi – Missouri Stromsystem und war auch in Europa unüblich. I

Der Hudson River Personendampfer »FRANCIS SKIDDY« wurde 1851 in New York aus Holz gebaut. Damit betrieb man

den Tagdienst auf der Strecke New York – Albany. 1854 baute man für den Nachtdienst Schlafkabinen ein. Im November 1864 lief der Dampfer auf Grund. Die Maschine wurde geborgen und in neues Schiff eingebaut, der Holzrumpf abgebrochen. Zur Zeit der Indienstellung war FRANCIS SKIDDY das größte und eleganteste Schiff auf dem Hudson River.

Technische Daten:

Erbaut 1851 Werft Georg Collyer New York.

Länge über alles 98,15 m

Breite Rumpf 11,6 m

Breite über Galerie und Kessel ca. 20 m

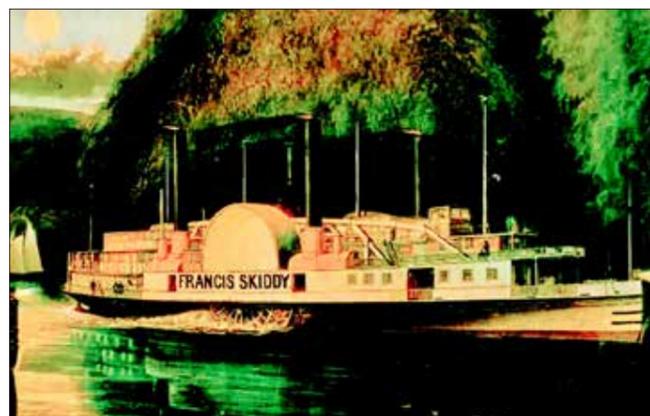
Tiefgang 1,68 m

1 Dampfmaschine Balancier, vertikal, von James Cunningham, New York.

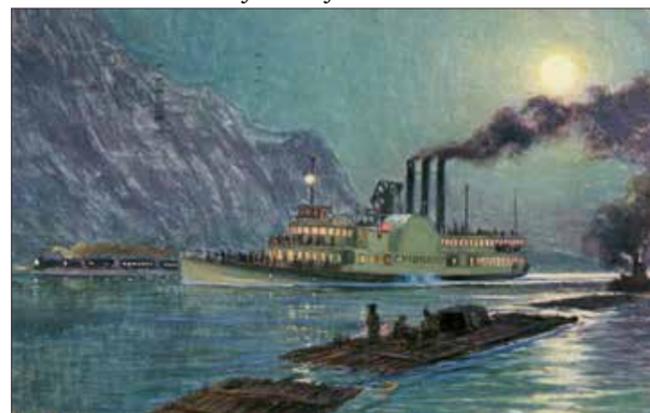
Zylinder \varnothing 1,78 m, Hub 4,27 m; Vier Eisenkessel Länge 7,32 m, \varnothing 2,75 m, Gebläse für die Kessel (die kleinen Bögen vor und nach dem Schaufelrad) mit Durchmesser und Hub je 30,5 cm.

Die gewaltigen Schaufelräder hatten einen Durchmesser von 12,2 m, die 28 Radschaufeln waren 3,35 m lang und 1,42 m hoch.

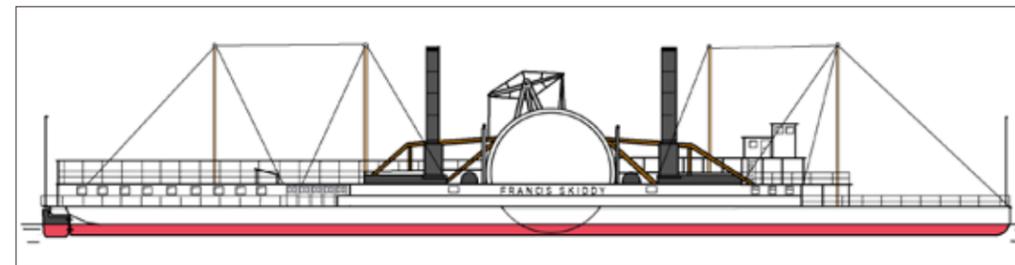
Verdrängung 1235 Tonnen.



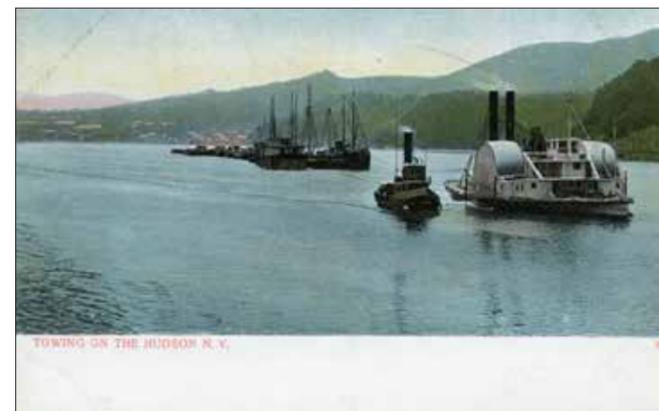
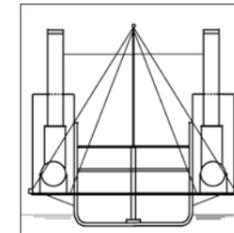
FRANCIS SKIDDY, Abendfahrt auf dem Hudson River.



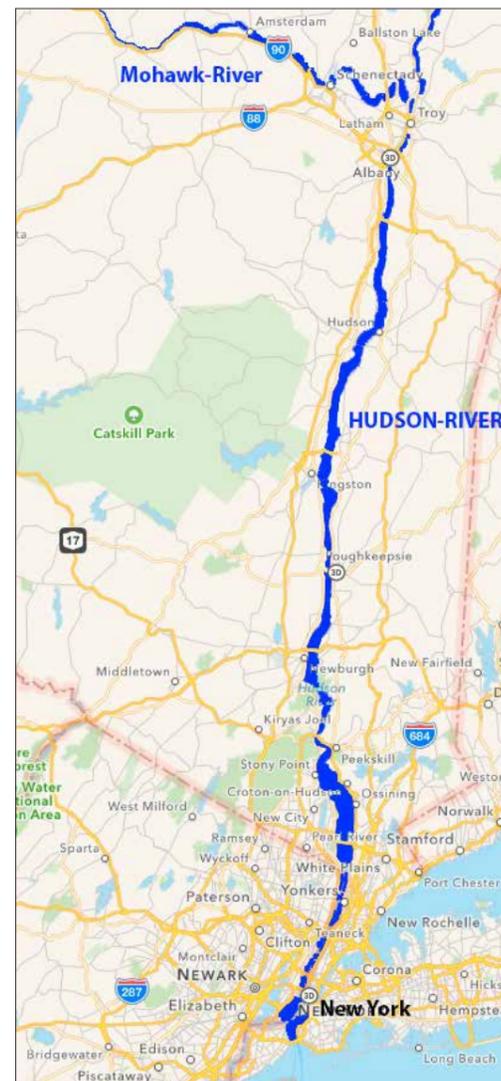
C. VIBBARD, Nachtfahrt auf dem Hudson River (3 Kamine).



