



Österreich Maritim

Ausgabe 79
November
2020
Preis € 9,-



Salondampfer Alexandria

Historischer Schlepper in der Adria

Der größte schonergetakelte Segler

Sichtbarkeit von U-Boot-Periskopen

Historische Hochseefischerei der DDR

Inhalt

Salondampfer Alexandria <i>Wilhelm M. Donko</i>	4
Der älteste Schlepper der Adria <i>Michael Ellenbogen</i>	8
Und lies schlagen eine Brucken... Nachruf von Herbert Klein	10
Juan Sebastián de Elcano <i>Detlef Ollesch</i>	12
Versuche, die Sichtbarkeit des Unterseebootsperskops zu vermindern <i>Eleonora L. Lichtenecker, Nikolaus A. Sifferlinger</i>	14
Fänger im Eis <i>Ronald Piechulek</i>	17
Aus der Geschichte der österreichischen Kriegsmarine (Teil 2 2020) <i>Oliver Trulei</i>	18
Aus der Arbeit unserer Sektionen	22
Buchbesprechungen	26

Illustration zum Bericht des Museumshafens, Seite 24:
Anschlagen eines Fasses zum Heben aus der Last mit bordeigenem Ladegeschirr.
Nach *The Ashley Book of Knots* von Clifford Ashley



Titelbild:

Spätsommer am Traunsee vor Gmunden,
Kreuzen auf einer 35 m² Rennklasse
Aufnahme P. Strecha (2020)

ISSN 1813 - 3525 Key title: Österreich Maritim

Offenlegung gemäß § 25 Mediengesetz

Medieninhaber:

Verein FHS - Freunde Historischer Schiffe, ZVR - Zahl 344016034

Vereinszweck: Erforschung marinehistorischer und nautischer Sachverhalte, insbesondere unter Bezug zu Österreich, Herausgabe eines Mitteilungsblattes;

Herausgeber:

DABIS GmbH; beide: Heiligenstädter Straße 213, 1190 Wien

Blattlinie:

Fachmagazin für die Geschichte der Schifffahrt und verwandter Themen, insbesondere unter Bezug zu Österreich.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung der Autoren und nicht jene der Redaktion wieder.

Redaktionsteam: Bobby Kugel, Peter Strecha

CvD: Peter Strecha

Autoren dieser Ausgabe:

Wilhelm M. Donko, Michael Ellenbogen, Herbert Klein, Detlef Ollesch, Eleonora L. Lichtenecker, Nikolaus A. Sifferlinger, Ronald Piechulek, Oliver Trulei

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

eMail: redaktion@fhsaustria.org

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 213, 1190 Wien

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

Aus der Redaktion

Liebe Leserin,

lieber Leser von *Österreich Maritim*!

Nach rund einem halben Jahr - entgegen dem langjährigen Erscheinungsrhythmus - ist es uns nun gelungen, eine weitere Ausgabe unseres Magazins zu produzieren. Verursacht wurde dies wie bekannt durch die umfassenden Maßnahmen, welche uns allen zusammen durch die erneut grassierende Covid-19 Pandemie aufgezwungen wurden und werden.

Einige Sektionen von FHS - Freunde Historischer Schiffe waren trotzdem in der Lage, entsprechende Aktivitäten und Arbeiten bei Wahrung aller notwendigen Vorsichtsmaßnahmen zu setzen - lesen Sie dazu die Berichte ab Seite 22.

Unsere Autoren konnten hingegen ihre Beiträge vielfach noch vor dem erneuten Erlass der Pandemie-Beschränkungen fertigstellen, wir hatten diese also „auf Lager“:

- Wilhelm M. Donko dokumentiert ab Seite 4 Entstehung, Schicksal und Verbleib des kaiserlich-deutschen Salondampfers ALEXANDRIA;
- Michael Ellenbogen gibt seinen Einstand als Autor in *Österreich Maritim* mit dem Bericht Seite 8 über einen historischen, aber trotzdem noch in der Adria in Dienst befindlichen Schlepper;
- Zum Ableben von Dr. Kurt Schaefer hat Herbert Klein einen Nachruf verfasst, zu lesen ab Seite 10;
- Detlef Ollesch beschreibt den größten schonergetakelten Segler der Welt, Seite 12;
- Eleonora L. Lichtenecker und Nikolaus A. Sifferlinger beschreiben im Artikel auf Seite 14 Versuche in der k.k. Marine über die Verminderung der Sichtbarkeit von U-Boot-Periskopen;
- Ronald Piechulek vom Schifffahrtsmuseum Rostock fasst eine derzeit dort laufende Ausstellung über die historische DDR-Hochseefischerei zusammen, Seite 17;
- Von Oliver Trulei kommt der zweite Teil der Gedenktage aus der österreichischen Kriegsmarine, beginnend vor 230 Jahren (1790) auf Seite 18.

Wir wünschen Ihnen eine spannende Lektüre dieses Heftes, viel mehr aber noch, dass Sie und Ihre Lieben gesund durch die laufende Krise kommen und gemeinsam besinnliche Feiertage verbringen können.

Herzlichst

Ihr Redaktionsteam

Zum Zeitpunkt der Drucklegung können wir weiterhin keinerlei verlässliche Angaben über Termine und Veranstaltungen machen. Es ist auch nicht möglich, für dieses oder Anfang kommenden Jahres Stammtische, Messen und sonstige Veranstaltungen anzukündigen!

Für aktuelle Informationen besuchen Sie daher bitte regelmäßig die FHS – Webseite:
www.FHSAustria.org

Ein wenig Seefahrtlyrik

Joachim Ringelnatz:

Schiff 1931

*Wir haben keinen günstigen Wind,
Indem wir die Richtung verlieren,
Wissen wir doch, wo wir sind.
Aber wir frieren.*

*Und die darüber erhaben sind,
Die sollten nicht allzuviel lachen.
Denn sie werden nicht lachen, wenn sie
blind eines Morgens erwachen.*

*Das Schiff, auf dem ich heute bin,
Treibt jetzt in die uferlose,
in die offene See. – Fragt ihr: »Wohin?«
Ich bin nur ein Matrose.*

Hinter dem Pseudonym „Joachim Ringelnatz“ verbirgt sich *Hans Gustav Bötticher* (1883 - 1934). Er war ein deutscher Schriftsteller, Kabarettist und Maler. Im 1. Weltkrieg meldete er sich freiwillig zur Kaiserlichen Marine; sein höchstes Revirement war der Rang eines Leutnants, in dem er mehrere Kleinfahrzeuge kommandierte - und auch alle seine Kameraden heil durch den Krieg brachte. Der bekannteste Protagonist seiner Werke ist wohl der Seemann Kuttel Daddeldu.

