



Österreich Maritim

Weihnachtsgefecht 1916

Kollision in Fernost

Museumsschiff PRESIDENTE SARMIENTO

Ulmer Schachtel im Donaukanal

Torpedoboot am Wörthersee

Wrack PRESIDENT COOLIDGE

Nachlese Modellbaumesse

Ausgabe 65
Dez. 2016
Preis € 8,-

Inhalt



Nachbau des Thomamühl Luftkissenbootes von 1915, LEADERSHIP auf dem Wörthersee 2016

©szojak

FHS – Webseite: www.fhsaustria.org

Zerstörerengefecht 23.12.1916 <i>Fritz Marschner</i>	4
Kollision S.M.S. ZENTA vs. MACEDONIA <i>Nikolaus Sifferlinger</i>	9
Museumsschiff PRESIDENTE SARMIENTO <i>Robert C. Tögel</i>	11
Ulmer Schachtel im Donaukanal <i>Ivan Kajgana</i>	14
Torpedo-Luftkissenboot LEADERSHIP am Wörthersee <i>Martin Szojak</i>	16
Tegetthoff-Denkmal in Graz <i>Richard Eisner.</i>	18
Wrack der President Coolidge <i>Roland Hanewald</i>	19
Museum Schloss Ebelsberg <i>Robert Tögel</i>	22
Nachlese Modellbaummesse <i>Robert Tögel</i>	24
Aus den Sektionen	26
Buchbesprechung	34

Titelbild:

Segelschulschiff A.R.A. PRESIDENTE SARMIENTO, als Museumsschiff in Buenos Aires, Argentinien

©Robert C. Tögel

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: Ing. Fritz Marschner, Dipl. Ing. Dr. Nikolaus Sifferlinger, Mag. Martin Szojak, Robert A. Tögel, Robert C. Tögel, Dr. Richard Eisner, Roland Hanewald, Ivan Kajgana.

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

Verantwortlicher Redakteur: Ing. Fritz Marschner

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

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

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

Abo unter: FHS - Freunde Historischer Schiffe

Heiligenstädterstrasse 231, 1190 Wien

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

...auf ein Wort

Kpt. Dipl. Ing. Gustav Jobstmann

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

Nachdem leider die letzte Ausgabe unserer ÖSTERREICH MARITIM etwas später wie gewohnt erschienen ist, haben wir uns bemüht, noch rechtzeitig vor Ende des Jahres 2016 die 4. Ausgabe zu produzieren. Immerhin handelt es sich um die 65ste Ausgabe, was ja auch eine eindrucksvolle Zahl ist.

Unsere Schritte von 2016 zu 2017 sind natürlich Anlass, allen Beteiligten ein schönes, erfolgreiches Jahr zu wünschen. Sowie Gesundheit und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel...

Nachdem wir schon rundherum über Aktionen im neuen Jahr sprechen und einige davon schon komplett fixiert sind, kann ich versprechen, dass unsere umfangreichen Aktivitäten weiter geführt werden...

Einige Beispiele:

Aktuell ist unsere Vorbereitung und Schulung zum 20-Meter-Patent für unsere Mitglieder. Es sind bereits einige Anmeldungen eingelangt. Ich empfehle daher, sich dringend anzumelden. Nichtmitglieder müssen deswegen Mitglieder werden – aber das ist ja auch ein „schöner Schritt“.

Unsere Pläne und Veranstaltungen werden vor allem über die Aussendung ÖSTERREICH MARITIM-Aktuell und auch auf unserer Internetseite www.fhsaustria.org angekündigt. Unsere Illustrierte ÖSTERREICH MARITIM hat eine sehr lange Vorbereitungszeit, weshalb man keine kurzfristigen Termine veröffentlichen kann. Langfristige Pläne werden wir sehr wohl auch hier veröffentlichen.

Nachdem es mir persönlich – mit meinen Freunden – gelungen ist, die REGENTAG innen und außen zu renovieren, habe ich mich besonders gefreut, dass unser Treffen am 24. September in Tulln vielseitig erfolgreich war:

1. Alle Besucher und Teilnehmer waren beeindruckt.
2. Alle unsere Freunde, die aktiv teilgenommen haben, waren ebenfalls sehr begeistert:
Das Modellbau|Team hat rund um die REGENTAG ein Modell-Schiff-Fahren mit Kinderbasteln organisiert.
Zwei unserer historischen Schiffe waren auch anwesend und besuchsbereit. Der historische Eisbrecher SAMLAND und das Ex-Polizeischiff FRIEDA.



3. Die Berichte der Besucher in Tulln haben die Stadtgemeinde Tulln so stark beeindruckt, dass diese mit uns die nächste Veranstaltung rund um die REGENTAG gemeinsam durchführen will. Wir planen derzeit ein



REGENTAG-Hafenfest im Juli 2017.

Besondere Freude hatte ich durch die Anwesenheit der SAMLAND: Herrlich renoviert und ausgestattet, wieder selbständig fahrend – und auch für Sonderveranstaltungen anzumieten!

Unser Güterkahn GK 10065 hat nun in Greifenstein einen offiziell fixen Standort. Allerdings sind noch rundum viele Aktivitäten notwendig. Die benachbarte Slip-Anlage wird derzeit auch auf Betriebsbereitschaft vorbereitet. Einige Bootsinhaber sind schon gespannt. Es wäre schön, wenn uns bald ein Hafenfest an Bord unseres Güterkahns im Museumshafen gelingen würde.

Weitere Informationen und Details über unsere Vereinstätigkeiten liefern auch die Obmänner unserer Sektionen in dieser 65er-Illustrierten.

Gute Unterhaltung und Information wünscht...

Euer Gustav Jobstmann

Präsident der FHS-Freunde Historischer Schiffe

Nachtgefecht in der Adria 23. Dez. 1916

Zerstörer greifen die Otranto-Sperre an

Fritz Marschner



Vor 100 Jahren gab es vor dem Weihnachtsfest noch einen Angriff auf die Netzsperre in der Otrantstraße.

Vier Zerstörer sind zu diesem Unternehmen ausgelaufen: SCHARFSCHÜTZE, Korvettenkapitän *Bogumil Nowotny*, DINARA, Korvettenkapitän *Virgil Sándor*, RÉKA, Korvettenkapitän *Milan von Millenkovich* und VELEBIT, Korvettenkapitän *Method Koch*.

Der Verband lief am 22. Dezember 1916, um 12.00 aus seiner Station in der Bocche di Cattaro aus. Wegen des, um 18 Uhr eingefallenen dichten Nebels haben sie schon fast umgekehrt, als der Wind den Nebel zerstreute. Um 20.00 haben sie die Höhe von Saseno erreicht, wo sie Kurs auf Otranto nahmen. Die RÉKA, die an der linken Seite der Formation fuhr, hat um 21.18 das erste feindliche Schiff gesichtet. Nach einigen Minuten hat auch der SCHARFSCHÜTZE zwei Netzdamper erblickt, die Lichtsignale abgaben und Signalaraketen feuerten. Der Kommandant wendete mit seinem Schiff in diese Richtung und die anderen drei Einheiten reihten sich in Kiellinie ein. Der SCHARFSCHÜTZE eröffnete Feuer um 21.30 und die RÉKA folgte seinem Beispiel. Die Dampfer warfen ihre geschleppten Netze los und erwiderten das Feuer. Einer von ihnen hat bald das Feuer eingestellt und begann zu sinken, danach sank auch der andere Fischdampfer. Die Dampfer waren meist mit englischen Matrosen besetzt, die sich tapfer verteidigten.

Der SCHARFSCHÜTZE lief nun vor, und wendete in Richtung der nördlich zu sehenden Lichter. Etwas später hat ihn auch die RÉKA eingeholt. Danach sichteten sie neue, schnell ankommende Lichter aus Nord-West. Die zwei Zerstörer schalteten ihre Licht-Kennsignale aus, und minderten ihre Geschwindigkeit, damit die anderen zwei Zerstörer sie einholen konnten. Der SCHARFSCHÜTZE erkannte an den Silhouetten feindliche Zerstörer, und eröffnete um 21.40 Feuer auf sie, wobei der Feind gleich zurück schoss. VELEBIT und DINARA konnten zu dieser Zeit noch nicht feuern.

Die sich nähernden französischen Zerstörer, PROTET, COMMANDANT BORY, DEHORTER und BOUTEFEU wendeten kurz nach Osten, währenddessen noch zwei französische Zerstörer, CASQUE und COMMANDANT RIVIÈRE sich dem Schauplatz des Gefechts näherten. Der SCHARFSCHÜTZE konnte um 21.48 einen Treffer auf der RIVIÈRE erzielen, und sie in Brand setzen. Die CASQUE manövrierte zu ihrem brennenden Gefährten, so konnten der SCHARFSCHÜTZE und die RÉKA sie überholen.

Die französischen Schiffe wollten den Weg der k. u. k. Zerstörer abschneiden, während Korvettenkapitän *Nowotny* durch ihre Linie durchbrechen wollte.

Der Kampf hat in totaler Dunkelheit (Dezember!) zwischen

den sechs französischen und vier österreich-ungarischen Zerstörern begonnen, und bald entwickelte sich solch ein Durcheinander, dass weder die Gruppe, noch die Kommandanten der einzelnen Schiffe die Lage übersehen konnten. Die Zerstörer haben einen nächtlichen Nahkampf gefochten, das Dunkel der Nacht wurde durch die zeitweilig aufblitzenden Scheinwerfer und Mündungsfeuer noch dunkler. Wegen des Schornstein- und Schießpulverrauchs konnten sie die Treffer nicht sehen, und sogar die Schiffskommandanten konnten den Feind von ihren eigenen Einheiten nicht unterscheiden. Den Ablauf des Gefechts konnte zur dieser Zeit keine der teilnehmenden Parteien umfassend bewerten, und erst viele Jahre nach dem Kriege gelang es die Details zu klären. Der französische Admiral *Forchet*, der damals als Linienschiffsleutnant als Kommandant der PROTET und der zweiten Zerstörer-Gruppe diente schrieb folgendes:

»Um 21.30 haben wir Lichter, und um 21.39 Geschützfeuer gesichtet. Den Charakter unseres Leiters, Fregattkapitän *de Boisanger* kennend, fürchtete ich, dass er mit voller Geschwindigkeit auf den Feind zurast. Auf seinem Flaggenschiff CASQUE und auf der RIVIÈRE haben alle Kessel mit voller Leistung gearbeitet, jedoch auf den anderen vier Zerstörern waren in zwei Kesseln nur »kleinste Feuer« und diese konnten daher mit maximal 19 Knoten fahren. Die CASQUE lief wirklich mit 20 Knoten Geschwindigkeit los, und um 21.46 hatte sie schon 600 Meter Vorsprung. Die RIVIÈRE brach aus der Formation, und lief mit 28 Knoten Geschwindigkeit dem Flaggenschiff nach, und erreichte sie genau dann, (um 21.48) als sie in ein starkes feindliches Feuer geriet. Um sie nicht zu überholen, musste das Schiff fast stoppen. Dadurch ist eine riesige Rauchwolke entstanden, und wir haben beide Schiffe aus den Augen verloren. Um dem vermutlich in Richtung Cattaro zurückfahrenden Feind den Weg abzuschneiden wendete ich mich genau in Richtung Ost, und die anderen drei Zerstörer sind mir gefolgt.«

Hier der Bericht der RIVIÈRE

21 Uhr 48 Minuten. Vor uns blitzte in einem großen Bogen Geschützfeuer, und hat uns geblendet. Wir sahen starke Lichtstrahlen und weiße Lichter, worauf wir die Signalkennzeichen R/B am Mast hissten. Es schien, als ob alle schießen würden und ob wir nicht nur das Feuer des Feindes, sondern auch die des Fischdampfers auf uns gezogen hätten. (Bemerkung: Irrtümlich schoss auch die RIVIÈRE auf den Fischdampfer, welche weiße Lichter trugen.) Um 21.52, 42 Grad Backbord vor uns haben wir zwei große Rauchwolken gesichtet, und weiße Lichter auf der Steuerbordseite. Um 21.54 ertönt

ein Geschrei: Torpedo von Steuerbord! Und in einer Entfernung von 100 m haben wir einen feindlichen Zerstörer erblickt, der sofort auf uns feuerte. Wir haben mit voller Kraft abgedreht, und der Torpedo hat sein Ziel verpasst. Dann explodierten zwei Treffer im Kesselraum, unsere Geschwindigkeit fiel rasch ab, und wir haben den Schauplatz des Gefechts in Richtung West verlassen.

Linienschiffsleutnant *Forchet* hat seinen Bericht in folgender Weise fortgesetzt:

»Um 21.55 kamen wir in einem Nahkampf, in welchem man keinen Unterschied zwischen Feind und Freund machen konnte, beide schossen auf uns. Ich wusste, dass die CASQUE sich irgendwo in unserer unmittelbarer Nähe sich aufhielt, darum habe ich die Identifizierungssignale am Mast einschalten lassen, aber habe keine Antwort darauf bekommen. Der Feind manövrierte mit ausgeschalteten Lichtern, aber ich habe den Geruch von Kohlengas gerochen (die französischen Schiffe waren ölgefeuert), wagte es jedoch nicht die Scheinwerfer einzuschalten, um nicht eine von unseren Einheiten anzuleuchten. Ab 22.15 habe ich in Richtung Norden mit voller Geschwindigkeit den Feind gejagt, habe ihn aber nicht mehr getroffen«.

Bericht des Zerstörers COMMANDANT BORY:

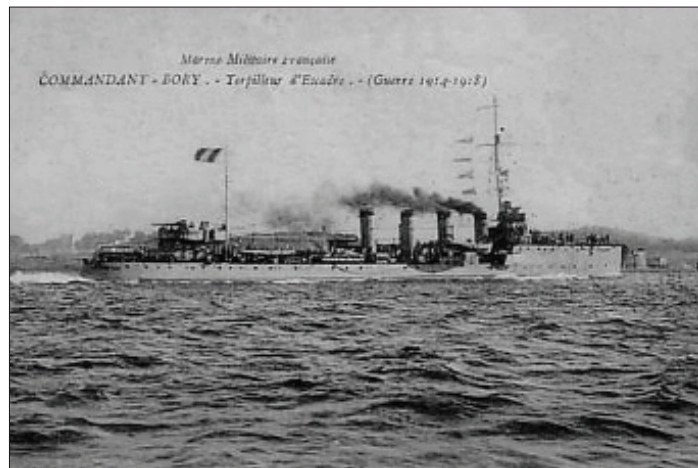
Der Fischdampfer, der bisher ein U-Boot jagte, hat mich als Feind angenommen und angegriffen. Wir haben unser Kennzeichensignal eingeschaltet, und wendeten uns Richtung Süden, gegen ein verdächtiges Ziel. Später nahmen wir Kurs auf Norden, um uns mit den Zerstörern PROTET und DEHORTER zu vereinigen.