FRANCIS SKIDDY, gut erkennbar die vier Kingposts und der Hoggframe (braun).



Schleppzug auf dem Hudson N. Y.



Der Hudson River wurde von Henry Hudson im Auftrag der Ostindischen Kompanie 1609 bis Albany befahren. So weit konnte er mit seinem Dreimaster HALVE MAEN auf der Suche nach einer Nordostpassage hinaufsegeln.

Die »Amerikaner« der DDSG

Das Jahr 1853 gehörte zu den expansivsten Jahren der DDSG. Auf der Werft Altofen waren 15 Dampfer in Bau, zwei aus Frankreich gelieferte Schiffe waren in Endausrüstung. Die amerikanischen Schiffe mit Balancier-Maschinen, System Ing. Robert L. Stevens, waren für ihren niedrigen Kohlenverbrauch bekannt. Daher bestellte die DDSG bei der New Yorker Maschinenfabrik Ch. Morgan eine Balancier Dampfmaschine, die Pläne für das Schiff wurden mitgeliefert und der Schiffskörper in Budapest erbaut.

Benannt wurde der Dampfer, JOHANN BAPTIST nach dem ersten Präsidenten der DDSG (1829 - 1840) Johann Baptist Freiherr von Puton.

Der Dampfer war mit seinen 300 PS jahrelang das stärkste Zugschiff der DDSG. Es waren aber nur selten so viele Schleppkähne befrachtet um die Kraft des Dampfers voll ausnützen zu können. 1870 ging JOHANN BAPTIST in die Werft nach Budapest, das Deck des Achterschiffes wurde zweckmäßiger gestaltet, ein neuer Kessel kam zum Einbau und ein einziehbarer Teleskopkamin wurde montiert. In dieser Konfiguration tat das Schiff bis 1895 Dienst.

Technische Daten:

Länge 64,08 m, Breite 9,14 m / 16,59 m

Stehende Balancier-Dampfmaschine von 300 PS

Zylinder \varnothing 1,12 m, Hub 3,35 m, 17 Umdrehungen/min

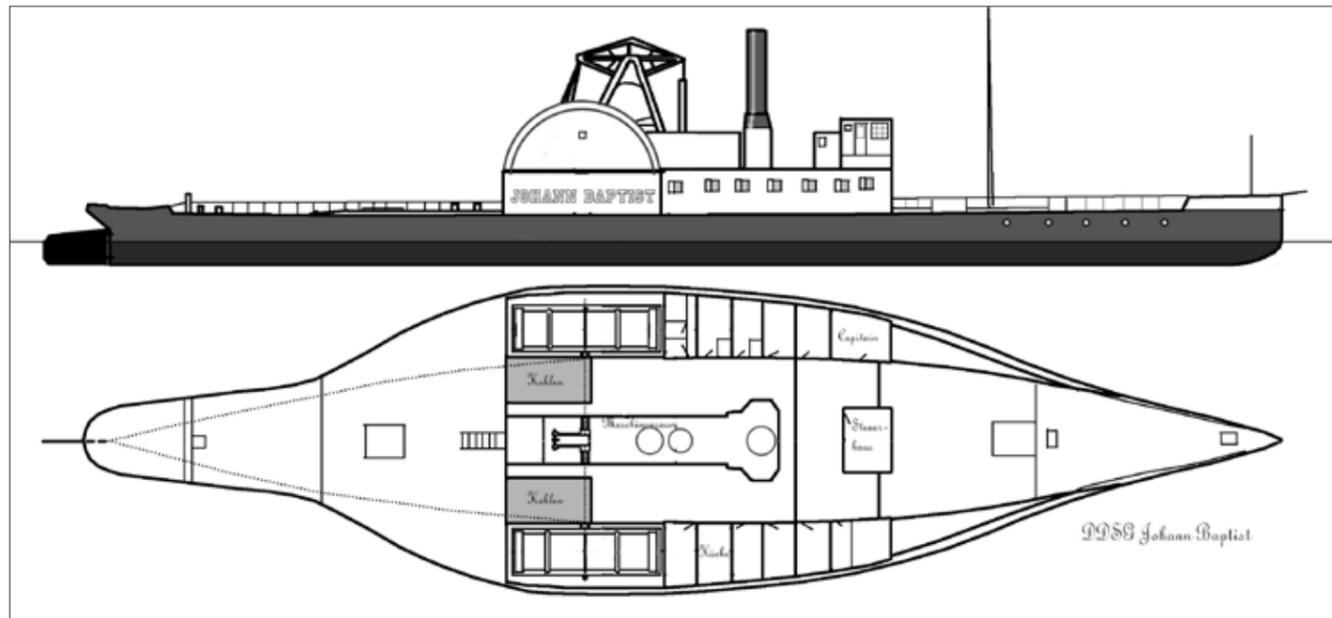
2 Kessel, 4 Feuer, Schaufelrad \varnothing 8,53 m

Höhe von Kiel bis Dampfmaschinen-Balancier 12,86 m

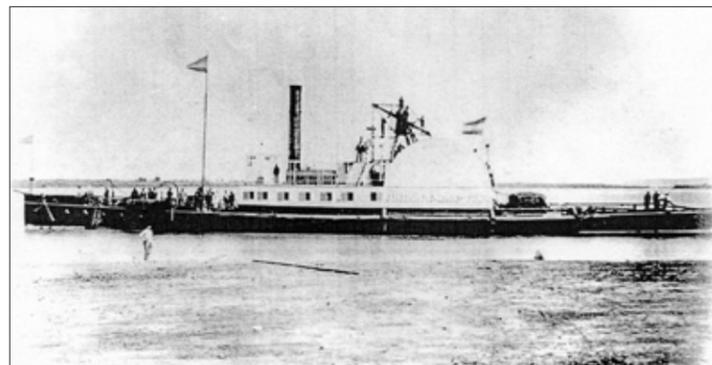
Nach den guten Erfahrungen mit diesem Schiff bestellte die DDSG 1857 zwei weitere Balancier-Dampfmaschinen inklusive Plänen bei Ch. Morgan in New York. Mit einer Maschinenleistung von 250 PSn waren die Schiffe an den Bedarf der Donau besser angepasst.