Salondampfer Alexandria

Die Binnenyacht von Kaiser Wilhelm und ihr Einsatz als Schlepper auf der Donau
Wilhelm M. Donko



Wie z.B. auch Kaiser Franz Joseph I. unterhielten viele Staatsoberhäupter auf der ganzen Welt Hochseeyachten, natürlich auch die deutschen Kaiser. Im Deutschen Reich wurden sie als Kriegsschiffe des Typs Aviso geführt. Die drei deutschen kaiserlichen Hochseeyachten mit Namen HOHENZOLLERN sind allen Shiplovern bestens bekannt. Aber es gab dazu auch eine Binnenyacht namens ALEXANDRIA, die drei deutschen Kaisern diente, aber längst in Vergessenheit geraten ist. Auch Kaiser Franz Joseph I. und Erzherzog Franz Ferdinand waren einst Gäste auf der Yacht.

Heimathafen der ALEXANDRIA war die Matrosenstation („Kongsnaes“) am Jungferensee (Teil der Havelgewässer) in Potsdam, deren Hauptgebäude („Vente-halle“) erst seit Kurzem wieder in altem, norwegisch inspiriertem Glanz erstrahlt. Nach Kriegsende 1918 entschwand das Schiff aus der Öffentlich-

rumgefahren. Ein wechselvolles Schicksal machte die ehemalige deutsche Kaiseryacht noch zu einem Schlepper für eine jugoslawische Holztransportfirma auf der Save und Donau mit Namen ALEXANDRIA, einem jugoslawischen und deutschen Kriegsschiff im Zweiten Weltkrieg, im Jahr 1945 zur US-Kriegsbeute und dann erneut zu einem jugoslawischen Donau-Schleppschiff mit Namen RUDNIK, dessen weitere Geschichte bis ins Jahr 1985 reicht, fast 100 Jahre nach der Erbauung des Schiffes.

Das Schiff

Gebaut wurde der kaiserliche Salondampfer noch zu Zeiten der Regentschaft und auch im Auftrag von Kaiser Wilhelm I., auf der Werft Aron & Gollnow in Grabow an der Oder (später Teil der Oder-Werke in Stettin), bestellt wurde es vom Ober-Hof-

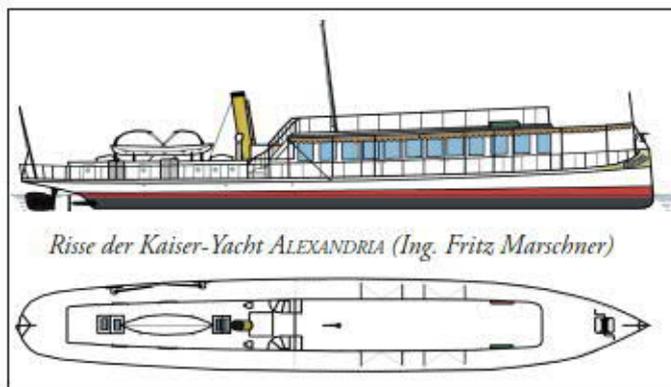
marschall-Amt, als oberste Verwaltungsbehörde des Hofes in Berlin. Der Stapellauf erfolgte im Juli 1887. Am 5. August 1887 traf die Yacht ALEXANDRIA ihrem künftigen Heimathafen ein, der Matrosenstation Potsdam.

todkranker Sohn Friedrich Wilhelm, der sich als Kaiser Friedrich III. nannte. Er war nur 99 Tage lang Kaiser von Deutschland und König von Preußen. Der an fortgeschrittenem Kehlkopfkrebs erkrankte Friedrich III. äußerte den Wunsch, von Charlottenburg ins Neue Palais nach Potsdam gebracht zu werden. Am 1. Juni 1888 wurde er mit der ALEXANDRIA dorthin gefahren, seine einzige Reise mit der Yacht und auch seine letzte; kurz darauf starb er.

Mit dem Tod seines Vaters Friedrich III. am 15. Juni 1888 war Wilhelm II. nun der dritte Kaiser des Zweiten Deutschen Reiches. Er hatte eine sehr traditionelle Auffassung vom Kaisertum, anders als sein Vater und noch mehr seine Mutter, die älteste Tochter der Königin Victoria, die sehr englisch geprägt war. Er schickte sich an, das Reich nach seinen Vorstellungen neu zu ordnen. Er liebte generell die Seefahrt und Schiffe, aber auch in Berlin wollte er darauf nicht verzichten. Die Binnenyacht ALEXANDRIA hatte er selbst 1886 für seinen Großvater konzipiert. Wilhelm II. liebte zudem das Reisen, wurde bald der „Reisekaiser“ genannt und im Volksmund hieß es, dass sein üblicher Namenszusatz „I.R.“, also „Imperator Rex“, bei ihm für „Immer Reisebereit“ stehen würde.

Als Kaiser nutzte Wilhelm II. seine Binnenyacht ALEXANDRIA sehr oft zu Repräsentationszwecken bei Besuchen gekrönter Häupter, diversen Eröffnungen und Veranstaltungen sowie zur Unterhaltung von Staatsgästen, Politikern und hohen Diplomaten. Nach einer Rundfahrt auf den Havelgewässern fuhr er dann von der Matrosenstation Potsdam meist mit dem Schiff nach Spandau, wo sein Sonderzug bereit stand, an der eigens für die ALEXANDRIA gebauten Anlegestelle, mit direktem Bahnanschluss.

Das Logbuch der ALEXANDRIA ist leider nicht erhalten bzw. heute in keinem



Risse der Kaiser-Yacht ALEXANDRIA (Ing. Fritz Marschner)

keit, im Mai 1945 brannte die Vente-halle der Matrosenstation ab.