(Bemerkung: Die französischen Zerstörer und die italienisch-englische Schiffsgruppe, die auch zur Verfolgung auslief, haben sich erst morgens um 2 Uhr getroffen, aber inzwischen hat der Zerstörer ABBA mit 31 Knoten Geschwindigkeit zuerst die CASQUE, dann die BOUTEFEU gerammt. Die beschädigte CASQUE musste von der BORY in Schlepp genommen werden, und die drei havarierten Schiffe haben am Morgen Brindisi erreicht. Die ABBA hat bei der Kollision einen Toten und einen Schwerverletzten verloren.

Die zurückgebliebenen DINARA und VELEBIT haben für eine Weile einen eigenen Kampf mit den mal von rechts, mal von links auftauchenden Franzosen gefochten, mit denen sie in kurze Schusswechsel gerieten. Durch einen Treffer auf dem Kesselraum-Deckaufbau der DINARA war ein Mann gefallen. Der Zerstörer drehte während des Gefechts in Richtung West, und nachdem er nur einige hundert Metern gefahren ist, konnte er seine Gruppe nicht mehr finden, obwohl er es versuchte. Darum fuhr Korvettenkapitän *Sándor* alleine Richtung Norden, bis in die Bocche.

Die VELEBIT hat allerdings den Verband erreicht, und dann entspann sich ein neues Gefecht, über das wir aus dem Bericht des Kommandanten des SCHARFSCHÜTZE, Korvettenkapitän *Nowotny* wir hier zitieren:

»Wir haben das Mündungsfeuer der Geschütze der *RÉKA* gesehen, welche hinter unserem Heck plötzlich aus dem dichten Rauch aufgetaucht ist. Die links einschlagenden Granaten haben um



Franz. Zerstörer COMMANDANT BORY

21.45 das ganze Deck mit Wasser bedeckt. Langsam haben wir Raum gewonnen und das Feuer wurde schwächer. Dann haben wir erkannt, dass die 4 stark hinter uns gebliebenen feindlichen Zerstörer unsere Linie in unserem Rücken durchbrachen. Die DINARA richtet sich gegen den unmittelbarsten Gegner (RIVIÈRE) und sie haben sich einander auf 100 Meter genähert. Die von der DINARA lancierten zwei Torpedos wurde vom Gegner geschickt vermieden, während dessen 5 einschlagenden Granaten die DINARA bewegungsunfähig machten. In diesem kritischen Moment hat der Feind uns aus dem Auge verloren, und in einer großen Rauchwolke sind wir zwischen den Feind und den neu auftauchenden Fischdampfern durchgeschlüpft. Wir haben ihre Signalleuchten gesehen, darauf wir haben unsere blaßblauen Signalleuchten am Heck ausgeschaltet. Dann leuchtete 100 Meter vor der VELEBIT ein Scheinwerfer auf und ein Torpedo klatschte auf das Wasser, hat aber das Ziel verfehlt. Der Feind versuchte jetzt (22.05) die VELEBIT zu rammen, aber der ungarische Vormeister *Dudás* hat auf sein Zielfernrohr ein Sonnenfilterglas aufgesetzt, und den Scheinwerfer des Feindes ausgeschossen. Auch andere Treffer fanden den feindlichen Zerstörer, und er fuhr eilig ab«.

Die SCHARFSCHÜTZE Gruppe hatte nach 22.00 ihre Geschwindigkeit auf 20 Knoten gemindert und wendete in Richtung Nord-Nordost, und dann um 22.55 Richtung Ost. Nach einigen Minuten haben wir im Lichtstrahl des Scheinwerfers der VELEBIT die mit hoher Geschwindigkeit anbrausenden CASQUE erblickt. Der französische Zerstörer wurde auf eine Entfernung von 100 Meter unter Feuer genommen, während dieser zwei Torpedos abgeschossen hatte, aber vom Licht geblendet hat er schlecht gezielt. Der schnellen CASQUE wurde durch zwei Treffer in das Kesselhaus zwei Kessel zerstört, und wegen der so verminderten Geschwindigkeit konnte sie nicht mehr Gefechtskontakt halten.

Danach hat nichts mehr den Weg der SCHARFSCHÜTZE Gruppe nach Hause gestört. Die Gruppe hat ihren Auftrag restlos ausgeführt: Hat aus dem Netz des Fischdampfers das deutsche U-Boot U-38 unter *Max Valentiner* gerettet, und erreichte freie Durchfahrt für U-52. Die Auswirkung des Angriffs war so nachhaltig, dass dieses U-Boot am anderen Tag über Wasser die Otranto-Straße durchqueren konnte.

Aus einem Bericht von Kpt. András Veperdi (Budapest) übersetzt von unserem Mitglied Dr. Ákos György.



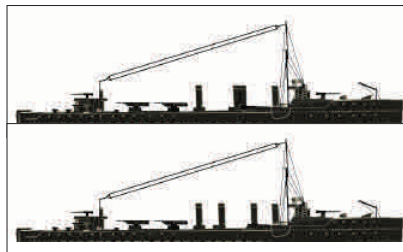
Stärkenvergleich



*SCHARFSCHÜTZE
REKA, VELEBIT
DINARA*

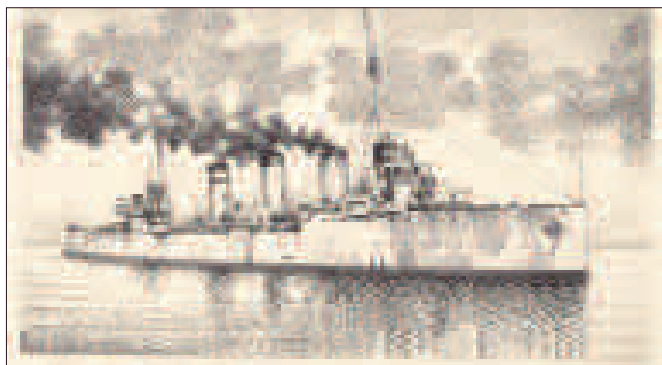
*1 x 7cm /L45
5 x 7cm/L30
2 TR
400 t*

*Die artilleristische Überlegenheit
der gegnerischen Fahrzeuge war
eklatant.*



*CASQUE (3 Kamine),
CDT. RIVIERE
CDT. BORY, DEHORTER
PROTET, BOUTEFEU
(alle 4 Kamine)
2 x 10 cm, 4 x 6,5 cm,
4 TR
800 t*

Die Gegenspieler: Italien



AQUILA - Spähkreuzer (Esploratore)



GARIBALDINO (1910) etwa mit Huszar Klasse gleichwertig



ACERBI - 1917



AUDACE (1914)



BERSAGLIERE (1907)

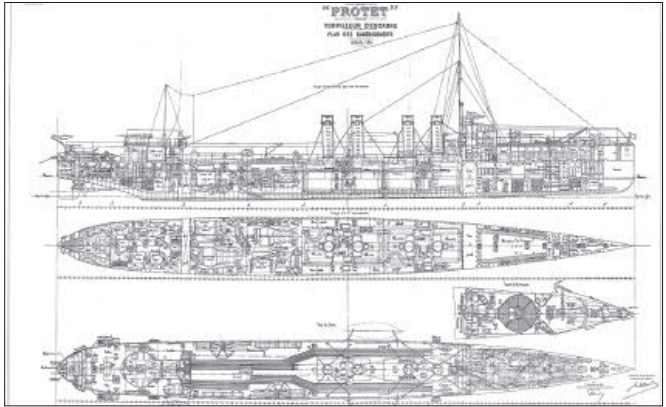


BASSINI (1918) alle Zeichnungen von Aldo Cherini

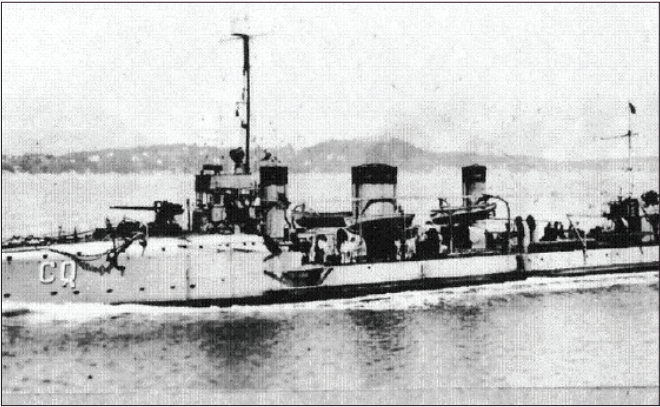
Die Gegenspieler: Frankreich



PROTET, Aufnahme 1921



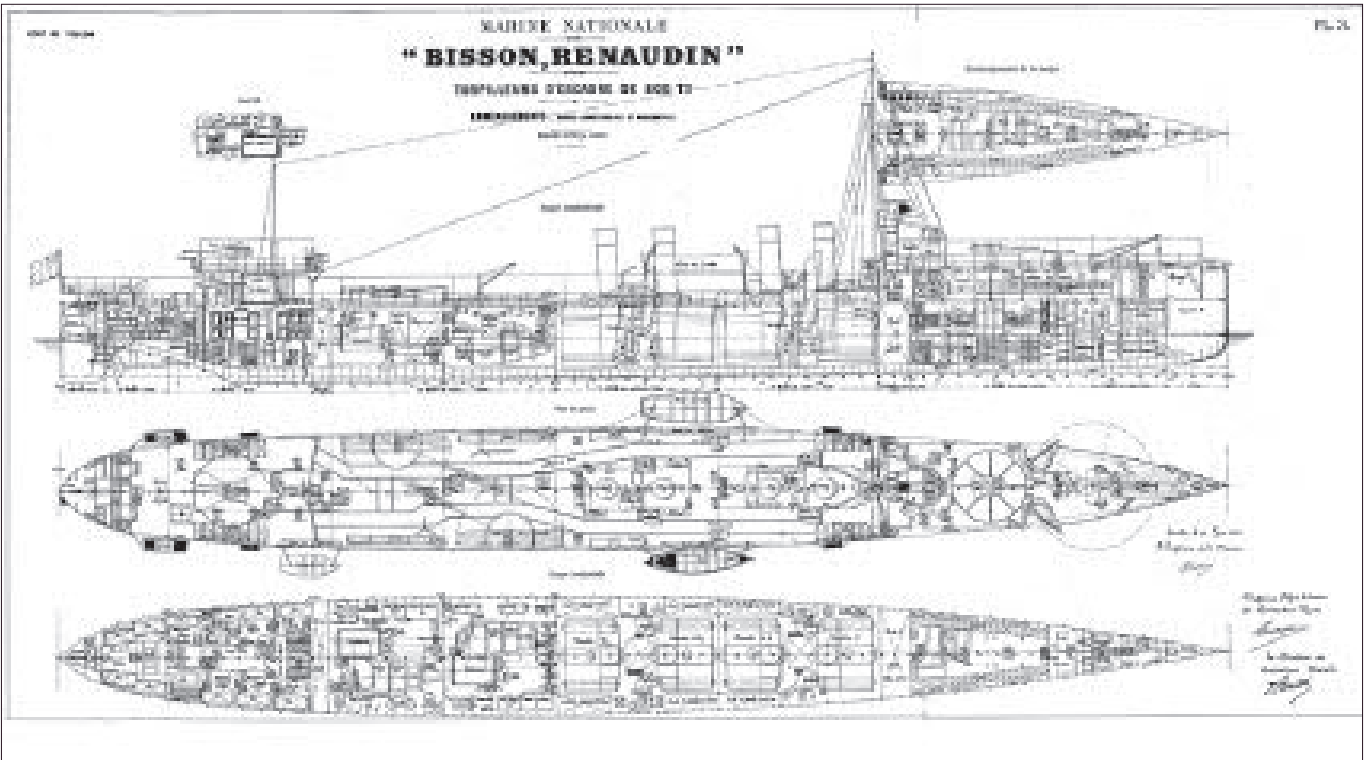
PROTET, Plan aus dem Archiv der französischen Marine



CASQUE



BISSON



BISSON, Archivplan. Die Zerstörer waren etwa der Tatraklasse gleichwertig

Dampfer MACEDONIA rammt den Kleinen Kreuzer ASPERN

Nikolaus Sifferlinger Text, Georg Pawlik Bilder



Anfang 1901 bestand die k.u.k. Eskadre in Ostasien aus dem Großen Kreuzer KAISERIN UND KÖNIGIN MARIA THERESIA und den Kleinen Kreuzern KAISERIN ELISABETH, ASPERN und ZENTA, verteilt auf Japan, China und Singapur. Unter dem Kommando von Kontreadmiral Rudolf Graf Montecuccoli-Polinago vereinigte sich die Eskadre am 21. Februar 1901 in Shanghai, um einen geplanten Besuch beim chinesischen Vizekönig Liu-kun-yi in Nanking vorzubereiten.

Am 27. Februar 1901 um 08:15 Uhr kollidierte der mit dem Flutstrom einlaufende britische Frachter MACEDONIA mit dem Kleinen Kreuzer ASPERN.

ASPERN lag im Woosungfluß bei Pootung Wharf unterhalb von Shanghai mit 2 Ankern mit je vier Schäkel Kette und Warrel vertäut.

Die MACEDONIA begann im Flutstrom offensichtlich zu spät mit der Wendung für das Anlegemanöver und streifte ASPERN am Bug mit dem eigenen Achterschiff. Dabei wurde der untere, aus Kanonenmetall hergestellte, Vorsteven der ASPERN abgerissen, während der obere aus Gussstahl erzeugte Teil abbrach. Die Verkleidungsbleche am Bug an der Bruchstelle waren aufgerissen, das Schiff blieb aber dicht.