Leider hatte die DDSG mit beiden Schiffen kein Glück. PONTUS ist nach nur fünf Jahren in der Nacht vom 22./23. Juli 1862 in Mohacs ausgebrannt. Der Dampfer EUROPA geriet am 3.10.1868 in Semlin bei Belgrad in Brand, das ganze Holzwerk wurde zerstört, das Schiff wurde nicht mehr repariert.

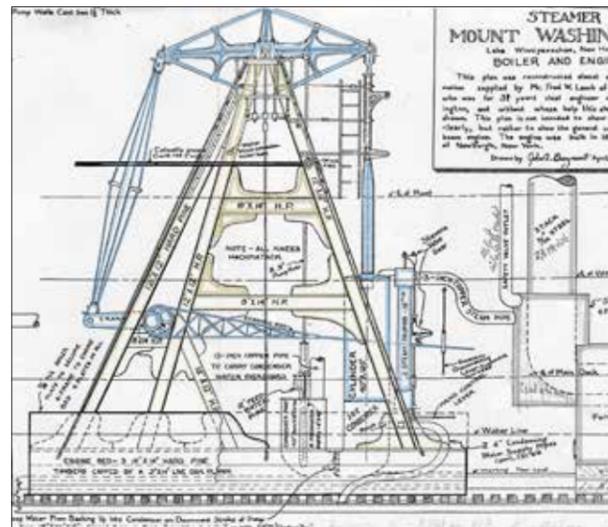
Von den Dampfern PONTUS und EUROPA sind keine technischen Daten bekannt.



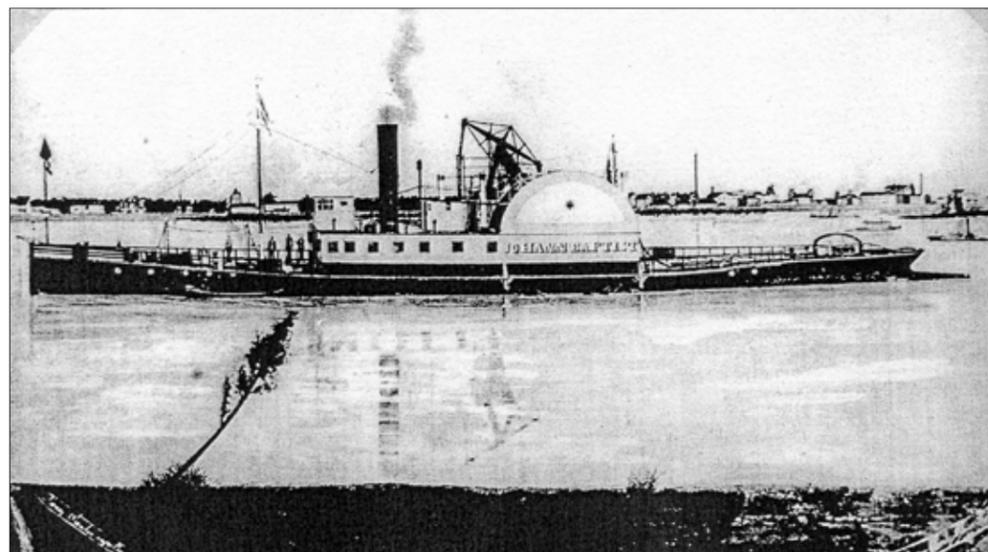
Zeichnung DDSG JOHANN BAPTIST.



DDSG JOHANN BAPTIST.



Zeichnung der Balanciermaschine des Dampfers MOUNT WASHINGTON, Lake Winnepesaukee, New Hampshire, 1872



DDSG JOHANN BAPTIST.



DDSG JOHANN BAPTIST, Foto im Technischen Museum Wien



DDSG JOHANN BAPTIST, auch für Modellbauer ein interessantes Vorbild. Hier auf der Modellbaumesse Wien als Ausstellungsobjekt. Fotos R. A. Tögel



Sektion Aglaia

Sven Esser
Bericht: Herbert Klein



Erstmalig seit Jahren wird wieder ein Schiff aus Österreich, der Colin Archer AGLAIA des Vereins Freunde Historischer Schiffe (FHS), bei einem **Tall Ship Race** (TSR, STA) teilnehmen. Diesen Rennen liegt der Gedanke zugrunde, jungen Menschen aus verschiedenen Nationen Gelegenheit zu geben, sich beim sportlichen Wettkampf sowie unzähligen Veranstaltungen und

Feiern dazwischen, völkerverbindend kennenzulernen. Daher müssen mindestens 50% der Personen an Bord zwischen 15 bis 25 Jahre alt sein. Um jungen Menschen die Teilnahme zu ermöglichen, sind die Teilnahmegebühren auf reiner Selbstkostenbasis kalkuliert (siehe unten). Übrigens: Für junge Menschen ist auf allen Etappen noch ein Platz frei. Schicken Sie uns Ihre Kinder und jungen Mitarbeiter!

Die größte Veranstaltung mit weit mehr als 100 teilnehmenden Schiffen, von den 4-Mastern KRUSENSTERN und SEDOV bis zu so kleinen Booten wie unserer AGLAIA, und mit 6000 Aktiven, beginnt am 2. 7. 2017 in Halmstad in Südwest-Schweden und endet nach 3 Regatta-Etappen und einem Bummel durch die Finnischen Schären am 6. 8. in Stettin. Dazu kommen vom 22.6. bis 1.7. die Anreise aus Lübeck sowie vom 7. bis 12.8. die Rückreise nach Lübeck, bei der vielleicht auch noch die Hanse Sail Rostock besucht wird. Bei An- und Abreise gilt die Altersklausel übrigens nicht.

So klein die AGLAIA mit ihren knapp 15 m Länge ist, hinderte sie die geringe Größe nicht, beim TSR 2013 zeitweilig das gesamte Feld anzuführen. Erst der Bruch des Großsegels beendete die Sensationsfahrt.



Auch wird die AGLAIA nach einem umfangreichen Refit in den fernen Revieren der Ostsee wieder Flagge zeigen und sich ehrenhaft machen. Das Großsegel ist mittlerweile ersetzt und aus dem ehemaligen Besanmast der russischen Fregat-

te STANDARD wurde in tausendstündiger Arbeit der neue Großmast der AGLAIA. Dabei wird selber gemacht, was nur irgendwie geht. Aber der neuen Klüver (Vorsegel) sowie zur Erhöhung der Sicherheit, ein AIS-System, mit dem wir andere Schiffe sehen und sie vor allem uns sehen, müssen zugekauft werden.