Umso interessanter ist, dass die ALEXANDRIA kurz nach dem Ersten Weltkrieg in der Schiffswerft in Linz an der Donau wieder auftaucht. Am 12. Dezember 1921 schrieb die Zeitung Linzer „Tages-Post“ einen Artikel über einen „interessanten Gast“ in der lokalen Schiffswerft; dieser sei einst „im Dienste des deutschen Hofstaates“ als kaiserliche Yacht unterwegs gewesen sei und er hätte dabei schon viele hochherrschafliche Gäste aus aller Welt he-

Die Nutzung des Schiffes durch die deutschen Kaiser

Kaiser Wilhelm I., der Auftraggeber des Baus, hat die neue Yacht in seinen letzten Lebensmonaten nicht mehr selbst benutzt. Aber er inspizierte das neugebaute Schiff zumindest am 8. September 1887 noch persönlich auf der Matrosenstation in Potsdam und zeigte sich höchst zufrieden mit der Ausführung.

Das Jahr 1888 ging als „Dreikaiserjahr“ in die deutsche Geschichte ein, auf Wilhelm I. folgte sein damals bereits

staatlichen oder privaten Archiv mehr auffindbar. Die Auflistung der wichtigsten Reisen mit ausländischen Herrschern und gekrönten Häuptionern sowie anderen wichtigen Persönlichkeiten verdanken wir einem Artikel der Zei-



Die Kaiser-Yacht ALEXANDRIA auf der Regatta in Grünau. Nach einer Photographie von Franz Kuhn, Berlin.

tung „Linzer Tages-Post“ aus dem Jahr 1921, die sich für diese Übersicht auf das Logbuch beruft, das während des Umbaus auf der Schiffswerft Linz noch an Bord war.

Demnach empfing Wilhelm, noch als Kronprinz, am 13. Juni 1888 König Oskar II. von Schweden an Bord, zwei Tage vor dem Tod von Kaiser Friedrich III. Als Kaiser empfing Wilhelm II. dann am 12. August 1888 den König von Portugal auf der ALEXANDRIA, am 23. Mai 1889 weilte der König von Italien mit Kronprinz Viktor Emanuel an Bord. Am 14. August 1889 unternahm er mit Kaiser Franz Joseph I. von Österreich-Ungarn und Erzherzog Franz Ferdinand eine Havel-Fahrt. Der österreichische Erzherzog Franz Salvator war am 12. August 1895 Gast an Bord, dann am 3. Juni 1900 Kronprinz Konstantin mit Kronprinzessin Sophie von Griechenland, der Schwester Wilhelms. Im Juli 1902 empfing der Kaiser eine marokkanische Sondergesandtschaft auf der Yacht, am 31. Mai 1902 den Kronprinz von Siam, am 29. August 1902 waren der König und die Königin von Italien an Bord. Am 2. Juni 1902 unternahm, als letzte in der Liste der gekrönten Häuptioner, der König (Zar) und die Königin von Bulgarien eine Fahrt mit der ALEXANDRIA.

Die Binnenyacht wurde aber auch für andere Repräsentationsaufgaben her-

angezogen. Am 2. Juni 1906 diente sie dem Kaiser zur im ganzen Reich viel beachteten Eröffnungsfahrt auf dem Teltow-Kanal, zur südlichen Umfahrung von Berlin, der ab 1900 gebaut worden war, und am 17. Juni 1914

eröffnete Kaiser Wilhelm II. mit der ALEXANDRIA den Hohenzollern-Kanal, der eine leistungsfähige Verbindung zur Oder (südlich von Stettin) herstellte, heute die „Havel-Oder-Wasserstraße“. Das war der letzte ganz große und staatstragende Einsatz des Schiffes vor Beginn des Ersten Weltkrieges.

Kaiser Wilhelm II. liebte auch den Sport, besonders den Wassersport, aber auch in diesem Bereich den Leistungsvergleich und den organisierten Wettkampfsport, der sich in Deutschland in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts entwickelte. Die Anfänge dafür liegen vor dem Beginn seiner Regentschaft, aber er tat sehr viel für dessen gedeihliche Entwicklung. Auf den deutschen

Binnengewässern fanden die ersten Regatten erst in den 1860er Jahren statt. Die später jährlichen Reisen des Kaisers mit SMY ALEXANDRIA zur Ruderregatta im Juni nach Grünau (nach der Eingemeindung nun im Südosten Berlins gelegen), wurden zu einem im ganzen Land vielbeachteten Spektakel: bei „Kaiserwetter“ verfolgten Zehntausende Zuschauer die Wettkämpfe. Der regelmäßige Besuch der Regatta mit der ALEXANDRIA in Grünau wurde zum fast alljährlichen Ritual, inklusive Preisvergabe an die siegreiche Mannschaft (Höhepunkt war stets der „Kaiser-Vierer“). Schon die Ankunft der kaiserlichen Yacht, meist am Nachmittag um

16 Uhr, war immer ein vielbeachtetes Spektakel und mediales Großereignis, von dem zahlreiche Fotos und Postkarten vorhanden sind. Bis zu 50.000 Sportfans und Schaulustige besuchten bei Schönwetter alljährlich die traditionelle Grünauer Ruderregatta und feierten die Mannschaften an; die Tribünenplätze waren sehr teuer. Die Bahn führte zahlreiche Sonderzüge.

Im Jahr 1896 pachtete der Regatta-Verein das ganze Gelände im Bereich der Rennstrecke. An einem abgetragenen Landvorsprung wurde das „Sportdenkmal Berlin-Grünau“ errichtet, auf Initiative der inzwischen vielen Wassersportvereine, die sich entlang der Dahme bei Grünau etabliert hatten. Man wollte diesen Sport in einem gemeinsamen Monument würdigen. Es wurde dem national-romantischen Zeitgeist entsprechend in der Ausführung patriotisch, aber auch deutlich überregionaler, als ursprünglich geplant. Die Grundsteinlegung fand am 19. Juni 1897 statt, dieser Tag wurde



Kaiser-Yacht ALEXANDRIA in der Seitenansicht

zum „Wassersport-Festtag“ erklärt. Die Einweihungsfeier erfolgte ein Jahr später, am 12. Juni 1898. Zu dieser kam nun auch Kaiser Wilhelm II. persönlich mit der ALEXANDRIA angereist, die vor dem Denkmal anlegte. Tausende Schaulustige und die Presse nahmen Anteil am Ereignis. Der Platz vor dem Denkmal wurde in „Platz am Sportdenkmal“ umbenannt, das Monument selbst wurde später zum beliebten Ausflugsziel in der Umgebung. (Es wurde in der DDR-Zeit abgerissen; mehrere Initiativen zur Wiedererrichtung gab es nach der Wende auch für dieses Denkmal, bisher aber ohne nachhaltigen Erfolg).