Die MACEDONIA hatte folgende Schäden: ein über Wasser befindliches Außenblech war eingedrückt und hat rund 20

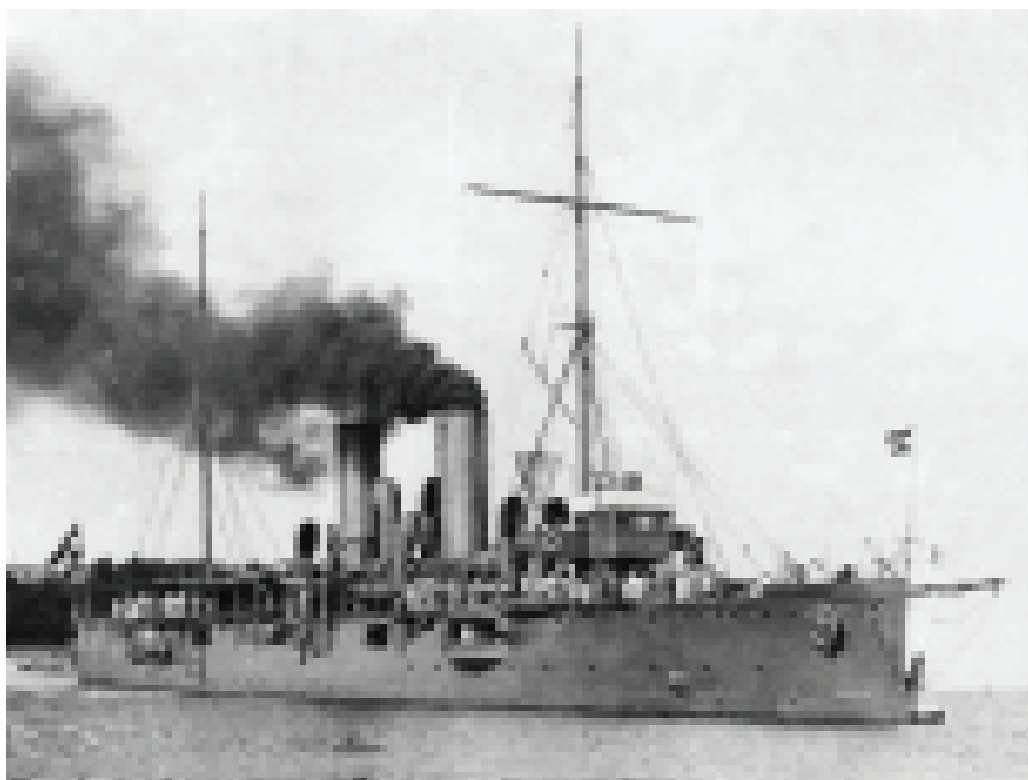
m vom Achtersteven entfernt ein Loch. Das Blech der Bordwand war dort ebenfalls eingedrückt und zeigte auch ein Loch, mehrere Stützen der Bordwand waren verbogen. Auch der Dampfer blieb dicht. Personen kamen auf beiden Seiten nicht zu Schaden.

MACEDONIA war Eigentum der Indo-China-Steam-Navigation Company in London und brachte eine Ladung japanischer Kohle aus Moji in Japan.

Taucher der ASPERN und der Firma Farnham&Co untersuchten die Schiffe und suchten nach dem Vorsteven der ASPERN, der auch von der Farnham&Co gefunden und geborgen wurde.

Der Kleine Kreuzer wurde vom 3. März bis 16. April 1901 im International Dock von Farnham&Co in Pootung eingedockt und repariert. Die Reparaturkosten wurden von der Indo-China Steam Navigation Company getragen. Anschließend fuhr ASPERN nach Weihaiwei und nahm ihren Dienst in der Ostasien-Eskadre wieder auf.

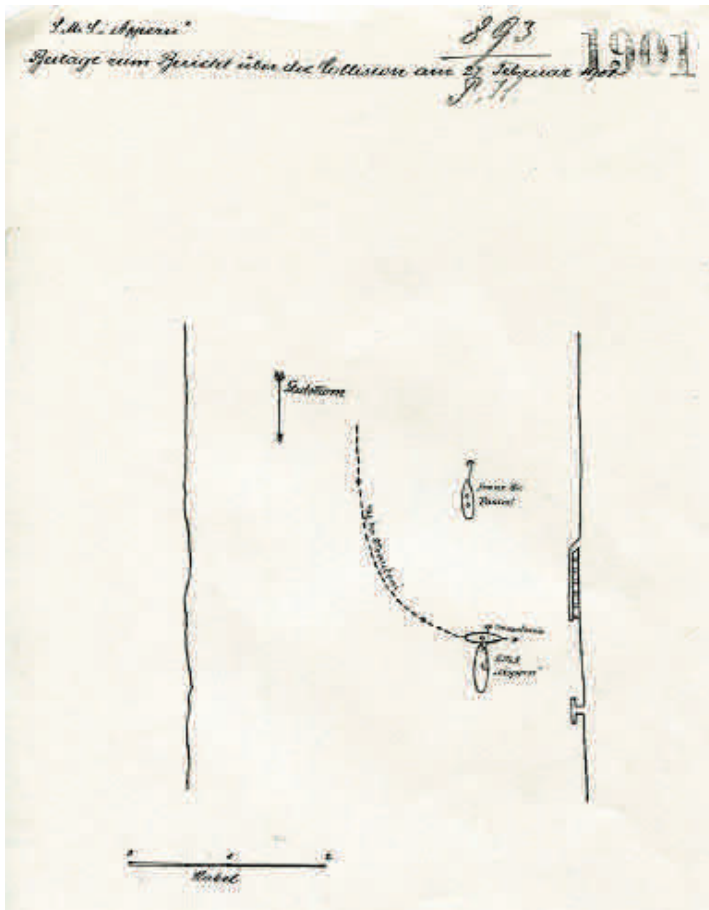
MACEDONIA wurde noch 1901 in TING SANG umbenannt und fuhr weiterhin für die Indo-China Steam Navigation Company. Am 7. November 1913 strandete TING SANG auf White Island in der Haitan Strasse auf der Fahrt von Hongkong nach Swatow und Shanghai.



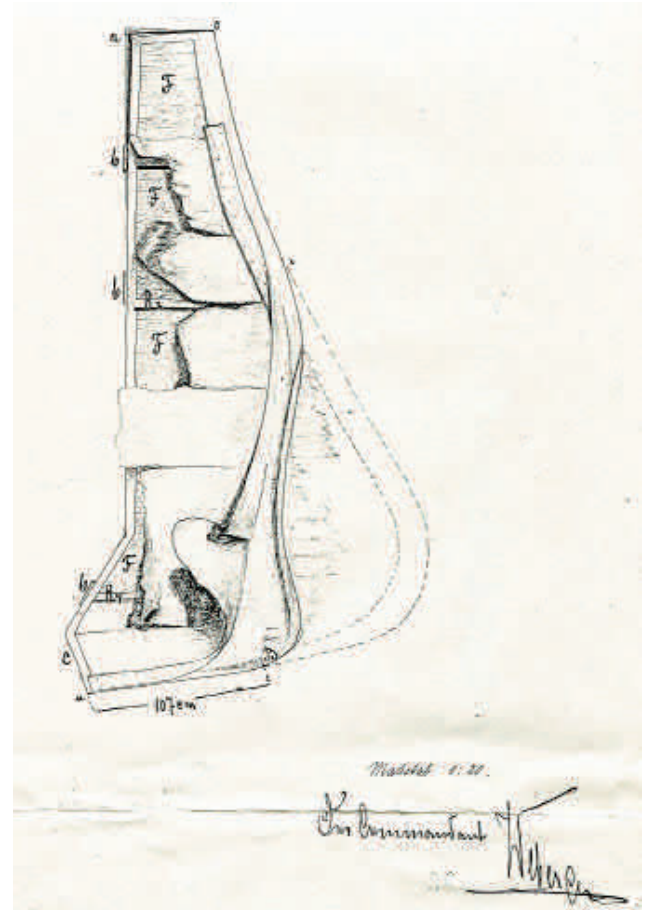
Kleiner Kreuzer S.M.S. ASPERN an seiner Boje in Pola um 1901.

Technische Daten Kleiner Kreuzer ASPERN:

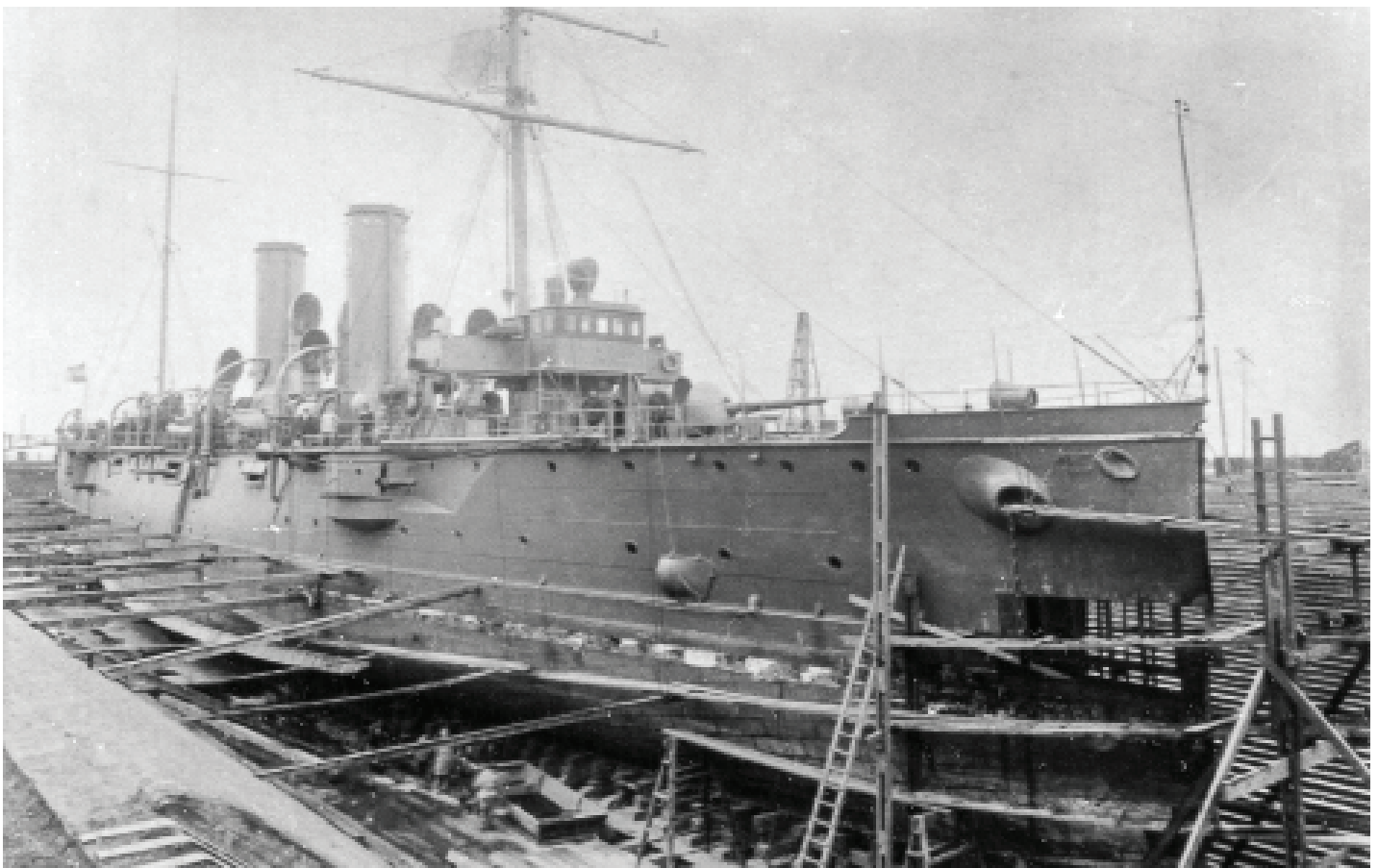
In Dienst am 29. Mai 1900
 Wasserverdrängung: 2.456 t
 konstruktiv
 Länge 97,47 m über alles
 Breite 11,93 m
 Tiefgang bis 5 m
 Bewaffnung: 8x12cm L/40
 Geschütze;
 8x4,7cm L/44 Schnellfeuerkanonen;
 2x4,7cm L/33 Schnellfeuerkanonen; 2x8mm MG;
 2x45cm Überwassertorpedorohre
 Maschinenanlage: 8 Yarrow Kessel; 2 Dreifach-Expansionsmaschinen; 2 Schrauben;
 Leistung 7.200 PSi
 Geschwindigkeit: 20 kn
 Besatzung: 308 Mann



Skizze zur Kollision des britischen Frachters MACEDONIA am 27. Februar 1901 mit dem Kleinen Kreuzer ASPERN (aus PK/MS 893 ex 1901)



Skizze zum Schaden am Bug des Kleinen Kreuzers ASPERN (aus PK/MS 893 ex 1901)



Kleiner Kreuzer ASPERN im International Dock von Farnham & Co im März 1901. Die Reparaturarbeiten am Bug sind im Gange.

Besuch auf der PRESIDENTE SARMIENTO in Buenos Aires, Argentinien

Robert C. Tögel



Im ehemaligen Haupthafen von Buenos Aires liegt heute das Museumsschiff A.R.A. PRESIDENTE SARMIENTO.

Das Segelschulschiff wurde im Auftrag der argentinischen Marine in der englischen Werft *Laird Brothers* in Birkenhead – gegenüber von Liverpool am River Mersey - gebaut. Nach dem Typ entspricht das Schiff erfolgreichen amerikanischen Klippern und lief am 31. August 1897 vom Stapel. Trotz des Bauauftrages als Segelschulschiff war es mit vier Dampfkes-seln, die eine Turbine betrieben, und modernen Schnellfeuer-geschützen ausgestattet.

Benannt wurde das Schiff nach dem argentinischen Präsidenten *Domingo Faustino Sarmiento*, der 1872 die erste Marineschule des Landes gegründet hat.

Bereits die Jungfernfahrt verlief über 20 Monate lang (1897 – 1899). Die danach auszubildenden Kadetten wurden vor der 12-monatigen Fahrt vorerst fünf Jahre lang einer Ausbildung in der argentinischen *Escuela Naval* unterzogen.



Während der Ausbildungsfahrt wurde, neben seemännischen und artilleristischen Übungen noch 26 Fächer – von Mathematik bis Fremdsprachen – gelehrt und zum Abschluss geprüft.

Der wunderschöne Segler war aber nicht nur Ausbildungsschiff, sondern auch Repräsentant der Argentinischen Republik:

Die PRESIDENTE SARMIENTO. nahm an den Krönungen der englischen Könige *Edward VII.* und *Georg V.* sowie des spanischen Königs *Alfons XIII.* teil. An Bord kamen u.a. Zar *Nikolaus II.*, Kaiser *Wilhelm II.* und Präsident *Theodore Roosevelt.*

Einige weitere Feierlichkeiten und Anlässe waren: 1905: Fahrt nach Japan brachte den Tango in die Bucht von Tokio. 1910: Feier 100 Jahre Unabhängigkeit Mexikos. 1914: Eröffnung Panamakanal. 1923: Dokumentarfilm „Das argentinische Schulschiff PRESIDENTE SARMIENTO besucht Deutschland“.