Die Teilnahme ist ein spannendes Abenteuer und an Land und ein nie enden wollendes Schiffs-Festival mit Hafenparty für die Crews, Crew Parade durch die Städte sowie Musik- und Sportveranstaltungen für junge und ältere Mitsegler. 2013 waren zB in Helsinki und Riga jeweils rund 1 Mio. Menschen unterwegs. Siehe Foto aus Riga. Als einziges Schiff aus Österreich („Wie bitte kann man von Österreich hierher segeln?“) steht die Crew immer im Rampenlicht und Focus der Medien.

Terminplan und Preise für Mitsegler:

Die Preise gelten für jugendliche Mitsegler (15 bis 25 Jahre) / bzw. ältere Mitsegler und beinhalten alle Kosten für das Leben an Bord: Standardverpflegung inklusive nicht-alkoholischer Getränke, Hafengebühren, Diesel etc.

Über die Mitreise werden auch Meilenbestätigungen ausgestellt, die Voraussetzung für die Erlangung diverser Hochseepatente sind.



Für Anfragen steht Herbert Klein gerne zur Verfügung, E-Mail: kpv@gmx.at oder 0664 7507 9989.

Anfragen aus Deutschland bitte an Herrn Heiko Uhlenberg, 0172 262 55 09 oder E-Mail: heiko@sail-aglaia.com

Von	Bis	Tage	Start - Ziel	Beschreibung	Preis
22.6.	1.7.	8	Lübeck - Halmstad	Überführung zum TSR	250,- / 400,- €
2.7.	14.7.	12	Halmstad - Kotka	Race 1 TSR	360,- / 500,- €
15.7.	21.7.	6	Kotka - Turku	Cruise in Company TSR	250,- / 400,- €
22.7.	30.7.	8	Turku - Klaipeda	Race 2 TSR	250,- / 400,- €
31.7.	6.8.	7	Klaipeda - Stettin	Race 3 TSR	250,- / 400,- €
7.8.	12.8.	6	Stettin - Lübeck	Überfg. nach Lübeck	150,- / 300,- E



Sektion Schiffseigner

Leopold R. »Bobby« Kugel



FHS Schiffseigner übernehmen Bugsiertrecker GNOM

Es ist geschafft! Die Sektion Schiffseigner hat ein neues Schiff: Kurz vor Weihnachten konnten wir den Bugsiertrecker „BT GNOM“ erwerben und nach Unterzeichnung des Kaufvertrages übernehmen. Ein Objekt, das eine absolut einmalige Gelegenheit darstellt, die so sicherlich nie wieder kommt: Der GNOM ist eines von nur zwei in Österreich fahrenden Schiffen, das mit einem Voith-Schneider Antrieb ausgerüstet ist und nicht mit „normalen“ Propellern / Schiffsschrauben (Das zweite Schiff mit VSA, also „Paddeln“ unter dem Rumpf ist die FGS THEODOR KÖRNER). Der Vorläufer der heute üblichen Schubschiffe wurde 1961 im Auftrag der DDSG in der Korneuburger Werft gebaut sowie gewässert und zählt zu den inzwischen wahrhaftig historischen und erhaltungswürdigen Schiffen.

Nach einigen Jahren auf der bayerischen Donau zwischen Regensburg und Passau im Einsatz wurde der GNOM in den Ölhafen Lobau verbracht, wo er sich bis Ende vergangenes Jahres bestens bewährte. 1976 war das Schubschiff nach dem Einsturz der Reichsbrücke auch im Donaukanal im Einsatz, auch hier konnte der Bugsiertrecker seine hervorragende Manövrierfähigkeit wieder einmal unter Beweis stellen. 1997 übernahm die DTSG Donau-TankSchiffahrtsGesellschaft den GNOM von der in Auflösung befindlichen DDSG.

In der zweiten Jahreshälfte 2016 beschloß die DTSG, den GNOM außer Dienst zu stellen und zu verkaufen – es gab keine Notwendigkeit mehr für den Versatz von Tankschiffen und Leichtern im Ölhafen mehr. Das war die Stunde des FHS, den die DTSG kontaktiert und von ihren Plänen unterrichtet hatte; Wir haben sofort die Verhandlungen mit DTSG aufgenommen und zu einem positiven Abschluß gebracht. Mehr zur Geschichte des „BT Gnom“ können Sie im Inneren der Zeitschrift lesen (Bericht Kpt. Alfred Karrer). Derzeit – zum Zeitpunkt der Drucklegung des ÖM 66 - ist der „GNOM“ im Status der Ummeldung (es fehlt nur noch die Unterzeichnung durch das BMVIT) und liegt noch im Ölhafen Lobau. In wenigen Tagen wird der „GNOM“ nach Greifenstein verlegt, wo er sein neues „Zuhause“ finden wird. Wir sind schon gespannt, wie sich der Trecker „auf eigenen Füßen“ machen wird, wurde er doch in den vergangenen Jahren nur mehr wenige Male pro Jahr gestartet, um seine kommerziellen Aufgaben zu erfüllen. Bei der Probefahrt für die Übergabe des Schiffes an den FHS benahm sich der GNOM problemlos, wie erwartet, aber auch hier wurde nur im Ölhafen Lobau manövriert – auf der Donau nach Greifenstein wird das Schiff nach weit über einem Jahrzehnt erstmals wieder unter wesentlich mehr Last fahren und ganz sicherlich



SAMLAND im Eis. Inzwischen top restauriert. Wir erwarten einen Bericht.

Wie sieht die Zukunft aus? Wir werden natürlich den GNOM weder als Schubschiff noch zu einem anderen gewerblichen Zweck nutzen, sondern vor allem als Anschauungsobjekt österreichischer Schifffahrtsgeschichte. Halb- und ganztägige Ausfahrten vor allem für FHS-Mitglieder und Interessenten sind geplant, auch andere Institutionen haben sich bereits für Führungen und Besichtigungen in loco angemeldet. Die Ausrüstung einschließlich des inzwischen geforderten AIS-Transponders blieb an Bord. Eine gründliche Überprüfung und der Ersatz bzw. die Ergänzung einiger Ausrüstungsgegenstände wie Rettungsmittel und Funk wird uns nicht erspart bleiben. Und auch: Die Eigenheiten des Voith-Schneider-Antriebs im Betrieb genau kennenlernen.

Gemeinsam mit dem ex-DDSG Güterkahn 10065 als Vorstellobjekt und den historischen Schiffen seiner Mitglieder hat der FHS nun eine solide und vor allem interessante sowie herzeigbare Grundlage für seinen neuen Standort der Museumslande in Greifenstein; Wir freuen uns über unsere neue Aufgabe und werden dementsprechend auch unsere Öffentlichkeitsarbeit darauf abstimmen!