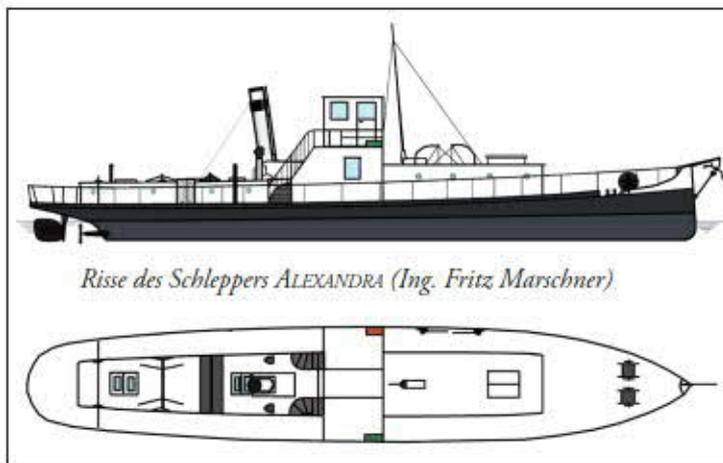
Die Ruderregatta in Grünau Mitte Juni 1914 fand noch statt. Der Kaiser kam per Auto, ging dann aber an Bord der ALEXANDRIA, um sein übliches Programm abzuspulen. Die geplante Abhaltung einer Ruder-Europameisterschaft in Grünau 1914 kam wegen der zunehmenden Spannungen nach dem Attentat von Sarajewo, gegen Wilhelms persönlichen Freund und seelenverwandten Erzherzog Franz Ferdinand, nicht mehr zustande.

Das Nachkriegsschicksal der ALEXANDRIA

Am 12. Dezember 1921 schrieb die Zeitung Linzer „Tages-Post“ einen Artikel über einen alten Dampfer, der zum Umbau in der Werft lag:

„Der Dampfer, der seit dem Zusammen-

bruch in Potsdam bei der Matrosenstation lag, wurde von einer jugoslawischen Holzgesellschaft A.G. in Sisak im Mai 1921 angekauft, die ihn nach Brandenburg a. H. überführen und in der dortigen Schiffswerfte zerlegen ließ. Mittels Bahn wurden die Schiffsteile nach Linz in die hiesige Werfte gebracht, wo die ehemalige Jacht unter fachkundigen Händen unter Leitung des Schiffskapitäns Gabriel Zannetti innerhalb kurzer Zeit eine neue Auf-er-stellung als Schleppdampfer feierte. Vor einiger Zeit fand der zweite Stapellauf der neu zusammengesetzten und um gebauten Jacht in der hiesigen Schiffswerfte statt.“ Der Umbau 1921/22 ist in Linz unter Baunummer 718 dokumentiert; der Stapellauf fand in dieser neuen Form als Schlepp- bzw. Zugschiff im Herbst 1921 statt und man kann davon ausgehen, dass dann ca. Anfang 1922



Risse des Schleppers ALEXANDRIA (Ing. Fritz Marschner)

Apatin in der Region Batschka mit ca. 14.000 Einwohnern hatte eine Schiffswerft und einen Donauhafen. Die ALEXANDRIA wurde 1929 bei Braun & Piri in Apatin in ALEXANDRIA umbenannt, wohl im Rahmen des Kaufs. Nach anderen Angaben war dagegen die Umbenennung in ALEXANDRIA bereits zuvor in Norddeutschland erfolgt, kurz vor dem Transport nach Österreich; das ist unwahrscheinlich, spielt für die Schiffsgeschichte aber keine Rolle. In

1928 bzw. spätestens 1929 kaufte die Firma Braun und Piri (auch Schreibweise „Piry“) in Apatin in der Wojwodina den Schleppdampfer. Die von Donauschwabern besiedelte Gemeinde



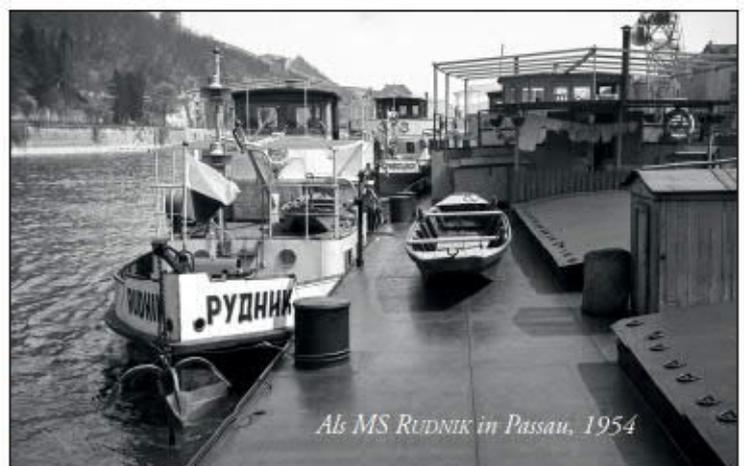
Als ALEXANDRIA in Freudenberg, 30er Jahre

Apatin hatte jedenfalls die nunmehrige ALEXANDRIA von 1929 bis ca. 1941 ihren Heimathafen.

Sofort nach Ankauf im Jahr 1929 schickten die neuen Besitzer Braun und Piri den Dampfschlepper wieder nach Linz und ließen ihn dort zum Motorschiff umbauen. Er bekam dabei zwei „Climax“-Glühkopf-Motoren (Akroyd-Motoren) mit je 60 PS Leistung (nach den Schiffspapieren je 100 PS). Sie sollen einzigartig laut gewesen sein.

MS ALEXANDRIA fuhr bis zum Krieg weiter als Zug-Motorschiff auf der Donau. Am 6. März 1941 wurde es von der jugoslawischen Kriegsmarine requiriert, wie in dieser Zeit auch viele andere Binnenschiffe, nachdem eine „Aktivierung“ (nicht aber Mobilmachung) der Streitkräfte ausgerufen worden war.

Das Schiff wurde dann im April 1941, beim deutschen Einmarsch in Jugoslawien, auf der Save, beim Dorf Zabrezje, von der eigenen Besatzung versenkt, etwa 38 km oberhalb (d.h. südwestlich) von Belgrad. Sie wurde aber im April 1942 wieder gehoben und von



Als MS RUDNIK in Passau, 1954

der Werft Krämer in Apatin zur Kriegsverwendung als Flussminenleger umgebaut und am 11. August 1942 als ALEXANDRA von der Kriegsmarine für die Donauflotte der Wehrmacht in Dienst gestellt.