1938: Letzte von 39 Reisen, auf denen eine Strecke von etwa 50 Erdumrundungen durchgeführt und eine Ausbildung von 23.000 Kadetten vorgenommen wurde. Ab 1939 nur mehr kurze, zweiwöchentliche Ausbildungsreisen bis in die 1950er Jahre. 1961 Schluss mit Ausbildungen.

Der uns heute bekannte Dreimaster LIBERTAD übernahm 1963 die Aufgaben. Er ist ebenfalls in Buenos Aires stationiert und außerdem seit 1966 Inhaber eines Geschwindigkeitsrekordes der Strecke Kanada – Irland.

1962. Wurde die PRESIDENTE SARMIENTO zum nationalen Denkmal erklärt und ab 22. Mai 1964 als Museumsschiff eingerichtet.

Heute liegt das Schiffsdenkmal im Hafen und Stadtviertel Puerto Madero in Buenos Aires. Der ehemalige Haupthafen besteht aus vier Becken und der Speicherstadt.

Schon 1910 war der Hafen – aufgrund der größer werden-den Frachtschiffe und Erhöhung der Anzahl – zu klein. Das führte zum Bau des noch heute in Betrieb befindlichen Puerto Nuevo.

Nachdem das Hafengebiet Puerto Madero in der Zeit von 1920 bis 1990 heruntergekommen war, wurde es seit den 90er Jahren des vergangenen Jahrhunderts restauriert und ist heute ein Zentrum von Hotels und Gastronomie. Dadurch zählt dieser Bereich zu den kostbarsten Viertel von Buenos Aires.

Gleich neben der historischen Speicherstadt liegt ein Bereich, in dem internationale Stararchitekten ein Hochhaus nach dem anderen bauten – was man im Hintergrund von Fotos deutlich sieht.

Das Museumsschiff ist heute von vielen anderen Sehenswürdigkeiten umgeben: Zum Beispiel die Speicherstadt, die 1887 bis 1897 gebaut und heute voll restauriert da-steht, die schwenkbare außergewöhnliche Fußgängerbrücke Puente de la Mujer (Frauenbrücke) und die Wolkenkratzer im benachbarten Bereich.

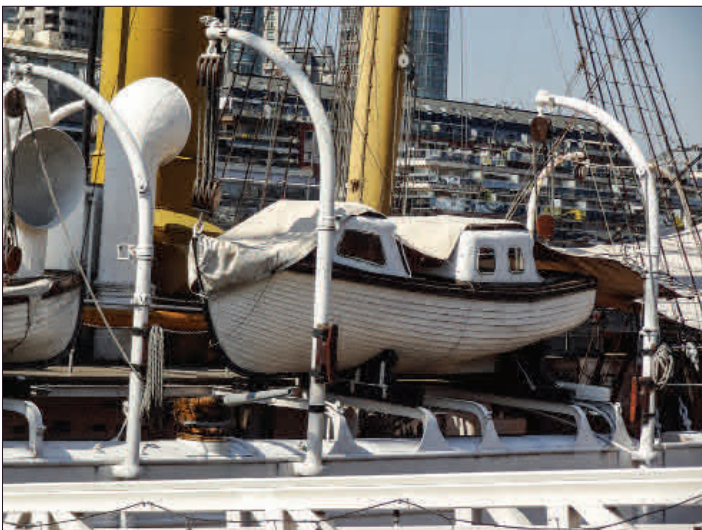
Museumsschiff „Fragata A.R.A. Presidente Sarmiento“	
A.R.A. = Armada de la República Argentina	
Vollschiff, rahgetakelter Dreimaster	
Länge Breite	85,5 m 13,32 m
Tiefgang	5,94 m
Verdrängung	2733 Tonnen
Höhe Großmast	54,3 m über Kiel
Segel alt - 2.230 m ²	21 reguläre + 12 Zusatzs.
Segel heute	gefaltetes Vorsegel
Turbinenantrieb	Antrieb von 4 Kesseln
Hilfsantrieb	Dampfmaschine 1800 PS
Bronzpropeller	2 Stück
Geschwindigkeit unter Maschine	Höchstgeschw. 13 Knoten
Marschgeschw. 6 Knoten	
Schornsteine	2 Teleskopschornsteine
ursprüngliche Bewaffnung	4 Armstrong-SFK 120 mm
6 SFK Kal 57 mm	2 Maxim-Nordenfeldt
3 Torpedorohre ober WL	1 Torpedosystem unter WL
Besatzung früher	32 Offiziere + 275 Mann
	40 Kadetten



Heckansicht.



Portside, Skyline.



Bootsdeck.



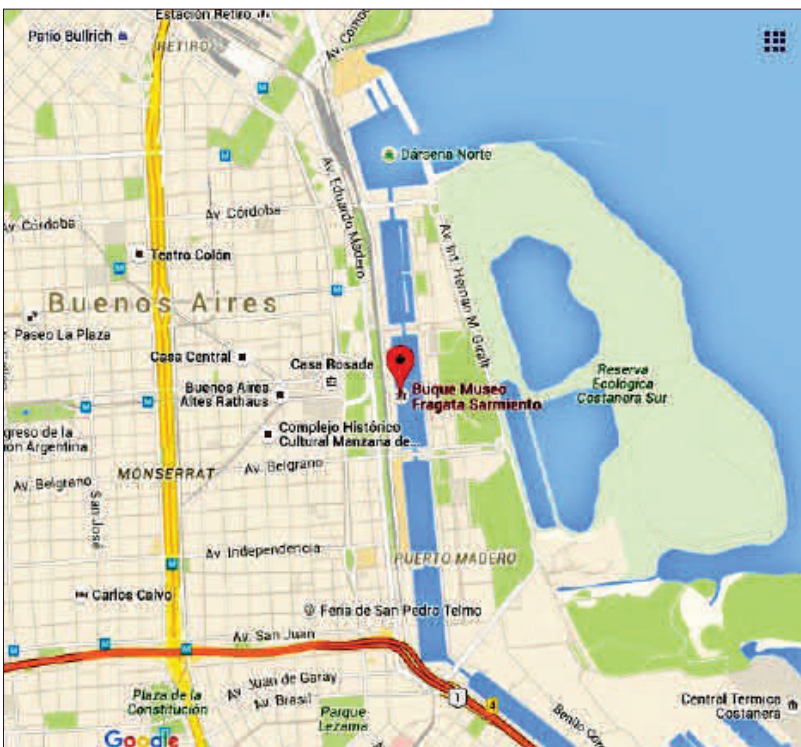
SFK 57 mm, Salutkanone.



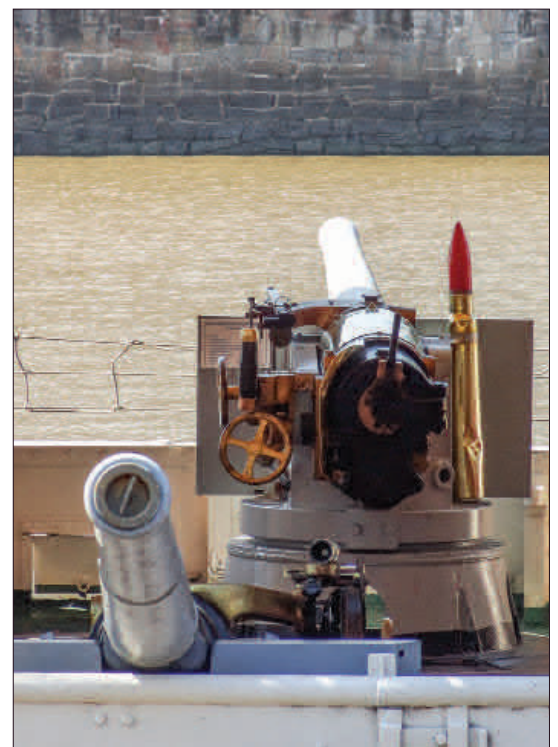
Drei Steuerräder dienten zur Bändigung bei schwerer See.



Zur Rast bei Starbucks neben dem Schiff.



Orientierungshilfe in der Großstadt.



120 mm Armstrong SKF.



Moderne Drehbrücke Puente de la Mujer.



Parkanlage vor dem Schiff.

ULM besucht Wien Die »Ulmer Schachtel« auf Europatrip

Ivan Kajgana



Am 17. September 2016, als sich der Spätsommer von uns verabschiedete, konnte die »Ulmer Schachtel« - unter fachkundiger Pilotierung unseres Schifffahrtsexperten »Charly« Minke - den Donaukanal durchfahren. Die notwendige Sonderschleusung wurde von unserem Vorstandsmitglied Peter Strecha im Vorfeld mit der Schleusenaufsicht Nussdorf vereinbart.

Schon am Tag davor ist unser »Streckenkundler« Ivan Kajgana in Dürnstein zugestiegen, um die ULM sicher in den Klosterneuburger Durchstich am Donaustromkilometer 1937,8 zu lotsen, und die eine oder andere Schnurre über seine geliebte Donau zu erzählen. Dort hat die FW-Feuerwehr - nach Empfehlung unseres Vizepräsidenten Robert Tögel - großzügiger Weise einen Steg für die Übernachtung des Schiffes zur Verfügung gestellt. Die ca. 30 Passagiere wurden mit dem Bus zum Stift Klosterneuburg gebracht, wo sie nach der Führung durch den »österreichischen Escorial« noch zu einer Weinverkostung geladen waren. Anschließend fuhr der Bus mit den Teilnehmern zum Hotel an der Alten Donau. Manche haben dann noch nächtliche Streifzüge durch Wien unternommen, wie sie uns am Morgen bei der Schleusung zum Donaukanal am Brigittenufer Sporn fidel erzählten.

Veranstalter dieser alljährlich stattfindenden Fahrt mit einer Ulmer Schachtel, ist die »Gesellschaft der Donaufreunde Ulm«, - unter ihrem Präsidenten Martin Grimmeis - deren Ziel es ist, diese Tradition zu pflegen, und die Menschen entlang der Donau in Freundschaft zu verbinden. Dieses, historischen Vorbildern entsprechende Schiff, ist mit zeitgemäßer Technik und Motoren ausgestattet, wird aber noch mit den typischen, langen Rudern vom Dachaufbau aus gesteuert. Bei der diesjährigen Fahrt von den Schiffmeistern Jochen Stutz und Heinz Bayer, die samt ihrer tollen Mannschaft das 20 Meter lange Gefährt mit bewundernswerter Ruhe führen.

Für die Verpflegung an Bord wird auch ehrenamtlich von den teilnehmenden Vorstandsmitgliedern gesorgt, wie z.B. von Oliver Reichle als Kellermeister, und aus der Bordküche werden Leckerbissen wie in Haubenlokalen gezaubert. Damit auf der heurigen Reise, die nach Budapest führt (mit eigenem Tieflader geht es wieder zurück nach Ulm) alles Organisatorische - und das kulturelle Rahmenprogramm - klaglos funktioniert, hat Klaus Holzmann die Reiseleitung übernommen.

Für Ordnung und Disziplin, wobei der Humor absolut nicht zu kurz kommt, sorgt »der Büttel«, der Fehlverhalten (wie z.B. das Benutzen von Mobiltelefonen) mit Organmandaten abstrafte. Auch die Strompolizei musste in der Schleuse Greifenstein eines entgegennehmen, weil sie uns davor mit ihrem Schnellboot überholt hat, und dabei unangenehmen Wellenschlag verursacht hat!

Dieses hohe Amt wird vom Vorstandsmitglied, und »Ehrenchef der Schiffmeister« Ulrich Burst ausgeübt, der gemeinsam mit Wolf-Henning Petershagen ein lesenswertes Buch »über ein schwimmendes Kuriosum« verfasst hat. Ein Exemplar wurde unserem Verein verehrt, und kann jederzeit bei unserem Vorstand entliehen werden. Der Abschied an der Einmündung des Donaukanals, beim Hafen Freudenau ist uns schwer gefallen. Auch unsere neu gewonnenen Freunde freuen sich schon auf ein Wiedersehen. Schön wäre es wenn bis dahin auch unser Güterkahn - mit Hilfe aller unserer Mitglieder - in die Aktivitäten einbezogen werden könnte!



Schiffsführer unter sich!



Schiffsbüttel bei der Amtsausübung.



Vorstandstagung in der Nussdorfer Schleuse.



Hier kommt jeder zum Zug!



Auf geht's zu neuen Ufern



Die Ulm im Donaukanal in der Brigittenau.

Ein Teil der Aufnahmen wurde uns freundlicher Weise von Kapitän Alfred Karrer zur Verfügung gestellt. Er hat mit dem Rad die Ulmer Freunde begleitet.



Bald ein historisches Bild, die JOHANN STRAUSS wird abgewrackt.



Die Mündung des Wienflusses und die Urania im Hintergrund.

Torpedoboot auf dem Wörthersee Highspeed run mit dem LEADERSHIP

Martin Szojak



Am 18. Oktober 1915 fand die weltweit erste Probefahrt eines voll funktionsfähigen Luftkissenbootes statt. Der Erfinder und Konstrukteur war Dagobert Müller von Thomamühl, Linienschiffsleutnant der k.u.k. Kriegsmarine. Das als schnelles Torpedoboot konstruierte „Luftkissengleitboot“ erreichte 33 Knoten. Angetrieben wurde es von fünf Flugmotoren, wovon einer einen Luftdruck für den Auftrieb unter dem Schiffskörper erzeugte. Die anderen Motoren waren mit zwei Schiffsschrauben verbunden. Von Oktober 1915 bis Februar 1916 wurden insgesamt 21 Probefahrten durchgeführt. Ein Jahr später wurde das Projekt aufgrund mangelnder Modifizierung und Weiterentwicklung beendet, die geliehenen Flugzeugmotoren mussten zurückgegeben werden.

Die Idee zum Nachbau dieser außergewöhnlichen Erfindung hatte der Klagenfurter Walter Krobath, Herausgeber des Magazins und der Online-Plattform »VISIONAER«. Er konnte für seinen ehrgeizigen Plan 50 Top-Unternehmen mit insgesamt über 25.000 Mitarbeitern als Projektpartner mit an Bord holen. Die Boostaufe fand im September 2015 statt, der Nachbau ist mit zwei Triebwerken mit knapp 600 PS ausgestattet, ein dritter Motor mit 164 PS bläst Luft unter den Bootskörper, damit es bis zu zehn Zentimeter schwebt. Die erzielte Geschwindigkeit beträgt 60 km/h.