Noch einige Angaben und Maße: Länge ü.a. 19,64 m – Breite ü.a. 05,42 m – maximaler Tiefgang 01,55 m – Festhöhe bei Leertauchung 04,28 m - Antrieb: 02 x MAN D1548 KT 8-Zylinder 4-Takt Diesel Motoren mit je 135 PS/99 KW.

Leopold-R. »Bobby« Kugel

Sektion Modellbau

Frühjahr 2017 — Wien HGM — St. Pölten VAZ

Robert A. Tögel



Der Start ins Modellbaujahr 2017 war schon sehr ereignisreich. Nicht nur, weil wir immer im Winterhalbjahr modellbauerisch aktiv sind, sondern weil zwei große Ereignisse uns beherrscht haben:

Wir waren dabei.

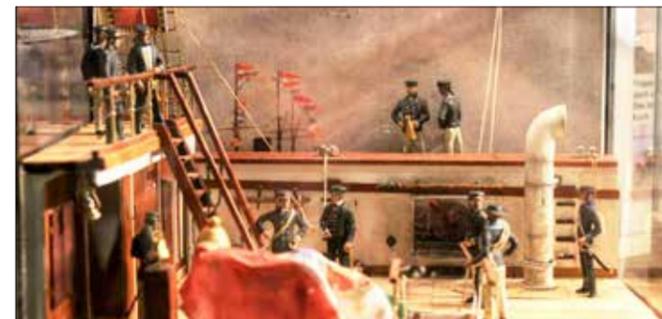
Am Wochenende vom 10. bis 12. März 2017:

In Wien im Heeresgeschichtlichen Museum und in St. Pölten im VAZ. An beiden Stellen zeigten wir „Modelle, die Geschichte erzählen“ und „Modelle in voller Fahrt“.

Wir konnten viele Besucher betreuen und auch uns selbst miteinander gut unterhalten. Es gab halt viele Einsätze, Fahrten und anstrengende Arbeiten. **Dafür bedanke ich mich auch an dieser Stelle!**



Das Diorama zeigt die Eroberung der italienischen Flagge bei Lissa durch Karkovic.



Stammtisch
 Unser Stammtisch der Historiker & Modellbau & Allgemeine Sektion ist nicht nur ein Treffen von Freunden, sondern bietet immer Informationen und Vorträge!
 Jeden 2. Dienstag monatlich
 Also hinkommen & miterleben!
THE VIEW – 1020 Wien,
 Handelskai 265 -direkt neben der Reichsbrücke
 Parkplatz und U-Bahn-Station davor



Unser Stand auf der Kommandobrücke im HGM-Marinesaal.



Die großen Papiermodelle unter dem Gemälde »Nie zurück«



Unser Präsident testet, wie unser Fahrmodell auf Sturm reagiert...



Unterseeboot U 12 vom Typ Holland, in Museumsqualität. Kommandant war LSI Egon Lerch. Unten Torpedoboot FALKE, beide Modelle im Maßstab 1:72.



USS FORRESTAL. das größte Papiermodell, das wir je gezeigt haben – wurde entsprechend bewundert.



Fahrmodell eines 10.000er Güterkahns mit FHS- Infomaterial.



Der neue Stand im VAZ St. Pölten. Bilder oben.



Gegenüber das große Wasserbecken für die Fahrmodelle.



Wir standen, gemeinsam mit dem DOPPELADLER|STAND – auf dem die Metallmodelle 1/16 gezeigt wurden - am Kopfteil des Wasserbeckens im VAZ.

Mehr Informationen im aktuellen Logbuch...

FHS TEAM MODELLBAU
 Kontakt: Robert A. Tögel
 Obmann der Sektion Historiker & Modellbau
r.toegel@fhsaustria.org +43 (0)2243 87 333
 Ausführliche Berichte über unsere Tätigkeiten sind in unseren illustrierten LOGBUCH zu finden

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

Sektion Allgemein

Georg Schaller



Professor Peter Tamm

Photo Michael Zapf

In Memoriam Professor Peter Tamm

Folgende Pressemeldung wurde uns von Tamm Media übermittelt

In tiefer Trauer geben wir bekannt, dass Herr Professor Peter Tamm am Abend des 29. Dezember im Alter von 88 Jahren im Kreise seiner Familie verstorben ist. Herr Tamm war langjähriger Vorstandsvorsitzender der Axel Springer AG, Verleger des Schifffahrtsfahrtverlags HANSA und des Maximilian Verlags sowie Gründer des Internationalen Maritimen Museums Hamburg. Er hinterlässt seine Ehefrau, fünf Kinder und acht Enkel.

Familie Tamm

Auch die Mitglieder der österreichischen maritimen Vereine würdigen mit Respekt die Leistung von Professor Peter Tamm. Gerne erinnern wir uns an die Besuche in der Villa Teufelsbrück, seinem ersten Museum und später im Internationalen Maritimen Museum in der Speicherstadt. Die Mitglieder des

KMA hatten bei einem der Besuche die besondere Ehre, vom Hausherrn begrüßt zu werden. Von einem Besuch im Marineverband Wien und im KMA-K.u.K. Kriegsmarinearchiv im Jahr 2013 sind untenstehend einige Aufnahmen.



Besuch im KMA:
Dr. Lothar Baumgartner, Oliver Trulei, Prof. Peter Tamm,
Prof. Erwin Sieche, Alexander Traiber, Peter Schupita.



Besuch im Marineverband Wien:
Dr. Lothar Baumgartner, Prof. Peter Tamm,

Sektion pro futuro

Bubble-Boat — Schwimmendes Marine-Museum

Martin Mai



Das Jahr 2017 ist, wie wir auf den Seiten 18 und 19 lesen können, in dramatischer Weise angereichert mit besonderen marinehistorischen Gedenktagen!

Es wäre doch wichtig diese Wissensinhalte in attraktiver Form der Öffentlichkeit zu präsentieren. Damit erfüllen wir nicht nur eine edukative Funktion, sondern können unseren Verein auch auf eine bemerkenswerte und noch nie dagewesene Art und Weise mehr bekannt machen.

Die Sektion **pro futuro** hat sich dazu natürlich wieder etwas Besonderes einfallen lassen :

»Das kleinste Marine-Museum der Welt«

Es schwimmt auf der Alten Donau, in unserem Heimathafen am Laberweg 19, 1220 Wien. Es ist modular jederzeit nach Bedarf erweiterbar, und mobil, da es mit 2 Elektromotoren und Joysticksteuerung elegant gesteuert werden kann.