Am 25. Oktober 1944 wird die ALEXANDRA im KTB der Donauflotte im Rahmen schwerer Kämpfe



Als MS RUDNIK in Passau, 1954

mit der Roten Armee auf der Donau in Südungarn erwähnt: „Um 01.30 Weitermarsch, HAMBURG jetzt mit Seeschlange im Schlepp. Von 04.20-07.00 Uhr schwere Kämpfe der Spitzengruppe mit Bechelaren, ALEXANDRA und HAMBURG mit bei Baja stehenden russischen Panzer- und Infanteriekräften sowie unter irrtümlichen Beschuss eigener Ufersicherungen, 31 Tote und 10 Verwundete bei der Doflo...“ Insgesamt be trugen bei diesen Kämpfen laut KTB im Verband die „Gesamtverluste 125 Tote und Schwerverletzte“.

Am 28. Oktober wird sie als Schlussfahrzeug eines im Gefecht stehenden Verbandes „auf Höhe Ercsi fahrend“ gemeldet, am 31. Oktober als „in Budapest liegend“. Der nächste KTB-Eintrag zum Schiff lautet: „16.12.44 Wachschiff ALEXANDRA a.D. gestellt.“ Sie wurde aber trotz dieser Außerdienststellung vor den anrückenden sowjetischen Truppen auf der Donau weiter nach Westen verlegt, dabei aber offenbar auch weiter zum Kampfeinsatz verwendet.

In diversen Dokumenten der Donauflotte taucht die ALEXANDRA auf ihrem Weg nach Westen jedenfalls noch mehrfach auf: am 19. Dezember 1944 in Komorn (Komárom) in

Nord-Ungarn, am 24. Dezember 1944 als Wachboot der Sicherungsgruppe der Donauflotte, am 1. Januar 1945 als Wachboot der Geleitgruppe unter Bootsmann Schuller, als Teil der „I. Kampf-Fl.“ (Korvettenkapitän Seifert) und am 15. Februar 1945 im Kommandobereich Wien. Am „15.02.1945... als Werkstattschiff dem WSP Einsatzkommando Ungarn zugeteilt“ (Wasserschutz-Polizei). Bei Kriegsende im Mai 1945 wurde die ALEXANDRA jedenfalls durch US-Einheiten als Kriegsbeute beschlagnahmt, wobei nicht ganz klar ist, ob das in Linz oder in

Deggendorf geschah.

MS ALEXANDRA wurde dann von den Amerikanern am 29. Mai 1947 an die Föderative Volksrepublik Jugoslawien ausgeliefert. Dort kam es offenbar zuerst zur Marine, wurde danach aber bald von der größten staatlich kontrollierten Binnenreederei JDRB bzw. ab 1952 JRB (Jugoslovensko rečno brodarstvo/ Jugoslawische Flussschiffahrt-Gesellschaft) als Schlepper RUDNIK in Fahrt genommen.

Als RUDNIK fuhr die ehemalige Kaiseryacht nach dem Krieg wieder häufig nach Österreich. Sie erlebte sogar noch einen weiteren Lebensabschnitt: 1955 bekam sie bei einem neuerlichen Umbau in der Deggendorfer Werft und Eisenbau Gesellschaft in Niederbayern statt der alten, in Linz 1929 eingebauten Glühkopf- neue Diesel-Motoren.

Sie fuhr noch bis 1964 auf der Donau, bevor sie von der JRB als Schlepperschiff aus dem aktiven Dienst genommen wurde. Aber ihr langer und abwechslungsreicher Lebenslauf ist damit noch immer nicht zu Ende.

Im Jahr 1964 wurde sie von der Belgrader Kiesbaggerei Gravel Transport BBP (Bagersko brodarsko preduzeće)

zur Verwendung als Ponton und Arbeitsplattform übernommen. Erst 1985 wurde die „ehemalige kaiserlich deutsche Binnenyacht ALEXANDRIA abgebrochen, irgendwo an der Donau, nicht ganz 100 Jahre nach ihrem Bau in Grabow an der Oder im Jahr 1887.

Epilog

Bei der Geschichte dieses kleinen, einzigartigen Schiffes handelt es sich in Summe nicht nur um ein Stück Marinegeschichte, sondern auch um ein Stück Lokalgeschichte der Region Berlin-Brandenburg mit ihren verzweigten Wasserwegen und ihrer reichen Binnenschiffahrt, zum Teil auch um Sportgeschichte und natürlich um ein interessantes Stück deutscher und europäischer Politik- und Herrschaftsgeschichte; am Rande handelt es sich aber auch um ein interessantes Stück Geschichte der Donauschiffahrt von 1921 bis 1985, auch wenn das Schiff hier nur als einfacher Schlepper bzw. im Krieg als Flussminenleger und Wachboot unterwegs war. Der mondäne Hintergrund der Schiffsgeschichte war auch hier noch vielerorts bekannt.

Technische Daten

(nach Erich Gröner: *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945* Band 6 S. 198)

Art des Schiffes: Doppelschraubendampfer

Wasserverdrängung: ca. 90 t

Länge 28 m (ü.a. 29,4 m)

Breite 4,76 m (ü.a. 5,10 m)

Tiefgang 0,7 m (max. 0,95 m)

Antrieb: zwei Zweizylinder-Verbund-Dampfmaschinen mit 140 indizierten PS, Kessel: einer

Wellen: zwei (mit dreiflügeligen Schrauben)

Geschwindigkeit: 9 Knoten (11,1 Knoten bei Probefahrt)

Der Autor hat über die Geschichte ein Buch veröffentlicht: „S.M.Y. ‚ALEXANDRIA‘. Die Binnenyacht von drei deutschen Kaisern und ihr Schicksal zwischen Havel und Donau“, epubli GmbH – Verlagsgruppe Holtzbrinck, Berlin 2020, € 15 (168 Seiten, Format DIN A5 quer, mit vielen Fotos, ISBN: 9783752971873).