Ende September konnten wir eine Ausfahrt mit diesem außergewöhnlichen Fahrzeug unternehmen:



Kapitän Ewald Winter diesmal nicht mit der THALIA unterwegs, legt mit der LEADERSHIP an.



In der Mitte sitzt die Gebläseeinheit für das Luftkissen. Im Fässchen die Stärkung für die Crew.



Weitere FHS Mitglieder, Roswitha und Georg Schaller und Oliver Trulei an Bord.



Oliver Trulei im mit modernen Instrumenten ausgerüsteten Cockpit.



In flotter Fahrt geht es über den Wörthersee. Im roten Hemd »Visionär« Walter Krobath.

*Rot-weiß-rot im Fahrtwind.
Die LEADERSIP donnerte mit beachtlicher Heckwelle dahin und die drei Dieselmotoren erzeugten einen Höllenlärm.*



*»Volle Fahrt Voraus« mit Regenbogen.
Die Fahrt war ein spezielles Vergnügen. Die Torpedos – natürlich nur Attrappen – blieben an Bord.*

Wiederaufstellung des Denkmals für Admiral Wilhelm von Tegetthoff in Graz

Richard Eisner



Am »Internationalen Tag des Museums«, dem Sonntag, 25. September fand in Graz eine eindrucksvolle Feier zur Wiederaufstellung des Tegetthoff-Denkmal statt. Dieses wurde vor drei Jahren abgebaut und musste wegen Korrosionsschäden saniert werden und wäre beinahe nicht mehr auf den Tegetthoff-Platz zurückgekommen.

Auf Initiative des Obmannes der MK-Tegetthoff Mag. Reinhard Stradner konnte ein beachtenswerter Festakt veranstaltet werden. Die Festansprache wurde von Prof. Dr. Lothar Höbelt gehalten, die an Inhalten nichts ausließ. Der Appell an das Traditionsbewußtsein, die Würdigung der Leistungen Tegetthoffs und der gesamten altösterreichischen Marine wurden herausgestrichen, aber auch die Notwendigkeit maritimer Einheiten im gesamteuropäischen Verteidigungskonzept.

Zahlreiche Vertreter des In- und Auslandes vor allem aus Kroatien und Italien konnten begrüßt werden. Vom MV Wien nahmen Kamerad Karl v. Chizzola und ich teil. Ein Nationalratsabgeordneter und Politiker des steirischen Landtages wurden ebenfalls begrüßt. Diese wünschten der MK-Tegetthoff und ihrem Obmann mit einem steirischen »Glück Auf!« Alles Gute und weitere Erfolge.

Um 13 Uhr war die Feier beendet und man traf sich zum »Rees an Backbord« den ich zur Vertiefung bestehender Kontakte und zum Knüpfen neuer, nutzte.

Mit einer Teilnehmerzahl von etwa 150 geladenen Gästen und anderen Teilnehmern, war bewiesen, dass Österreich an maritimen Traditionen noch immer Interesse zeigt.

Dr. Richard Eisner ist Präsident des Marineverbandes Wien.



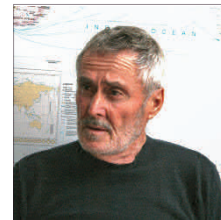
Kameraden der Traditionsverbände anlässlich der Feier.



Das wiedererrichtete, renovierte Denkmal für Admiral Wilhelm von Tegetthoff in Graz.

Der maßlose Rittlinger oder: Wie die PRESIDENT COOLIDGE zweimal sank

Roland Hanewald, Photos Allan Power



Es war das Jahr 1942, und im Pazifik tobte der Krieg. Der amerikanische Truppentransporter PRESIDENT COOLIDGE, hervorgegangen aus einem eleganten Luxusliner dieses Namens, befand sich im Sealark-Kanal in der Ansteuerung der heiß umkämpften Insel Guadalcanal im Archipel der Salomonen, als zwei Minen der Reise ein plötzliches Ende setzten. »Durch geschicktes Manövrieren gelang es schließlich nach vielen nervenaufreibenden Stunden, das todwunde Schiff mit seinen Tausenden khakifarbener Männer auf das Korallenriff einer der glücklicherweise nahe gelegenen, Guadalcanal vorgelagerten Inseln zu lavieren, wo es sich langsam und wie unsäglich müde und mit Nachdruck auf die Seite legte.« Da lag das Wrack dann, milde umspült in einer geschützten Lagune, und alles konnte gemächlich von Bord spazieren und sich ums Lagerfeuer scharen. Die Japaner bemerkten nichts von alledem, denn sie erholten sich noch von der grossen Seeschlacht vom 26. und 27. Oktober des Jahres.



Vor ihrem Umbau machte die COOLIDGE eine gute Figur als Passagierliner.

So steht es in Herbert Rittlingers Buch »Sieben Schiffe oder Die grosse Sehnsucht« und fährt damit fort, dass der an Bord befindliche Seemann Cyrano Hagedorn sich inmitten »all der heiteren Tätigkeit« im Alleingang eines Rettungsboots bemächtigte, damit ins Treiben geriet und nach 503 (!) mit viel tiefeschürfender Sophisterei angefüllten Tagen auf See in der Nähe der Tuamotus zu Tode siech von einem Frachter unter Panama-Flagge gerettet wurde, nachdem ihn ein Franzose auf 190°11'S 152°W gefissentlich übersehen hatte.

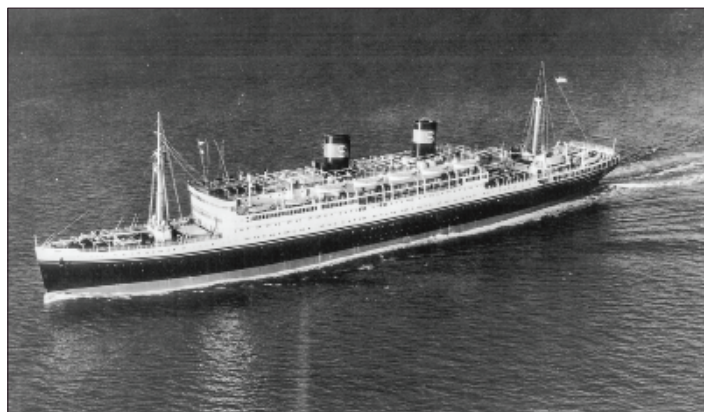
Man fasst sich an den Kopf, wenn man diesen haarsträubenden Unfug liest und fragt sich, ob Rittlinger, Jg. 1909 und nach eigener Beschreibung große Teile seines Lebens als Korrespondent für diverse Zeitungen weltweit unterwegs gewesen, hier wieder einmal wie in seinem bekanntesten Buch »Der maßlose Ozean« Fakt und Fiktion vermengt hat oder lediglich bemüht witzig daherkommen möchte. Der unange-

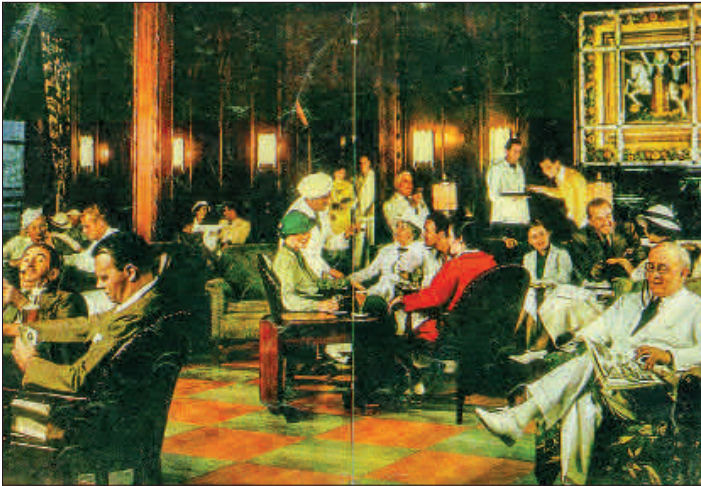
nehme Gedanke drängt sich auch auf, dass die Lektüre vieler von Rittlinger geschilderter Abenteuer in eigener Sache vielleicht mit gebotener Vorsicht zu genießen ist, weil die Heldentaten womöglich gar nicht oder nur in Teilen stattgefunden hatten. »Die Magie der Ferne, von der Rittlinger wohl lebenslang besessen sein wird«, wie es in einer Besprechung der »Sieben Schiffe« heißt, mag auch hier die Feder geführt haben. Der Untergang der PRESIDENT COOLIDGE fand wirklich anno 1942 nach Minentreffern statt, doch auf völlig andere Weise:

Am 24. Oktober 1942 war das Schiff, im Vorjahr noch einer der grössten (21.936 BRT) amerikanischen Luxusliner, von Noumea in Neukaledonien ausgelaufen, mit dem Fahrtziel Luganville auf der Insel Espiritu Santo der Neuen Hebriden (heute Vanuatu). An Bord waren 340 Seeleute unter dem Kommando von Captain Henry Nelson, einem ergrauten Veteranen, sowie 5100 Soldaten und eine riesige Ladung von Kriegsmaterial.

Die Ansteuerungen von Luganville waren im August 1942 vermint worden, und dieser Sachverhalt wurde der COOLIDGE zum Verhängnis. Im Rückblick ergeben sich Zweifel, ob Capt. Nelson von der US-Marine in Noumea über die Existenz der streng geheimen Minenfelder informiert worden war. In der Tat wurde er in der anschließenden Gerichtsverhandlung von aller Schuld freigesprochen – man hatte ihm offenbar etwas vorenthalten. Die Navy vertuschte das peinliche Verdikt in aller Eile. Zu spät kamen auch Warnungen von Wachschiffen vor Ort. Um 9 Uhr 35 des 26. Oktober lief die COOLIDGE auf die erste Mine, 30 Sekunden später auf die zweite. Capt. Nelson befahl »Hart Steuerbord!«, um das sinkende Schiff in der Hoffnung, einen Totalverlust zu vermeiden, auf dem nahen Ufer stranden zu lassen.

Unglücklicherweise fiel diese Stelle unter Wasser steil ab, wenn auch nur knapp 100 m vom Ufer entfernt. Während die 5440 Männer das Schiff hastig evakuierten und, über und über mit Öl verschmiert und aller Habe verlustig, in flachem





Der Rauchsalon 1. Klasse zu besseren Zeiten; an der Wand rechts im Hintergrund die »Lady«.

Wasser an das rettende Land wateten, legte sich der riesige Liner langsam auf die Seite. Um 10 Uhr 52 verschwand die COOLIDGE in der See, ihr Heck in 70 m, ihr Bug in 14 m Tiefe. Zwei Mann kamen dabei ums Leben.

Diverse Bergungsarbeiten fanden nach dem Krieg statt. Doch seinen wahren Wert zeigte der versunkene Liner erst in jüngerer Zeit als Traumziel für erlebnishungrige Taucher. Er erhielt alsbald die Beinamen »das spannendste Wrack der Welt« oder »Titanic des Pazifischen Ozeans« und ist seither Tausende von Malen besucht worden. Der Ehrentitel passt haargenau. Die COOLIDGE ist unkompliziert zu ertauchen, weitgehend intakt und noch im Grab von eindrucksvoller Schönheit.

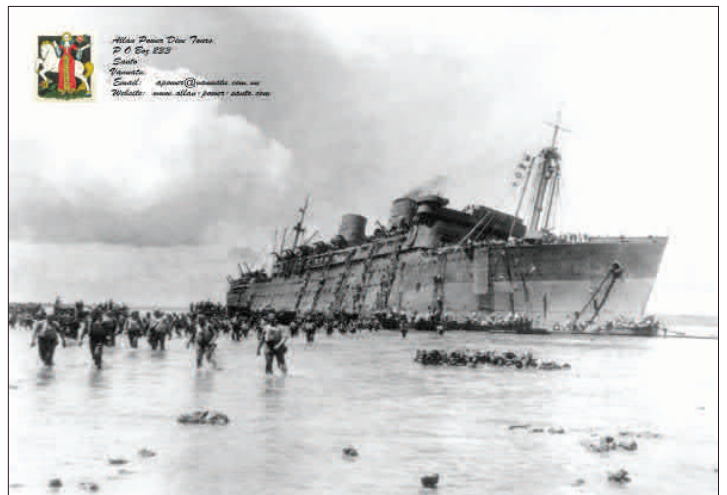
Welches Wrack von solchen Ausmaßen wäre so leicht zu erkunden wie dieses! Taucher waten ein Stück hinaus, schwimmen ein paar Meter und lassen sich aufs Vorschiff sinken. Dann geht's weiter; alles zeigt sich noch fast so intakt wie im Oktober 1942. Die meiste Zeit ist das Wasser tropisch klar, sogar weit unten am Heck. Nur nach schweren Regengüssen früh im Jahr trübt sich die Sicht ein, wenn auch nicht dramatisch.

So oder so gibt es endlos viel zu sehen, und seien es die riesigen Fischschwärme im Innern. Aber kein Taucher wird auf einen Besuch der »President's Lady« verzichten wollen, einer Skulptur im früheren Rauchsalon 1. Klasse des Liners, die wohl *Königin Elizabeth I.* mit dem Einhorn darstellt. Der Australier *Allan Power*, ein stämmiger Oldtimer, entdeckte die hinter einem Lattenverschlag verborgene Lady 1981 und sorgte dafür, dass sie auf 45 Metern leichter erreichbar wurde. Dort haben sie seither Scharen von Tauchern bestaunt, und keiner ist dabei, der nicht noch jahrelang von dem Abenteuer schwärmte, in die hypnotischen Augen der Dame geblickt zu haben.

Allan besitzt eine von zwei Tauchbasen in Luganville. Ihm ist es zu verdanken, dass der Usus, mitnehmbare Gegenstände aus dem Wrack als »Souvenirs« abzutakeln, ein Ende gefunden hat, denn die Versuchung ist groß. Fast alles liegt noch so da, wie es seinerzeit fallen gelassen wurde; die schiffbrüchigen GIs konnten nicht einmal ihre Waffen retten!



Abandon ship!« In wilder Hast klettert alles über die Seite.