Die neueste Idee von Dr. Martin Mai:

Das BUBBLE BOAT besteht aus mehreren 7m-Plattform-Bootskörpern mit einem "Bubble Tent" darauf, einem Kugel-Gebäude aus durchsichtiger PVC-Folie, kugelförmig gehalten durch ein leises Turbinen-Gebläse. Normalerweise als *ur-coole* und romantische Möglichkeit den Sternenhimmel und den Sonnenaufgang auf einsamer Wasserfläche zu erleben, wird in Kooperation mit unseren Historikern, Modellbauern und den Doppeladlern statt dem kuscheligen Bett eine museale Präsentationslandschaft mit Modellen und Roll Up's gestaltet, die sich im trockenen und sicheren Inneren der Kugel Bubble befindet.

Öffentlich am Steg der Schinagl Bootsvermietung verheftet, bis Mitternacht beleuchtet und bei freiem Eintritt besuchbar, leistet der Verein FHS damit einen originellen Beitrag zur österreichischen Geschichts-Überlieferung.



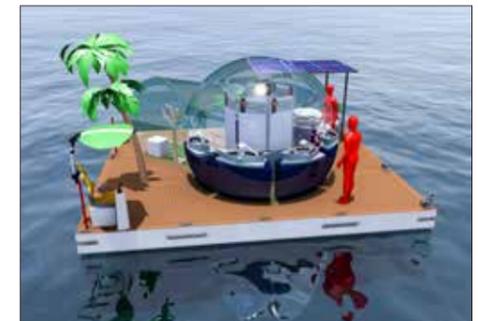
Neu auf der Alten Donau:
Modulares
Mobiles
Mini-Marine-
Museum!



Bubble-Tent am Land.



Bubble-Tent am Wasser.



Einzelelement Mini-Marine-Museum.

Sektion Historiker

Schwerpunkte 2017

Robert Tögel

Im Jahr 2017 gibt es wieder einige Schwerpunkte, Gedenken und Seeschlachten, die beachtenswert sind. Deshalb wird es in den nächsten Ausgaben mehrere interessante Themen geben:

Seeschlacht von Navarino

Oktober 1827 bis 2017 = 190 jähriges Jubiläum



Schlachtengemälde.

In der Seeschlacht in der westlichen Bucht der Peloponnes-Halbinsel – im heutigen Griechenland – kämpften die Flotten der türkischen Hoheit aus Ägypten und Tunis gegen die Allianz der Engländer, Franzosen und Russen.

Ein österreichisches Schiff war auch darunter.

Das war die letzte Schlacht zwischen Segelschiffen. Der Ablauf war außergewöhnlich und steigerte sich von einer Überwachung zu einer Vernichtung.



Die Buchten von Navarino heute



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

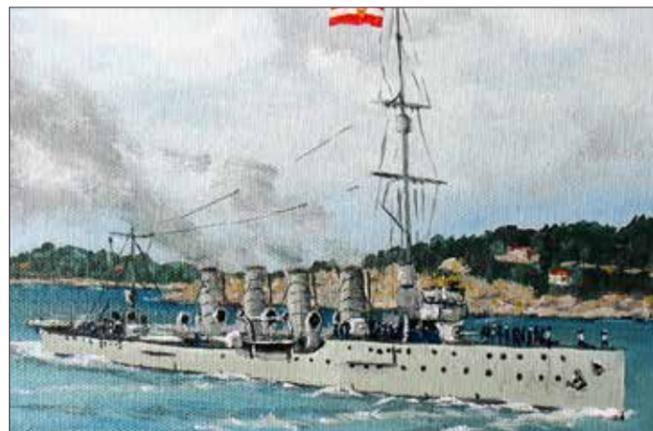


Europas erreichte vor allem die Befreiung Griechenlands und das Zurückdrängen der türkischen Einheiten und Interessen. **Demnächst mein ausführliche Bericht über die Schlacht.**

Seeschlacht in der Otrantostraße

Mai 1917 bis 2017 = 100 jähriges Jubiläum

Das Seegefecht in der Otrantostraße, am 14. und 15. Mai



Als Vorlage für das Gemälde des S.M. Rapidkreuzers NOVARA diente mir ein zeitgenössisches s/w-Foto. RAT

2017, in dem die k.u.k. Kriegsmarine die Sperre der maritimen Gegner bekämpfte, war eine interessante und erfolgreiche Aktion.

Den Kern unserer Angriffe bildeten die drei Rapidkreuzer S.M.S. HELGOLAND, S.M.S. NOVARA und S.M.S. SAÏDA.

Außerdem fanden erstmals in einem derartigen Gefecht Einsätze in 3 Dimensionen statt: Auf dem Meer, unter Wasser mit U-Booten und in der Luft mit Seeflugzeugen. Hier zeigte sich, dass die k.u.k. Kriegsmarine einsatzfreudige Besatzungen und außergewöhnliche technische Geräte hatte.

Der Bericht wird daher sicher spannend.

Schloss Ebelsberg in Linz.
Wir kommen noch einmal!



Nachdem wir das Schloss im Oktober erstmals besuchten und darüber berichteten, wurden wir gebeten, noch einmal diese Reise zu organisieren, weil viele von uns keine Zeit fanden.

Wir werden das wahrscheinlich im Mai 2017 machen und werden den Termin noch ankündigen. Kustos Hellmut Dietscher (links) war über unseren Besuch besonders erfreut.

Sektion Museumshafen

Die Museumslände im Altarm Greifenstein — aktuelle Aktivitäten

Peter Strecha



Die Museumslände im Altarm Greifenstein –Schifffahrts- und wasserrechtliche Bewilligung in Rechtskraft erwachsen

Am 4. Januar 2017 hat die Bezirkshauptmannschaft Tulln (Anlagenbehörde) den schifffahrts- und wasserrechtlichen Bewilligungsbescheid erlassen. Mit dem Datum 1. Februar 2017 ist die Berufungsfrist gegen den Bescheid abgelaufen und daher sind die Bewilligungen nunmehr rechtskräftig.

mit 230 V Wechselspannung) erzeugt wird. Damit ist es nun möglich, sowohl die laut Bewilligungsbescheid vorgeschriebene nautische Beleuchtung als auch die Innenbeleuchtung zu betreiben, es können auch kleinere Arbeitsmaschinen angetrieben werden. Herzlicher Dank an die beiden und auch an die Spender, die das Projekt finanziell unterstützt haben!

Was geschieht weiter?

Für die weiteren Ausbau-Arbeiten an der Anlage und am Güterkahn selbst suchen wir Helferinnen und Helfer aus jeglichem Fachbereich, die uns gerne unterstützen wollen. Sobald es die Witterung erlaubt geht es los, ich nehme unter p.strecha@fhsaustria.org gerne Anmeldungen zum Mitarbeiten (oder auch gute Ideen und Anregungen!) entgegen! Bei den gemeinsamen Stammtischen der Sektionen Museumshafen und Schiffeigner können wir wichtige Ideen sammeln und die Arbeiten planen. Natürlich sind **alle** FHS-Mitglieder dazu eingeladen.