Der älteste Schlepper der Adria

Michael Ellenbogen



Der erste und zugleich denkwürdigste Einsatz des kleinen Schiffes erfolgte am 6. Juni 1944, als die bisher größte Flotte der Marinegeschichte vor der Küste der Normandie Aufstellung nahm, um den zweiten Weltkrieg zu beenden. Eines dieser Schiffe war die heutige PLANKTON, die ein Jahr zuvor in der New Yorker Werft „Morris Heights“ im Auftrag des US-amerikanischen Unternehmens „Defense Plan Cooperation“ gebaut wurde. Die im Auftrag des Pentagon tätige Institution hatte während des zweiten Weltkrieges die Aufgabe, alle Truppenteile entsprechend ihren Anforderungen auszurüsten. Nach der Fertigstellung wurde das Zug- und Bugsierschiff dem „US-Army Transportation Corps“ übergeben und erhielt die strategische Bezeichnung „ST 771“. Im Einsatzgebiet vor der Normandie wurden mit Pontons künstliche Hafenanlagen gebaut, die der Entladung militärischer Güter dienen.

Der erste nichtmilitärische Eigner war



Schlepper PLANKTON längsseits an der Arbeitsplattform

ein französischer Unternehmer, der den „Kriegsveteranen“ im Jahr 1948 erwarb und ihm den Namen LUCIEN SAMURE gab. Im Jahr 1951 erwarb der „Norddeutsche Lloyd“ das Motorschiff und taufte es auf den Namen STUR.

Drei Jahre später war die STUR in einen Zusammenstoß mit einem U-Boot verwickelt und wurde schwer beschädigt. Das Schleppschiff wurde danach in Windeseile auf einer deutschen Werft repariert und wieder in den Dienst gestellt. An die Adria kam das Wasserfahrzeug 1968. Das in Split beheimatete Bergeunternehmen „Brodospas“ erwarb den „gebürtigen New Yorker“ und verlieh ihm den Namen ALTAIR, nach dem hellsten Stern im Sternbild des Adlers. Die ALTAIR versieht 24 Jahre bei der mittlerweile kroatischen Bergefirma ihren Dienst. Der kroatische Betrieb „Over-

land Trade“ erwarb das mittlerweile in die Jahre gekommene „schwimmende Arbeitspferd“ 1992 und ließ es zu einem Fischkutter umbauen. Ein weiterer Besitzerwechsel, der leider nicht näher dokumentiert ist, fand 1999 statt. Die auf Wasserbauten spezialisierte kroatische Firma „Sunadria“ erwarb das historische Schiff 2005. Seit mittlerweile 15 Jahren versieht die PLANKTON, wie



Schlepper PLANKTON in der Bugansicht



sie jetzt heißt, unermüdlich, treu und ohne Ausfälle, ihre Arbeit, indem sie schwere Bauplattformen oft hunderte Kilometer der Küste entlang zum Einsatzort zieht. Auch beim Neubau der Hafentrampe auf der Westseite der Insel Silba verschob der unverwundliche Schlepper die mit Baugeräten, Sand und Zement beladene Plattform. Mitte Juli 2020 wurden die Arbeiten beendet und die PLANKTON zog mit der schweren Plattform langsam zum nächsten Auftragsort.

Der kleine Schlepper wird noch vom Originalmotor, einem Chrysler 4-Zylinder-Diesel mit 750 PS, angetrieben. Die Einsatzfähigkeit und Sicherheit des Schiffes wird entsprechend den gesetzlichen Vorschriften jährlich kontrolliert. Große Reparaturen sind laut Aussage des Kapitäns sowie des Steuermannes kaum notwendig. Wenn aber Ersatzteile für die Maschine, das Getriebe oder die Ruderanlage gebraucht werden, sind diese, man würde es kaum glauben, immer noch in den USA zu bestellen und werden rasch an jene Werft in Kroatien geliefert, die das Schiff wartet. Der Eigentümer des Bauunternehmens „Sunadria“, Radojko Brnčić, ist sehr stolz auf den kleinen, starken und vor allem geschichtsträchtigen Schlepper, der hoffentlich noch bis weit ins 21. Jahrhundert hinein am Bau vieler neuer Hafenanlagen entlang der kroatischen Küste beteiligt sein wird.



Ansicht der Backbordseite, hinten längs die Arbeitsplattform

Auszug aus dem kroatischen Schiffsregister

(Stand: 01.10.2020)

Name: Plankton

Call sign: 9AA4497

IMO No: 6914526

Flag and port of registry:

Republika Hrvatska, Rijeka

Navigation area: 5 - National service

Ship type: Tug

Wichtigste technische Daten

Main propulsion engine:

Diesel, two stroke, single acting

General Motors CO. 8 567 ATS

Total Power Output: 515 kW

Number and type of propellers:

1, Fixed blade

Length overall: 26,85 m

Breadth: 7,34 m

Depth: 2,59 m

Freeboard: 0,66 m

Gross tonnage: 146

Net tonnage: 43

Speed: 7,5 kn



Die 750-PS-Hauptmaschine von Chrysler



Ein Generator des Schleppers PLANKTON

„Und lies schlagen eine Brücken ...“ Gedenken an Professor Dipl.-Ing. Dr. Kurt Schaefer

Herbert Klein



Lieber Kurt,

nun also bist du zum letzten Ankerplatz aufgebrochen, aber bleibst in unseren Herzen. Es ist also Zeit, Abschied zu nehmen, dir zu danken für die viele Zeit, die du meinen und unseren Anliegen gewidmet hast, die du für uns da warst und geduldig unsere Fragen beantwortetest. Du bist nun nicht mehr unter uns, deine wunderbaren Modelle und schönen Bücher werden uns immer an dich erinnern.

Immer einen Handbreit Wasser unter dem Kiel!

Herbert

Dipl.-Ing. Dr. techn. Kurt Schaefer wurde am 16. September 1922 als Sohn des Tierarztes Dr. Gustav Adolf Schaefer und der Lehrerin Editha im dritten Wiener Gemeindebezirk geboren. Seine schulische Laufbahn endete 1941 mit der Matura. Anschließend wurde er zum Reichsarbeitsdienst eingezogen, dann kam er zur deutschen Wehrmacht als Bordfunker auf einem Flugsicherungsboot im Mittelmeer und erhielt eine seemannische Ausbildung. Aus dieser Zeit stammt seine Bekanntschaft mit Hans Hass und Rupert Riedl.