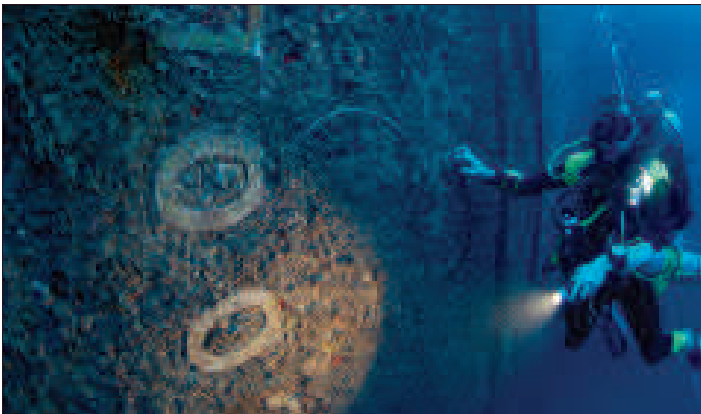
Alle Mann in die Boote! Aber einfach an Land zu waten war unaufwendiger.



Bis kurz vor der Wrackstätte kann man noch bequem zu Fuß gehen.



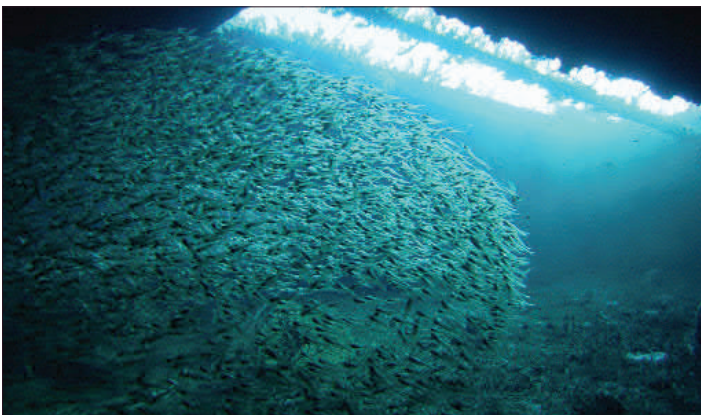
Das klassische Coolidge-Bild sieht man überall in Vanuatu – sogar auf Autos.



Im weiten Umkreis um das Wrack ist das Wasser glasklar.



Das alte Telefon ist stets für einen neuzeitlichen Scherz gut.



Das Innere der COOLIDGE wird von riesigen Fischschwärmen bevölkert.



Alles liegt noch da wie im Oktober 1942.



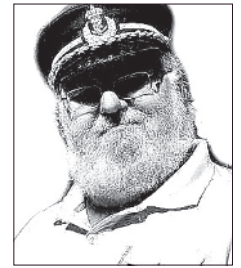
Im Laderaum 1 rosten immer noch diverse Jeeps dahin.



Kein Taucher möchte auf einen Besuch der „Lady“ verzichten.

Museumsbesuch mit besonderen Schwerpunkten — Schloss Ebelsberg

Robert A. Tögel



In fast jedem Museum kann der Slogan **»Modelle erzählen Geschichte«** angewendet werden.

Auch in den Museen des Schlosses Ebelsberg in Linz ist das der Fall.

Im Museumsteil über die k.(u.)k. Kriegsmarine und die Binnen-Schifffahrt zeigen Modelle die Schwerpunkte der Darstellung der Entwicklung der Schiffe. Darüber hinaus gibt es in den Darstellungen der maritimen Geschichte Österreichs auch viele Original-Ausstellungsstücke.

Die Kämpfe um das Schloss im Jahr 1809 werden vor allem durch Zinnfiguren-Dioramen dargestellt. Und auch hier kann man originale Waffen und Uniformen aus der Epoche bewundern.

Die Wehrkundliche Sammlung über die Waffenerzeugung in Österreich ist natürlich vor allem durch die vielen Original-Handfeuerwaffen faszinierend.

Allerdings gibt es auch hier Modell-Darstellungen, die mich beeindrucken: Vor allem die vielen Figuren von Helmuth Krauhs, die sowohl die Waffen als auch die passenden Uniformen zeigen. Außerdem gibt es einige zeitgenössische Modelle von Geschützen.



Eines der bekanntesten Schiffe der k.k. Kriegsmarine:

S.M.S. NOVARA.

Dieses Modell zeigt noch das Schiff im Urzustand als Segelfregatte.



Die danebenstehende Krauhs-Figur ist zwar wunderschön, stellt aber eine spätere Uniform dar:

Ab 1907 mit der Tellerkappe



Am Beginn der Ausstellung kann man die Entwicklung der Schiffe der k.k. Marine durch die Modelle nachvollziehen.

Die ersten Schritte waren Schiffstypen, die im Mittelmeer und auch in der Adria von allen Seefahrern verwendet wurden:



Trabakel - ein adriatisch/dalmatisches zweimastiges Segelschiff des 17. und 18. Jahrhunderts.

Schebecke - im gesamten Mittelmeer gefahrenes Segelschiff im 18. Jahrhundert – als Nachfolge der Galeeren



Die ersten Dampfschiffe waren vor allem Raddampfer, die sehr lange verwendet wurden. Auch noch in späteren Seeschlachten waren diese als Erkundungs- und Übermittlungsschiffe im Einsatz.



S.M.S. KAISER – das berühmte Dampf-Linienschiff der Seeschlacht von Lissa. Noch ein kompletter Holzbau, 1858.

Modell des Flaggenschiffes unseres Seehelden Admiral Tegetthoff bei der Seeschlacht von Lissa: Das ab 1866 eingesetzte Panzerschiff S.M.S. ERZH. FERDINAND MAX war allerdings noch nicht



komplett fertig. Dieses Modell zeigt die Ausführung aus dieser Zeit. In Gemälden (oberes Foto Mitte) und auf anderen Modellen sieht man oft spätere Ausführungen.



Die Schlacht rund um das Schloss Ebelsberg im Jahr 1809 wird vor allem durch Dioramen dargestellt.

Diese verlustreiche Schlacht war durch den Rückzug der k.k. Armee im Rahmen des Fünften Koalitionskrieges im Jahr 1809 passiert. Das „maritime“ Ereignis war der Rückzug entlang der Donau und die Verhinderung von Flussübergängen. Bei Ebelsberg wurde die Brücke über die Traun verteidigt. Übrigens: Generalmajor Radetzky war schon einer der Kommandierenden. 50.000 Mann kämpften gegeneinander, wobei 10.000 Soldaten ihr Leben verloren.



Insgesamt 3 riesige Zinnfiguren-Dioramen, mit über 4.000 Figuren, zeigen den Ablauf der Schlacht am 3. Mai 1809.

Die Wehrkundliche Sammlung im Schloss Ebelsberg ist auch von Modellen bereichert.

In dieser Ausstellung werden die Waffen von vielen Epochen der k.(u.)k. Wehrmacht bis zum Bundesheer gezeigt. Natürlich sieht man auch die Waffen, die von der k.(u.)k. Kriegsmarine verwendet wurden.



Ein großer Teil der Krauhs-Figuren steht unmittelbar vor den Waffen und zeigt die zeitgleichen Uniformen.



Rund um die Dioramen, die den Ablauf der besonders tragischen Schlacht zeigen, sind auch Artefakte aus der Zeit zu sehen.



Diese ausgestellten Originalwaffen wurden im Kampfgebiet gefunden. Daneben gibt es auch Uniformen und weitere Waffen.



In einigen Vitrinen sind ausschließlich Figuren ausgestellt. Gesamelt nach den Einsatzzeiten. Mit Uniformen und Waffen der Epoche.



Auf der ModellbauMesse zeigten wir eine zeitgenössische Fähre.



Der Sieg der Truppen Napoleons machte den Vormarschweg Richtung Wien frei – und endete in Aspern! Nebenstehendes Diorama zeigt die Größe der umkämpften Traunbrücke. Damit kann man sich die vielen Opfer erklären.



Geschützmodelle als Votivgaben. Rechts zwei der berühmten 30,5 cm M.11 Skoda Mörser. Im Original kann man hier die Hieb- und Stichwaffen sowie die Faustfeuerwaffen und Gewehre der Kriegsmarine bewundern. Auch Maschinengewehre – wie z.B. das Schwarzlose-MG sind zu sehen.

Wir werden im Frühjahr 2017 für uns wieder einen Besuchstermin vereinbaren.
Für Besuchs- und Teilnahme-Wünsche bitte bei mir melden:
Robert A. Tögel, r.toegel@fhsaustria.org, + 43(0)2243/87333

Modellbaumesse 2016

Robert A. Tögel

Messestand »Modelle in voller Fahrt« 55m²

Jede Menge Arbeit ...

Mit der Teilnahme an der größten Modellbau-Messe in Österreich sind unsere aktiven Mitglieder immer stark gefordert und beschäftigt.

Der Aufwand für eine 4-tägige Messe ist für viele von uns 8 Tage lang: Montag bis Montag.

Wir stellen nicht nur unsere vielseitigen Modelle aus und betreuen die Besucher, sondern wir müssen alle Ausstellungsstücke und -zubehöre aus Lagerräumen abholen, auf der Messe aufbauen, abbauen und wieder lagern.

... jede Menge Erfolge



Allerdings war dann die Begeisterung der Besucher wieder ein wichtiger Gegenwert für unsere Aufwendungen.

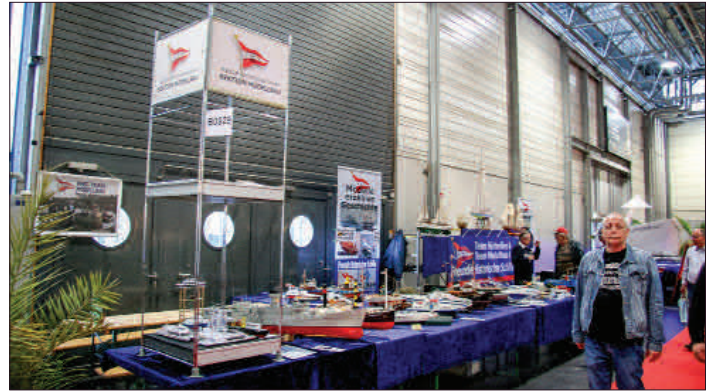
Gerade wegen unserer Präsentation von „echten“ Modellen und der Vorführung von fahrbaren Modellen und den museumsreifen Modellen bei dem Stand „Modelle erzählen Geschichte“ bekommen wir immer wieder große Flächen und Ausstellungszubehöre von der Messeleitung zur Verfügung gestellt.



Dieses Mal konnten wir erstmals über eine große, gestreckte Fläche direkt gegenüber dem Wasserbecken »WATER WORLD« verfügen. Rechts von unserem Stand war der Durchgang zur Nebenhalle, was eine hohe Frequenz ergab.

So nah war die WATER WORLD vor unserem Stand, was den Betrieb unserer ferngesteuerten Modelle vereinfachte.

Wir waren dabei
MODELLBAU
MESSE
20. bis 23. Oktober 2016



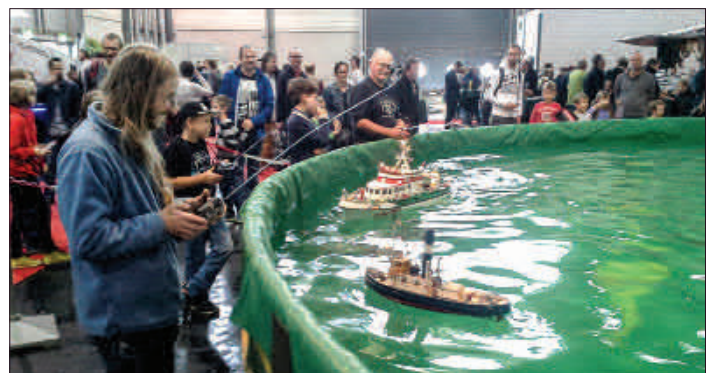
Das ist die gesamte Länge unseres Standes. Vom Werbeturm bis zum Papier-Schinakl am anderen Ende.



Das „Papier-Schinakl“, das von Martin Mai eigentlich PAPERBOAT genannt wird, war das größte Schiff unserer Ausstellung und stand genau am Durchgang zur Nebenhalle.



Die Fahrt mit den Modellen war vor allem für die jüngsten Besucher interessant...



... aber auch für unsere eigenen Freunde.

**Messestand »Modelle erzählen Geschichte«
auf 220 m²**



Auf diesem Stand wurden Modelle, Figuren und Dioramen gezeigt, die historische und vor allem österreichische Geräte und Situationen zeigten.



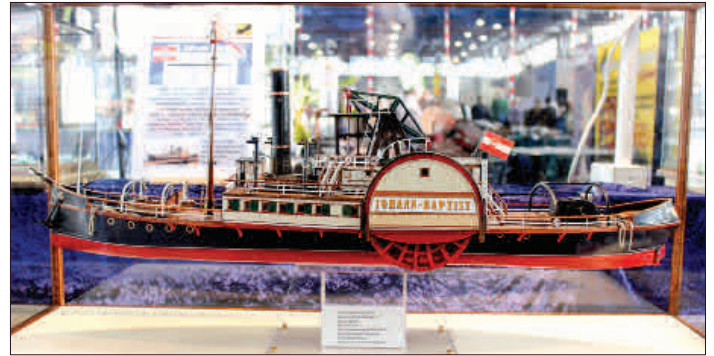
Natürlich war auch ein großer Teil des Standes mit maritimen, museumsgeeigneten Modellen ausgestattet, die ebenfalls bewundert wurden. Und außerdem andauernd fotografiert.



Der jüngste Tögel ist auch schon von Modellen begeistert. Er sieht S.M.S. VIRIBUS UNITIS und S.M.S. DALMAT 1914.

Unten: Unsere Freunde der deutschen IG KAISERLICHE MARINE waren auch wieder mit ihrem Stand auf der ModellbauMesse und zeigten Ihr voll bewegtes Hafendiorama im Maßstab 1:87.

Unser Freund Bernd Schäfer brachte das k.u.k. Torpedoboot 100 M in Widmungs-Verpackung. Einmalig!



Historische Schiffe der Donau.

Oben: Ein weit über 100 Jahre altes Modell, das von uns im alten Stil restauriert wurde, das RDS JOHANN BAPTIST mit einer Balanziermaschine. DDSG 1853-1895. Über dieses seltsame Schiff wird es bald einen ausführlichen Bericht geben.
Unten: Das letzte Holzschiff, das später noch mit einem Motor ausgerüstet und amtlich eingesetzt wurde: MS HAINBURG.



Eine k.k. Donaufähre aus der Zeit der Napoleonischen Kriege.



Gustav Jobstmann und Robert Tögel inmitten von Schiffsmodellen.

Unterm Strich:
47.000 Besucher haben sich zur ModellbauMesse angemeldet. Nachdem gleichzeitig einige weitere Veranstaltungen in den umgehenden Hallen waren, sind sogar fast 80.000 Besucher in diesen Tagen auf der Messe gewesen. Alle Besucher konnten die jeweiligen Nachbarveranstaltungen auch besuchen.