GK 10065 Schnee. (Wilma Minke).

Wie man auf den beiden Bildern deutlich sehen kann war der diesjährige Winter strenger als in den Vorjahren. Und dennoch:

Die erste autarke Stromversorgung des GK 10065 ist in Betrieb!

In einem bewundernswerten Einsatz haben Charly Minke und Hans Hacker – bei arktischen Temperaturen! - eine moderne Photovoltaik-Anlage installiert. Auf dem Dach des Steuerhauses befinden sich nun zehn Quadratmeter Solarzellen, deren Strom über ein gesteuertes Ladegerät in eine Batteriebank mit 1.000 Amperestunden Kapazität eingespeist wird. Daran angeschlossen ist ein Wechselrichter, mit dem der erforderliche Bordstrom (Haushaltsstrom



GK10065 Eis. (Peter Strecha)

Sektionen Traditionescadre und Oberösterreich

Walter Simmerl, Georg Schaller



Atösterreichischer Hochadel hat sich am 14. Jänner 2017 beim schloss Marinsbühel in Zirl, Tirol, eingefunden, um die Umbenennung der Tiroler Landeschützen, wegen ihrer Tapferkeit, in Kaiserschützen, durch S.M. Kaiser Karl I., vor 100 Jahren, feierlich zu begehen. Nach einer Gedenkmesse in der Martinskapelle, wo sich heute noch Reliquien, des letzten, seliggesprochenen, österreichischen Kaisers befinden, erfolgte durch Familienmitglieder des Hauses Habsburg-Lothringen eine Kranzniederlegung. Anschließend schritten am Vorplatz des schlosses Martinsbühel, Karl Habsburg Lothringen, Simeon Habsburg -Lothringen, LR Hannes Tratter, NR Hermann Gahr, Major H. -P. Gärtner usw. die Ehrenformationen der angetretenen Traditionsverbände aus Österreich, dem Trentino, Südtirol und Slowenien ab. Auch die Traditions-Escadre nahm an dieser Feierlichkeit teil. Unser Fregattenleutnant i.Tr. Daniel Becksteiner wurde mit der ehrenvollen Aufgabe betraut, als Fahnenträger zu fungieren. Für ihn war es die erste Ausrückung mit der Escadre.



Schloss Martinsbühel.



Defilierung im Schnee.



Fahnenträger Daniel Becksteiner.



Überreichung des Fahnenbandes der Escadre an unsere Freunde aus Tirol durch Karl Habsburg.



Fregattenleutnant Daniel mit seiner treuen Begleiterin Lore.



Von li. Karl Habsburg-Lothringen, G. Schaller, W. Simmerl, Dr. O. Hochstätger, Major H.-P. Gärtner.

Adjustierungsvorschriften der K.u.K. Kriegsmarine ab 1907

2. Teil



Marinemantel blau, mit Säbel



Tageskleidung blau, mit weißer Hose und Kappe



Flottenrock mit Epauletten und Feldbinde



Offizier mit Flottenrock 1907



Bordjacke weiß, 1907



Kurze Bordjacke, blau



Kurze Bordjacke, blau mit Weste



Offizier mit Flottenrock 1898



Gala- und Paradehut, Oberoffizier



Admiralskappe mit drei Goldstreifen



Kappe weiß, ein Streifen Oberoffizier



Marine-Offiziers-Säbel, M 1850, links Griff-Detail



Marine-Offiziersdolch, M 1917



Handschuhe weiß, Leder oder Baumwolle



Feldbinde 1907

Buchbesprechungen



Jan Mordhorst:

150 Jahre Bugsier

Koehler, Hamburg, 2016, ISBN 978-3-7822-1238-0, 312 Seiten | ca. 200 Fotos in S/W und Farbe, gebunden mit Schutzumschlag, ca. 22 x 27 cm, Preis D: € 29,95, A: € 30,80, CH: ca. Sfr* 41,90

Wer kennt sie nicht, die stämmigen und gedrungenen Kraftprotze, ohne die die Kolosse der Weltmeere in den Häfen kein sicheres Manöver fahren könnten, aber auch oft Rettung in letzter Minute sind, wenn auf Legerwall die Maschinen versagen oder oftmals gewaltige Einheiten über die Weltmeere geschleppt werden.

150 Jahre sind vergangen, seit im Januar 1866 die Aktiengesellschaft „Vereinigte Bugsir-Dampfschiff-Gesellschaft“ gegründet wurde. Seither hat die Bugsier-Reederei einen beispiellosen Werdegang durchlaufen und stieg im 20. Jahrhundert zur größten Bergungsgesellschaft der Welt auf. Ihre leistungsstarken Schlepper und Bergungsfahrzeuge erlangten durch zahlreiche spektakuläre Einsätze und Bergungen Welt- und Ruhm. Dass daneben auch eine rege Frachtschiffahrt betrieben wurde, wissen nur noch Eingeweihte.

Auch als Modellschiffe sind die Schlepper der „Bugsier“ aufgrund ihrer bulligen Kraft und gedrungenen Bauweise gefragt: BUGSIER 33 (heute als NAMEJS in Lettland) als Robbe-Modell NEPTUN, BUGSIER 19 gab es als Modell von Trix und die großen Seeschlepper PACIFIC und OCEANIC gleich in mehreren Ausführungen, vom Karton- bis zum RC-Modell.

Der Schiffsjournalist Jan Mordhorst ist ausgewiesener Experte auf dem Gebiet der Schleppschiffahrt. In 150 Jahre Bugsier widmet er sich der 150-jährigen Firmengeschichte der Bugsier-Reederei, schildert wirtschaftliche und technische Entwicklungen ebenso wie die atemberaubenden Einsätze der Schlepper. Die fesselnde Firmenchronik enthält neben zahlreichen historischen Aufnahmen, dramatischen Bergungsbildern und zeitgenössischen Dokumenten auch viele aktuelle Fotos, Schiffslisten der Frachtschiffe, Schlepper und Bergungsfahrzeuge und einen Index der Schiffsnamen.

Jedem Freund der Schleppschiffahrt kann dieses Werk sehr empfohlen werden und der überaus gute Gesamteindruck wird nur durch das etwas schlampige Lektorat getrübt, aber offensichtlich musste das Werk unter hohem Druck noch im Jubiläumsjahr 2016 erscheinen (Dezember). Darüber kann man hinwegsehen.

Herbert Klein



Peter Bröhl:

Vom Nordkap bis zum Asowschen Meer: Deutsche Wasserschutzpolizei im Zweiten Weltkrieg - Organisation, Personal, Aufgaben, Kampfeinsätze, Kriegsverbrechen

Verlag für Polizeiwissenschaft, Frankfurt 2015, ISBN 978-3-86676-417-0, 664 Seiten broschiert, zahlreiche s/w-Abb., € 39,90
Band 19 der Schriftenreihe der Deutschen Gesellschaft für Polizeigeschichte e.V.