Bei Kriegsende entging er der Gefangenschaft und erreichte schließlich im Sommer 1945 Gmunden, wohin seine Familie geflohen war. Da er als Bordfunker einiges seemannisches Wissen erworben hatte, konnte er Engelbert Frauscher überzeugen, dass er der rechte Gehilfe in der ehemaligen Schiffswerft von Abe-king und Rassmusen (heute die berühmte Bootswerft Frauscher in Gmunden) sei. Indem Yachten sowie Sturmboote der Wehrmacht für die amerikanischen Besatzungstruppen hergerichtet wurden, erwarb Dr. Schaefer umfassende Kenntnisse des traditionellen Holzbootsbaues. Schon seine Eltern nahmen ihn mit auf zahlreiche Reisen und Wanderungen und weckten in ihm so ein tiefes Interesse für die Natur, dank einiger Dalmatienurlaube auch für das Wasser und das Segeln. So baute er sich als Bub schon ein erstes Segelboot. Die Stationierung am Mittelmeer bot ihm die Gelegenheit zu ersten Tauchgängen. Seit 1942 beschäftigte er sich mit dem Bau von Unterwasserkameras, wobei das Besondere an seinen Kameramodellen war, dass sie nicht etwa „normale“ Kameras in einem, meist riesigen und unhandlichen, druckfesten Gehäuse waren, sondern tatsächlich Unterwasserkameras darstellten, bei denen schon das Kameragehäuse druckfest ausgeführt wurde. So waren sie vergleichsweise winzig und konnten von frei schwimmenden Tauchern problemlos verwendet werden. Schaefer entwickelte sie bis zur elektrischen 16mm-Kamera weiter. Eine wesentliche

Voraussetzung für die später von österreichischen Wissenschaftlern erbrachten Spitzenleistungen der Unterwasserfotografie. Auch Hans Hass konnte erst mit diesen Kameras „frei schwimmend unter Fischen“ seine bis heute berühmten Unterwasserfilme drehen.

So wie sich die persönlichen Tauchutensilien von Hans Hass schon seit 2001 im Aquazoo – Löbbbecke-Museum befinden, wo sie mithilfe der Stadt Düsseldorf angekauft wurden, kaufte dieses Museum 2010 auch die wesentlichsten Stücke von Schaefers Sammlung von Unterwasserkameragehäusen, die dort einen eigenen Ausstellungsraum erhalten haben. Die Recherchen zur Geschichte dieser Kameras haben ergeben, dass sie etwa 10 Jahre vor den Kameras von Jacques-Yves Cousteau vollkommen einsatzbereit waren.

Obwohl er 1946 sein Architekturstudium an der Technischen Hochschule in Wien begann (Diplom 1954), fand er Zeit, sich an einigen Forschungsprojekten der Universität Wien zu beteiligen: der Aufnahme der Pfahlbauten in den österreichischen Alpenseen von 1949 bis 1951 in mehreren Kampagnen sowie der Unterwasserexpedition der Universität Wien 1952.

Schon bald nach dem Krieg erwarb er die 6-m-R-Yacht THERESIA, die er umfassend restaurierte und dann auf den Seen und auch auf der Adria segelte. Seine Arbeit an diesem Schiff dürfte so gut gewesen sein, dass es noch heute am Wörthersee gesegelt wird. Als er schon nicht mehr der Jüngste war, baute er davon an der Alten Donau eine 2:1-Verkleinerung namens RESERL, mit der er bis weit über 90 den Millstättersee unsicher machte. Erst vor wenigen Wochen verkaufte er dieses Boot – mir sagte er, er sei nun, mit knapp 98, endgültig zu alt zum Segeln – und – es soll wieder an die Alte Donau kommen. Ja, es wäre nicht Kurt Schaefer gewesen, wenn er nicht von der Verkleinerung eine weitere 5:1-Verkleinerung für den Verein Freunde Historischer Schiffe gemacht hätte: Die MIRÉ – Minireserl – Maßstab 1:10.

Sport war für ihn immer sehr wichtig: Das Schwimmen, Tauchen, Segeln und das Skifahren. Im Winter auch als Skilehrer in Saalbach auf der Schönbergalp. Da damals das Wedeln aufkam, baute er gleich ein Wedel-Trainingsgerät. Mit 92 war er das letzte Mal in Saalbach Skifahren.

Bis 1982 dauerte seine aktive berufliche Tätigkeit als Architekt in verschiedenen Architekturbüros. Sie umfasste alle einschlägigen Aufgaben, aber auch den Entwurf von Yachten oder von einem Unterwasserhaus.

Das Ende der aktiven Berufstätigkeit war auch die herbeigesehnte Gelegenheit, endlich einen langgehegten Wunsch zu vollenden, den nach der Verfassung einer Dissertation zum Erwerb des Dr. techn. Sein Thema war der historische Holzschiffbau auf der Donau, die Betreuer waren Univ.-Prof. Dr. Hiesmayr (Architektur) und Univ.-Prof. Dr. Schwaneke (Schiffbau), die Dissertationsschrift, verfasst an der TU Wien (mit Auszeichnung), Grundlage seiner weiteren Forschung. Ausgehend davon erarbeitete sich Dr. Schaefer immer weitere einschlägige Wissensgebiete, ständig begleitet von zahlreichen Publikationen, Vorträgen und Ausstellungen.

Herausragend war seine Gabe, Wissen nicht nur anzusammeln und abstrakt wiederzugeben, sondern bis ins kleinste Detail so anschaulich darzustellen, dass jeder Betrachter in der Lage ist, seinen Gedanken zu folgen, zu sehen, was sonst nur in dicken Bänden zu beschreiben wäre. Und das schafft die Verbindung zum eingangs gewählten Motto „Und lies schlagen eine Brücken ...“.

Dieses Zitat aus dem Prinz-Eugen-Lied, uns allen aus der Kindheit bekannt, ist Klammer zwischen dem Vergangenen und unserem heutigen Wissen über diesen Teil der Türkenkriege. Jeder weiß, dass es Prinz Eugen gelungen ist, Belgrad von den Türken zu erobern, indem er diese im Rücken umging, weil seine Truppen auf einer Schiffs-„Brücken“ die Donau übersetzen konnten. Doch wer weiß schon, woher diese Schiffe kamen, wer sie baute und wie sie ausgesehen haben? Schiffe, die zur Gestaltung des Antlitzes Europas mehr beigetragen haben, als so manche Schlacht.