Weitere Berichte an den Stammtischen und im bereits erschienen LOGBUCH.

Sektion Modellbau

Gestern — Heute — Morgen.

Robert A. Tögel



Wir Modellbauer waren in Tulln auch dabei!

Mit unseren Modellen fuhren wir rund um die REGENTAG.

Besonders interessant war der Ablauf, sobald das erste Mal der Motor des Schiffes in Betrieb genommen wurde. Da hatten wir eine ideale Strömung für unser Modell-Schiff-Fahren im Besucherhafen von Tulln.



Modell-Schiff-Fahren an der Alten Donau



Am 2. Oktober war unser letztes Modell-Schiff-Fahren in der Saison 2016.

Obwohl das Wetter schon etwas unbeständig war, kamen doch unsere Aktivisten und auch einige Kinder, die von unseren Fahrten und Erklärungen begeistert waren.



Dieses Mal haben wir auch das erste Mal ein Modell des „Papier-Schinakls“ gesehen und wegen einer Motorisierung und Fernsteuerung begutachtet.

Unsere Stammtische sind erlebenswert!

Unsere Stammtische - an jedem 2. Dienstag im Monat - werden sehr unterschiedlich besucht. Historiker und Modellbauer kommen besonders gerne, weil ich jedes Mal meist Fotos von Ereignissen von uns Historikern und Modellbauern vorführe sowie manchmal auch



Vorträge gehalten werden.
Also hinkommen & miterleben!
THE VIEW – 1020 Wien,
Handelskai 265
direkt neben der Reichsbrücke
Parkplatz und U-Bahn-Station davor



Ja, wir sind schon wieder mitten im Start zum Neuen Jahr.

Bereits im März 2017 haben wir zwei große Modell-Messen in Wien und St. Pölten – und das am gleichen Wochenende:



**11. und 12. März 2017
HEERESGESCHICHTLICHES
MUSEUM in Wien**

Dort werden wir die „Modelle erzählen Geschichte“ ausstellen, die von den FHS- und den DOPPELADLER Modellbauern stammen. Standort HGM-Marinesaal.



**10. bis 12. März 2017
VAZ - Messe-, Kongress- und
Veranstaltungszentrum in St. Pölten.**

Unser Stand steht wieder unmittelbar vor dem riesigen Wasserbecken. Deshalb werden wir dort die „Modelle in voller Fahrt“ sowohl ausgestellt als auch in Betrieb zeigen.

Gleich daneben wieder der DOPPELADLER-Stand mit den großen Bundesheer-Flugzeugen

Winterzeit - Modellbauzeit

Im Winter wird sowieso von den meisten Modellbauern die Zeit, in der man nicht viel im Freien unternehmen kann, für die Entwicklung und den Bau neuer Modelle genutzt.

Wir werden die Ergebnisse mit Spannung an den neuen Ausstellungen und Veranstaltungen bewundern



Dieses kleine Diorama mit dem Donau-Monitor LEITHA wurde von unserem Linzer Freund Hellmut Dietscher, dem Kurator der Marine-Ausstellung im Schloss Ebelsberg, gebaut. Wir haben es in der Wiener ModellbauMesse ausgestellt, um auch für die Linzer Ausstellung Werbung zu machen.

Sektion Schiffseigner

Leopold R. »Bobby« Kugel



Russland, Newa oberhalb von St. Petersburg: Hier hat der Winter bereits Mitte November und auch für dortige Verhältnisse viel zu früh und unerwartet hart zugeschlagen: Eisstaus auf dem Fluß mit Höhen von fünf Metern; Festgefrorene Öltanker, Frachtschiffe, Eisbrecher und Behörden vor fast unlösbaren und Chaos-Problemen – droht auch uns nach Höchstrekorden der Temperaturen in den vergangenen Monaten eine eiszeitliche temporäre Gegenbewegung? Wir wissen es nicht, die meteorologischen Zentralanstalten auch nicht. Wir Menschen können nur reagieren – und das tun wir manchmal richtig, manchmal zu früh, zu spät, manchmal falsch.

Wir Menschen testen rein computergesteuerte Straßenfahrzeuge und Schiffe, also von Menschen programmierte Roboter-Fahrzeuge und die von Menschen geschriebenen Programme sollen entscheiden, was in der jeweiligen Situation richtig oder falsch ist – oder den „besten“ Kompromiß (mit dem geringsten Schaden) errechnen. Wir Menschen treffen viele Fehlentscheidungen, jeder Programmierer macht Fehler, jede Hardware hat ein Fehlerpotential. Diesen Systemen überlassen wir das Steuer? Lassen diese entscheiden, ob das kleine funkelnde Licht voraus eine Uferbeleuchtung, ein entgegenkommendes Schiff oder nur ein tief liegender Stern ist? Ob „aussteck“ das Auflaufen auf einer vor zwei Wochen gebildeten Sandbank mit sich zieht? Die Wolke da vorn einen kleinen oder größeren Hurrican bedeutet?

Genau wie die von uns programmierten Computer sind auch wir Menschen weit von Perfektion, Fehlerfreiheit und immer richtigen Einschätzungen entfernt. Wir alle nehmen im täglichen Leben ebenso wie in der Freizeit an Land, auf Flüssen, Seen und Meeren technische Hilfsmittel in Anspruch, die uns bei rechtzeitigen Entscheidungen unterstützen; Die Entscheidungen selbst können und müssen aber weiterhin von Menschen getroffen werden –



HANNAH und FRIEDA 2012 »eingefroren« in der Kuchelau.

nach bestem Wissen und Gewissen. Unter der Voraussetzung, daß wie im realen Leben das menschliche Gehirn die Bereitschaft hat, andauernd dazulernen. Auch wir im Verein lernen jeden Tag dazu: Daß bestehende Slipanlagen bei einem Wechsel des Eigentümers nicht einfach weiterbetrieben können (Hoffentlich aber Anfang kommenden Jahres), daß General-



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

versammlungen am richtigen Ort durchaus positiv und vergnüglich sein können, die Donau manchmal blau und das Leben in seiner Gesamtheit und seinen kleinen Einzelteilen selten bis gar nicht vorhersehbar ist. Wir sorgen vor, mit Frostschutzmittel in den Kühlanlagen, dem Ablassen aller Wasser wo möglich, einer dicken Jacke für die kommenden Kontrollgänge. Aber was wirklich auf uns zukommt, wissen wir nicht – weder bei den Wahlen, noch auf dem Wasser. Gott sei Dank!

Kommendes Jahr wollen wir dann den FHS-Schiffseignern die Benutzung der Slipanlage in Greifenstein anbieten – bis 40 t können wir aus dem Wasser holen und die Möglichkeit geben, das Unterwasserschiff zu überholen, Algenbewuchs und Muschelbänke zu entfernen sowie Antifouling aufzutragen. Ein kostengünstiges Service für unsere Mitglieder, speziell für jene Schiffe über 14 t Gewicht, die ja im Raum Wien bis Linz mangels geeigneter Hebeanlage nirgendwo aus dem Wasser können.

Ich hoffe, daß Sie als Schiffseigner Ihren schwimmenden Untersatz für den Winter bereits sicher versorgt haben und wünsche Ihnen – auch aus oben genannten Gründen: immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel!

Ein gesegnetes Weihnachtsfest und einen guten Rutsch in das Neue Jahr 2017 wünscht Ihnen, Ihren Familien, Angehörigen und Freunden

Leopold-R. »Bobby« Kugel

Sektion Allgemein

Georg Schaller

17. Generalversammlung der FHS-Freunde Historischer Schiffe vom 5. 11. 2016.

Auch in diesem Jahr haben wir uns in der Marina Kuchelau getroffen, diesmal allerdings im Erdgeschoß des Restaurants. Hier gibt es eine lange Tafel, wo wir alle Platz gefunden haben und auch Leinwand und Beamer gut platziert werden konnten.

Auf den ausführlichen Bericht unseres Präsidenten Kapitän Gustav Jobstmann mit Rückschau und Ausblick auf das kommende Vereinsjahr 2017, folgten die Berichte der Sektionsobmänner, des Kassiers und des Rechnungsprüfers. Die Ausführungen von Robert Tögel, Bobby Kugel, Georg Schaller, Herbert Klein, Peter Strecha, Martin Mai, Karl Veverka und Charly Minke wurden zumeist mit Präsentationen oder Filmen unterstützt.

Im Anschluß konnten wir beim gemeinsamen Abendessen Erfahrungen austauschen und plaudern.

Präsident und Vorstand bedanken sich bei den zahlreich anwesenden Mitgliedern und Gästen für ihr Kommen.

Eine kleine Bildergalerie darf natürlich auch nicht fehlen.

Bericht & Photos Fritz Marschner



Begrüßung durch Präsident Gustav Jobstmann.



Fam. Schaller, Fam. Roller.



Traditionescadre: Gerhard Kammerer, Walter Simmerl.



Präsident Jobstmann berichtet.





Bericht Vizepräsident Robert Tögel.



Vorschau von Vizepräsident Bobby Kugel.



Museumshafen-Obmann Peter Strecha.



Kassier Karl Veverka.



Herbert Klein berichte über die AGLAIA.



Gesellige Gespräche, Smalltalk, Rees an Backbord, Modellbau-Experten im gemütlichen Heurigenstüberl.



Sektion Historiker

MS REGENTAG, Museum im Schloss Ebelsberg

Robert Tögel



Unser Traumziel MS REGENTAG in Tulln.

Über die REGENTAG konnten wir ja schon berichten: Das Schiff, auf dem Friedensreich Hundertwasser 10 Jahre an der Küste von Neuseeland lebte und Kunstwerke schuf.

Heute wird der Motorsegler vom FHS – insbesondere durch unseren Präsidenten Kpt. Gustav Jobstmann – betreut und renoviert. Deshalb haben wir im September ein FHS-Treffen in Tulln veranstaltet, das nicht nur von unseren Teilnehmern, sondern von Tullner Besuchern so bewundert wurde, dass die Stadt Tulln uns gebeten hat, im Jahr 2017 rund um die REGENTAG eine gemeinsame Veranstaltung abzuwickeln. Natürlich gerne!



Nicht nur außen, sondern auch innen wurde die REGENTAG nun ausführlich renoviert. Ideal für eine Besichtigung des „Tatorts“ Hundertwassers

Sehr erfreulich war, dass die beiden FHS-Klassiker, der Eisbrecher SAMLAND und das ex-Polizeischiff FRIEDA auch zur Besichtigung vorbei kamen.



Besonders die SAMLAND ist wunderschön renoviert und wurde gerne besucht.



Auch unser Freund Willi Stift, der Inhaber des Raddampfers STADT WIEN und ehemaliger Bürgermeister von Tulln, hat bei uns vorbeigeschaut.



Eine traumhafte Reise nach Linz.



Der Besuch des Schlosses am 8. Oktober war ein eindrucksvolles Erlebnis. Vollkommen zu Unrecht ist die Museumsqualität der drei

Themen-Schwerpunkte weitgehend unbekannt.

Die Themen:

- k.(u.)k. Kriegsmarine und österreichische Schifffahrt
- Österreichische Waffenproduktion für In- und Ausland
- Kämpfe rund um das Schloss Ebelsberg in den napoleonischen Kriegen.



Betreut wurden wir vom militärhistorischen Fachmann Heino Hintermeier und von unserem Freund Hellmut Dietscher, der ein Marinespezialist ist und auch im ORF III-Tegethoff-Film mitwirkte. Hellmut

Dietscher war auch über unseren Besuch besonders erfreut: Selten hat er so viele Besucher, die aktive Fragen stellen und Bemerkungen beitragen. Auch die Teilnahme von so vielen interessierten Damen hat er bewundert.

Wir planen im Frühjahr 2017 einen neuen Termin ...



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

Sektion Museumshafen

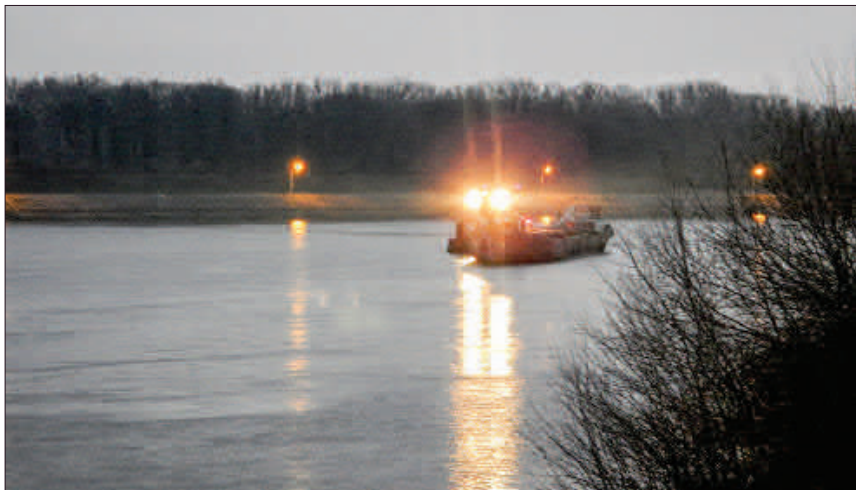
Die Museumslände im Altarm Greifenstein — aktuelle Aktivitäten

Peter Strecha



Die Museumslände im Altarm Greifenstein – schiffahrts- und wasserrechtliche Bewilligung

Wie in der Ausgabe 64 von Österreich Maritim bereits berichtet, wurde das vom Zivilingenieur-Büro Dipl.-Ing. Kuchar ausgearbeitete Einreichprojekt für die wasser- und schiffahrtsrechtliche Bewilligung der Schifffahrtsanlage im Altarm Greifenstein bei der zuständigen Behörde (Bezirkshauptmannschaft Tulln, Anlagenabteilung) eingereicht. Durch die Behörde wurde eine schiffahrtsrechtliche und wasserrechtliche Bewilligungsverhandlung in Greifenstein



Ankunft in Greifenstein vor einem Jahr im November 2015.

(mit Ortsaugenschein an der Lände) ausgeschrieben. Die Verhandlung fand am 20. Oktober 2016 statt. Eine Reihe von Bewilligungsaufgaben müssen wir noch bis zur Erteilung der Betriebsbewilligung erfüllt haben. Zur Fertigstellung der Anlage hat die Behörde den Termin 30. Oktober 2017 festgesetzt.

Welche rechtlichen Vorbedingungen gab es für die Bewilligung?