Bereits wenige Tage nach dem Überfall auf Polen wurde die Wasserschutzpolizei des Deutschen Reichs (SW., heute WSP) dorthin verlegt, bald aber in alle besetzten oder „angeschlossenen“ Länder, um klassische schiffahrtbezogene Aufgaben zu erledigen, aber auch politische, wie die Verfolgung von Juden, Polen, Holländern und Partisanen bis zu deren Exekution und letztlich auch hoheitliche, wie die militärpolizeiliche Überwachung der Grenzen.

Aus österreichischer Sicht ist das SW.-Kommando „Donau“ von besonderem Interesse, dessen Geschichte vom ihrem Einmarsch in Österreich am 14.3.38 bis zum Kriegsende beschrieben wird. Und natürlich auch die beiden anderen Einheiten auf der Donau, die Flottillen „Serbien“ und „Ungarn“. Denn das eine oder andere Schiff aus dieser Zeit ist noch vorhanden.

Bei der Lektüre dieses Werks erkennt man den gewaltigen Aufgabenbereich: Vom Nordkap über Dänemark, Polen, die baltischen Staaten, Holland, Belgien, Frankreich, Italien und Jugoslawien (samt beiden Adriaküsten), Griechenland, Ukraine, Russland und Weißrussland.

Mit der zunehmenden Verrohung des Kriegs wurde auch die WSP in die Kriegsverbrechen des dutzendjährigen Reichs involviert, was in diesem Band erstmalig überhaupt dokumentiert wird. Man möchte eingedenk des Umstands, dass gut die Hälfte dieses Werks diesem Thema gewidmet ist, meinen, zu umfangreich; letztlich aber dem Thema und der Wahrheit gerecht. So spannt sich ein blutiger Bogen der „Partisanenbekämpfung“, des „Bandenkampfs“ und der „Judenverfolgung“ und „-vernichtung“ durch den 2. Teil des Buchs.

Im 3. Teil hingegen wird exemplarisch zweier SW.-Angehöriger gedacht, denen, ob-wohl politisch „unbedenklich“, einfach in der Sowjetzone der (fragwürdige) Prozess gemacht wurde, in denen sie zu hohen Haftstrafen verurteilt wurden.

In weiten Bereichen betritt dieses Werk Neuland und bringt bisher unbekannte Tatsachen zutage, weshalb die Lektüre durchaus empfohlen wird. Der sehr positive Gesamteindruck (penible Recherche und korrekte Wiedergabe) wird nur durch die unnötig schlechte Qualität der Bildproduktionen getrübt. Ein umfangreiches Literaturverzeichnis sowie ein Personenregister zahlreicher WSP-Angehöriger ergänzen das Werk.

Peter Bröhl, Dipl.-Verwaltungswirt, war bis zu seiner Pensionierung aufgrund von im Dienst erlittenen Unfallverletzungen zuletzt Leiter des WSP-Kriminalkommissariats Köln.

Herbert Klein

Die nächsten Termine 2017

13. April	Bordabend ObÖst	11. April	Stammtisch The VIEW	25. April	Stammtisch Schimanko
11. Mai	Bordabend ObÖst	9. Mai	Stammtisch The VIEW	23. Mai	Stammtisch Schimanko
8. Juni	Bordabend ObÖst	13. Juni	Stammtisch The VIEW	27. Juni	Stammtisch Schimanko



Die glatte Vorderlader-Artillerie der k. k. Marine 1750 - 1866

Verlag Militaria GmbH, Wien
480 Seiten, 375 Abb.
29,5 x 26 cm, Schutzumschlag
ISBN 978-3-902526-78-6
Preis € 95,-

Dieser 480 Seiten umfassende Text-Bildband beschreibt die Bewaffnung der österreichischen Flotte mit Schiffsgeschützen und ihre Entwicklung von der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts bis zur Einführung von gezogenen Kanonen der Schiffsartillerie. Der Autor, Dr. Karl Klaus Körner, legt nach mehr als 40-jähriger Forschungsarbeit in österreichischen und ausländischen Archiven ein einzigartiges Quellenwerk vor, das nicht nur große Lücken schließt, sondern zum ersten Mal einen tiefen Einblick in die waffentechnische Entwicklung der österreichischen Marine gibt.

Ein Kriegsschiff ist nicht Selbstzweck. Seine Waffen sind das Mittel zur Durchsetzung gesteckter Ziele. Während die Schiffsartillerie ab den ersten gezogenen Kanonen des 19. Jahrhunderts allgemein gut dokumentiert ist, fehlten – selbst bei den großen Seenationen – bis in die jüngste Zeit zusammenfassende Darstellungen über die glatten Vorderlader. Für die k. k. Marine gab und gibt es sie nicht. Das mag damit zusammenhängen, dass die österreichi-

sche Marinetradition der Frühzeit zwei großen Brüchen ausgesetzt war. Die Übernahme der venezianischen Flottenreste im Jahre 1798 zusammen mit unpassender Marineartillerie war mehr Belastung als Gewinn. Nach dem Verlust des Meerzuganges im Jahre 1809 bescherte die politische Neuordnung nach den Napoleonischen Kriegen der k. k. Marine ein reiches Erbe an Schiffen und brauchbarem Artilleriematerial. Davon zehrte Österreich die nächsten Jahrzehnte und sah sich erst sehr spät gezwungen, seine Seestreitkräfte aus eigener Kraft mit den nötigen Mitteln auszustatten. So war die Marineartillerie zur Zeit der glatten Vorderlader ein Sammelsurium aus verschiedenen Systemen, Formen und Herkunftsländern. Dieses Buch geht allen diesen Spuren nach.

Das Werk ist nicht nur für den an der Entwicklung der Geschütz-Systeme Interessierten »die einzigartige Quelle«, sondern die vielen detaillierten Zeichnungen sind eine Fundgrube für den Modellbauer originalgetreuer Schiffe dieser Periode.

BIS-C 2017

<4th. generation>

Archiv- und Bibliotheks-Informationssystem

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 Erfahrung 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://bmfwf.at>
<http://Behoerdenweb.net> <http://wkweb.at>

DABIS GmbH

Heiligenstädter Straße 213, 1190 Wien, Austria
Tel. +43-1-318 9777-10 * Fax +43-1-318 9777-15
eMail: 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



**Bugsiertrecker GNOM auf der Fahrt zum neuen Liegeplatz in Greifenstein.
Bild unten: festgemacht am GK 10065**