Auch für unsere künftigen neuen Schiffsführer (20-m-Patent, siehe Hefrückseite) ist es interessant zu wissen, welche Rahmenbedingungen es für die Bewilligung einer Schifffahrtsanlage (in unserem Fall: Sportschifffahrt) zu erfüllen gilt:

- Bestandnahmevertrag

Mit der via donau wurde im Herbst 2015 ein Bestandnahmevertrag (Pachtvertrag) geschlossen, der Voraussetzung zur Errichtung einer Schifffahrtsanlage ist.

- Ausnahmegenehmigung von der Verbotszone
Die Lände liegt in einer Verbotszone, wo Sportbootanlagen wegen möglicher Behinderung der Großschifffahrt grundsätzlich verboten sind. Beim BMLFUW wurde deshalb um Ausnahmegenehmigung ersucht, welche uns auch erteilt wurde.

- Eingriff in ein fremdes Wasserrecht
Die geplante Anlage liegt im Kraftwerksbereich des Donaukraftwerks Greifenstein. Zuständig für das Wasserrecht ist die Oberste Wasserrechtsbehörde (BMLFUW). Es wurde beim BMLFUW angesucht, das wasserrechtliche Verfahren zur gemeinsamen Behandlung mit dem Schifffahrtsrecht an die BH Tulln zu delegieren, was auch genehmigt wurde.

Sehr trockene Materie, aber ...

... jetzt wird es praktisch: für die abschließenden Ausbau-Arbeiten an der Anlage **suchen wir Helferinnen und Helfer** aus jeglichem Fachbereich, die uns gerne unterstützen wollen. Richtig ernst wird es wohl erst nach der Winterpause werden, aber ich nehme unter p.strecha@fhsaustria.org gerne Anmeldungen (oder auch gute Ideen!) entgegen! Bei den gemeinsamen Stammtischen der Sektionen Museumshafen und Schiffseigner können wir es uns ja zum Brainstorming auch jetzt im Winter gemütlich machen!

Allen unseren Freunden wünsche ich ein besinnliches Weihnachtsfest und ein gesundes, erfolgreiches Jahr 2017!



Bauarbeiten am Stegladen.

Sektionen Traditionescadre und Oberösterreich

Walter Simmerl, Georg Schaller

Die Escadre im Jahr 2016

Nicht ganze zwei Jahre hat die Escadre nun am Buckel und wir können schon jetzt sagen, es waren zwei abwechslungsreiche Jahre, die uns viele Freundschaften mit anderen historischen Gruppen aus dem In- und Ausland einbrachten. Das ist ja auch Sinn und Sache unseres Auftretens. Wir leisten damit einen, wenn auch winzigen, Beitrag zur friedlichen Völkerverständigung und möchten natürlich auch

unser Traditionsbewusstsein nach außen tragen. Mit etwa 25 Ausrückungen war die Escadre der K.u.K. Kriegsmarine fast an ihre Grenzen gestoßen. Wir werden natürlich nach wie vor auf Einladungen anderer Vereine reagieren, aber nur mehr selektiv unsere Einsätze planen.



Auszüge unserer Ausrückungen



Frühjahrsparade LINZ



Frühschoppen ROSENAU



Trautung Kam. OTMAR



Imperiales Fest BADEN



150 Jahre LISSA



Nationalfeiert. WIEN



Generalrapport UEWHG



Hersttagung Schloss WEINBERG mit SKKH Ehz Georg Habsburg-Lothringen



Fahnensegnung ROSENAU



Audienz im Schloss BRANDEIS



Tegetthoffdenkm. GRAZ



Dkm. Kaiser F. J.I., POHLED



Kaisergeburtst. BAD ISCHL



Adm. Seidensacher LINZ

Adjustierungsvorschriften der K.u.K. Kriegsmarine 1910

Distinktionsabzeichen

1. Teil

Flaggenoffiziere

Stabsoffiziere



Admiral



Vizeadmiral



Kontreadmiral



Linienschiffskapitän



Fregattenkapitän



Korvettenkapitän

Oberoffiziere

Fähnriche

Stabsunteroffiziere



Linienschiffslieutenant



Fregattenlieutenant



Seefähnrich



Seekadett



Oberstabsbootsmann



Stabsbootsmann

Höhere Unteroffiziere

Niedere Unteroffiziere

Kragenspiegel

Matrosen



Unterbootsmann



Bootsmannmaat



Marsgast



Matrose 1. Klasse



Matrosen 2. – 4. Klasse

Epauletten



Flaggenoffiziere
Zahl der Sterne nach Rang



Stabsoffiziere



Oberoffiziere



Seefähnrich, Seekadett
Seesapirant Epaulette ohne Bouillons, am Ärmel keine Distinktion

Buchbesprechungen



Harald Focke, Tobias Gerken, Jörg-Michael Hormann (Hrsg.):

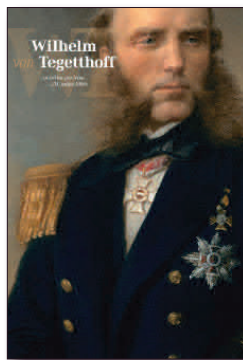
Oceanum. Das maritime Magazin. Band 01.

Oceanum-Verlag, Wiefelstede, 2016, 320 Seiten, zahlreiche Abbildungen
15,90 Euro
ISBN 978-3-86927-501-7

Als maritimes Magazin bezeichnet es der Verlag, dessen Namen es trägt. Dabei handelt es sich äußerlich um ein Buch im DIN-A5-Format, das neben einer ISBN auch mit einer ISSN versehen ist und sich damit wiederum als Periodikum zu erkennen gibt. Der Inhalt präsentiert sich wie eine Special-Interest-Zeitschrift: 30 mehrseitige und reich bebilderte Fachbeiträge und Reportagen namhafter Autoren, teils doppelseitige Fotos und eine Reihe von Buchvorstellungen. Er deckt eine breite Palette von maritimen Themen ab: historische und aktuelle, in- und ausländische, militärische ebenso wie zivile, auf See wie an Land. Eine interessante Mischung, die nicht nur technische, sondern auch menschliche, kulturelle und wirtschaftliche Aspekte in gut lesbarer Form behandelt.

Also nur eine weitere Konkurrenz für bereits bestehende Zeitschriften und Jahrbücher? Nein, eher eine Ergänzung zu diesen, ohne die manche Begebenheit aus dem unerschöpflichen Themenspektrum der Seefahrt und ihrer Randgebiete wohl nicht veröffentlicht würde.

Detlef Ollesch



Wilhelm von Tegetthoff und die Seeschlacht bei Lissa vom 20. Juli 1866,

Deutsche Übersetzung

152 Seiten, Großformat, Hardcover, mit über 120 Abbildungen..

EUR (A)34,90 exkl. Versandkosten (EUR 7,- Österreich, EUR 10 Deutschland)

Das Buch schildert Leben und Werdegang Tegetthoffs und die berühmte Seeschlacht bei Lissa, die Tegetthoff einen Platz unter den wichtigsten Admiralen der Marinegeschichte einbrachte. Autor des Haupttextes ist Dr. Igor Grdina, Historiker mit dem Spezialgebiet 19. Jahrhundert. Die Textteile im Anhang stammen vom Herausgeber und Verleger, Primož Premzl. Eine besondere Kostbarkeit der Monografie stellen zwei hier erstmals publizierte Briefe Tegetthoffs an seine Mutter und an den Bürgermeister von Marburg dar. Im Anhang wird der Geschichte der Tegetthoff-Denkmäler in Pula (Standort heute in Graz), in Marburg sowie in Wien nachgegangen. Die Publikation wird abgerundet durch die Schilderungen der Medienstreiche rund um Tegetthoffs Säbel (1931) und die vermeintliche Totenmaske (2012).

Bestellbar direkt beim Verlag: <http://www.primozpremzl.si>, pp@primozpremzl.si

Martin Szojak



KMA – Oliver Trulei (Hg.)

K.u.K. Fregattenleutnant Johann Sentner

Meine Kriegsfahrt auf S.M.

UNTERSEEBOOT 41

Format 13,5 x 20,5 cm, 52 Seiten,
zahlr. Abb. und Skizzen, broschiert. € 14,-

Kriegstagebücher von k.u.k. U-Bootoffizieren sind bis dato unbekannt, sieht man von den publizierten, eher romanartigen Erinnerungen, von Kkpt. Georg Ritter von Trapp und Lschl. Robert Teuffl von Fernland ab. Dem Verein „KMA – K. u. K. Kriegsmarine Archiv“ ist es gelungen ein Originaltagebuch eines U-Bootoffiziers zu erhalten und zu publizieren.

1917 kam der damals 21jährige Wiener Johann Sentner zur U-Bootwaffe und machte nach seiner Ausbildung 1918 die erste Kreuzung von UNTERSEEBOOT 41 mit.

In dem nur 37,67 m langen 264-Tonnen-Boot vertriehten fünf Offiziere und 14 Mann Besatzung in qualvoller Enge unter heute kaum noch vorstellbaren Bedingungen – Lärm, Gestank, mangelnde Hygiene, Gefahr – ihren Dienst.

Trotzdem bringt Fregattenleutnant Sentner die Konzentration auf, seine Eindrücke gestochen scharf mit Bleistift in sein kleines Tagebüchlein zu schreiben. Bemerkenswert die Fokussierung auf die Verpflegung und die Mahlzeiten!

Nach dieser Fahrt kam Sentner auf UNTERSEEBOOT 20, mit dem er 1918 unterging. Das Tagebuch wurde, wie U 20 selbst, 1962 gehoben und kam in Privatbesitz. Der Verein „KMA – K.u.K. Kriegsmarine Archiv“ erwarb einige Artefakte von diesem U-Boot, darunter auch das erstaunlich gut erhaltene Privattagebuch.

Oliver Trulei, durch seine Bücher „Torpedo los! S.M. U 27 im Weltkrieg“ und „Die U-Boot-Kommandanten der k.u.k. Kriegsmarine – Vergessene Schicksale“ ein Kenner der Materie, hat das Tagebuch transkribiert, Details erläutert und ergänzt, sowie eine Kurzbiographie des Verfassers beigefügt. Das vorliegende Buch ist bis heute das einzige veröffentlichte Originaltagebuch eines U-Boot-Offiziers der k.u.k. Kriegsmarine. Seine Aufzeichnungen sind daher ein einmaliges, sehr persönliches Dokument über das Leben auf einem k.u.k. U-Boot im letzten Kriegsjahr.

Dieses Buch ist daher jedem, der sich mit der k.u.k. Kriegsmarine befaßt und ganz besonders den Interessierten des U-Bootkrieges des ersten Weltkrieges, bestens empfohlen!

Das Buch ist direkt beim Verein unter: oliver.trulei@aon.at bestellbar.

Die nächsten Termine 2017

12. Jan.	Bordabend ObÖst	10. Jan.	Stammtisch The VIEW	24. Jan.	Stammtisch Schimanko
09. Feb.	Bordabend ObÖst	14. Feb.	Stammtisch The VIEW	28. Feb.	Stammtisch Schimanko
09. März.	Bordabend ObÖst	14. März	Stammtisch The VIEW	28. März	Stammtisch Schimanko



FHS — Freunde Historischer Schiffe

Präsident Gustav Jobstmann, die Mitglieder des Vorstands und die Redaktion Österreich Maritim wünschen allen Mitgliedern, Freunden, LeserInnen und Autoren gesegnete Weihnachten und ein erfolgreiches, gesundes **Gutes Neues Jahr 2017**

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://bmwfw.at
http://Behoerdenweb.net	http://wkweb.at

DABIS GmbH

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

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

Ihr Partner für Archiv-, Bibliotheks- und DokumentationsSysteme



SFK - 2017

Schiffsführerkurs 20 Meter

Radar & Fahrgastbeförderung



Berechtigt zu:

- > Selbständige Führung von Kleinfahrzeugen auf Wasserstraßen und sonstigen Binnengewässern sowie Fahrgastschiffen unter 20 m Länge auf Binnengewässern, ausgenommen Wasserstraßen;
- > optional: Fahrt unter Radar bei schlechter Sicht;
- > optional: Berechtigung zur Beförderung von Fahrgästen auf Fahrgastschiffen sowie für die Beförderung von bis zu 12 Fahrgästen auf anderen Fahrzeugen.

Theorie und Praxis:

- Theoriekurse über alle Teilbereiche mit Skripten
- Praxisfahrten mit dem Prüfungsschiff
- Praxisfahrten mit dem Radarschiff

Prüfungstermine:

- Ende September / Anfang Oktober
- Gemeinsame Anmeldung durch den FHS

Teilnehmer:

- Minimum 08 - maximal 12

Nur für Mitglieder des FHS !



Kursbeginn:

- Sa/So - 11. und 12. März 2017 ab 10:00 Uhr
- Sa/So - 18. und 19. März 2017 ab 10:00 Uhr

Kursort:

- Ristorante Va Bene
- Lindmayerstraße 1, 1020 Wien (an der Donau)

Termine, Einzelheiten und Anmeldung:

Freunde Historischer Schiffe

Sektion Museumskafen

Gerda & Werner Roller

Heiligenstädter Straße 213

1190 Wien - AT

Tel.: +43 (0)664-415 5923

g.roller@FHSaustria.org

<http://www.FHSaustria.org>



Event Schifffahrt Haider

Die Donau erleben !

MS Carnuntum

Das Fahrgastschiff mit Privat-Atmosphäre für Ihren Event:

Hochzeit, Geburtstagsfeier,

Firmenfeier, Meeting,

Übungsfahrten, Prüfungsfahrten, Radarfahrten.

Ab einer Stunde bis mehrtägige Fahrten -

Sie bestimmen Dauer und Kurs der Carnuntum!

Zu unseren regionalen und saisonalen Angeboten

gehören auch Frühstückfahrten,

Themenfahrten und Weinverkostungen.

Auf Wunsch: Kleine Küche oder Catering für Ihr Event.



MS Carnuntum

ex "FGS Pitt-Jupp"

Baujahr: 1929

Werft: Peter Clausen (DE)

Ankauf und Restaurierung: 2008

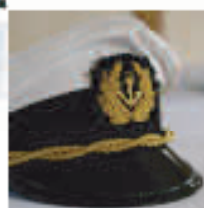
Länge: 20,10 m, Motor: Deutz Marine

Zulassung: Max. 49 Fahrgäste

Hydraulische Steuerung, AIS-Transponder

Radar, Funk, WLAN, TV, kleine Küche

12 Kw-Heizung für kalte Tage.



Event Schifffahrt Haider
Kpt. Martin Haider

2450 Bruck an der Leitha

Tel.: +43 (0)664-281 3141

office@event-schiffahrt.at

<http://www.event-schiffahrt.at>