Es ist das unbestreitbare Verdienst Dr. Schaefer's, uns die Kenntnis der his-

torischen Schiffe auf der Donau nahe gebracht zu haben. Die einzelnen „Armamente“ wurden nur in (Türken-) Kriegszeiten aufgestellt und zumeist bald nach Friedensschluss wieder desarmiert. Und obwohl viele der damaligen Schiffe in und um Wien gebaut wurden, gingen sie so schnell nach Osten ab, dass die Chronisten der Zeit selten mehr als einige Skizzen lieferten. Umso schwieriger war die Rekonstruktion, die beispielsweise im Falle des Schiffbau-meisters Åhsberg nach Schweden oder des Hepp an den unteren Rhein führte, um den von ihnen verwendeten Techniken auf die Spur zu kommen, die, je nach der Herkunft des Meisters, große Unterschiede aufwiesen.

Es ging Dr. Schaefer aber keinesfalls nur darum, uns die Konstruktion historischer Schiffe oder ihre mehr oder weniger ruhmvolle Vergangenheit nahezubringen. Mit der ihm eigenen Akribie untersucht er auch die Lebensumstände an Bord bis hin zur Nahrung. Einmal gefragt, warum denn der Matrose auf dem Modell-Schiffsabort der THERESIA ein so angestregtes Gesicht mache, meinte er: „Hauptnahrungsmittel waren Bohnen, Linsen und andere Hülsenfrüchte ...“.

Tatsächlich bleibt es bei Dr. Schaefer selten bei einer abstrakten Beschreibung. Sein in 12-jähriger Arbeit entstandenes Meisterwerk, in Tiefe und Qualität der Auseinandersetzung einer der ganz großen wissenschaftlichen Monografien gleich, das Modell der Donaufregatte THERESIA, zeigt so viel Lebendigkeit und Details, dass auch die Juroren des jährlich in London um den Maze-Pokal stattfindenden Weltmeisterschaft im Jahr 2000 nicht umhin konnten, das Modell mit ersten Preisen in allen Kategorien zu bedenken, in denen es überhaupt gewertet werden konnte. Als erstes Modell aus Österreich in der hundertjährigen Geschichte des Pokals. Überhaupt endete jeder seiner Antritte bei Welt- und ähnlichen Meisterschaften mit einer Goldmedaille.

Heute finden sich seine Modelle in allen einschlägigen Museen Österreichs wie dem Heeresgeschichtlichen Museum, Museum der Stadt Wien sowie im Schifffahrtsmuseum Grein. Der größte Teil seines Schaffens aber findet sich im Schifffahrtsmuseum Spitz an der Donau, das dank seiner Kuratorenschaft einen

beinahe lückenlosen Überblick über die Geschichte des Schiffbaus an der Donau bietet, nebst dem von ihm restaurierten und erforschten Wrack des Altenwörther Schiffs aus dem Biedermeier. Zuletzt baute er, gut 90-jährig, die historische hölzerne Rollfähre von Spitz an der Donau nach.

Dazwischen hielt er Vorträge über Donauschiffstypen und die Techniken historischer Schiffbauer sowie ihre Umsetzung im Modell. Neben zahlreichen Aufsätzen umfasst seine umfangreiche Publikationsliste Bücher die historischen Schiffe in Wien oder die flinken Kriegsschiffe auf der Donau, Tschaiken, einen an die Galeeren des Mittelmeers angelehnten Kriegsschiffstyp, Nassern oder Kanonierbarken. Sein letztes Werk über die Handelsschiffe auf der Donau konnte leider nicht mehr verwirklicht werden.

Und noch einmal, nachdem die von ihm entwickelten Unterwasserkameras in den wichtigsten Museen ausgestellt wurden, baute er eine Unterwasserkamera. Nachdem er die wesentlich verbesserte Kamera No. 3 fertiggestellt hatte, benötigte er die No. 2 nicht mehr und verkaufte sie an jemanden, der nur ein Jahr später der erste bekannte Borreliose-tote Österreichs wurde; seither ist die Kamera verschollen. Er hatte aber noch die Modeln für die Gehäuseteile und so begann er mit 96 Jahren, nochmals eine No. 2 zu bauen. Er war schon sehr weit vorangekommen ...

Dipl.-Ing. Dr. Kurt Schaefer war seit 2001 Ehrenmitglied des Vereins Freunde Historischer Schiffe. Für viele Modellbauer unter den Mitgliedern, aber auch das Erkennen schiffshistorischer Zusammenhänge, war Dr. Kurt Schaefer eine unerschöpfliche Informationsquelle.

2005 wurde Dipl.-Ing. Dr. Kurt Schaefer durch Herrn Bundespräsident Dr. Heinz Fischer der Berufstitel „Professor“ für seine Verdienste zuerkannt.

2012 erhielt Prof. Dipl.-Ing. Dr. Kurt Schaefer vom Land Niederösterreich das Große Silberne Ehrenzeichen für Verdienste um das Land Niederösterreich.

Prof. Dipl.-Ing. Dr. Kurt Schaefer war verwitwet und hat 2 Kinder, Kurt und Helga. Er verstarb am Sonntagabend, 24. Mai 2020, im Beisein seiner Kinder im Landeskrankenhaus St. Pölten.

Juan Sebastián de Elcano

Ein traditioneller spanischer Toppsegelschoner 2019 bei der Kieler Woche an der Tirpitzmole

Detlef Ollesch



Zur Kieler Woche 2019 hat mit dem spanischen Viermasttoppsegelschoner JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO eines der größten und ältesten traditionell getakelten Schiffe der Welt an der Tirpitzmole im Marinestützpunkt Kiel festgemacht.

Das Segelschulschiff der spanischen Marine lief am 5. März 1927 bei Echevarrieta y Larrinaga in Cádiz vom Stapel und wurde am 17. August 1928 in Dienst gestellt. Mit seiner Länge von 113,10 m (Lüa) bzw. 88,13 m (KWL), Breite von 13,10 m und maximalem Tiefgang von 6,80 m kann es für sich in Anspruch nehmen, das größte Schiff mit Schonertakelung zu sein.

2019 besuchte es im Rahmen seiner 91. Ausbildungsreise Häfen in Kolumbien, Kuba, Mexiko, den Vereinigten Staaten von Amerika, Portugal, Polen, Deutschland und Spanien, darunter Guetaria im Baskenland.

Letzteres ist kein Zufall, denn in der nordspanischen Kleinstadt wurde 1486 oder 1487 der Namensgeber des Schiffes geboren. Und dieser brach vor genau 500 Jahren zu einer Fahrt auf, die zur ersten Weltumsegelung in der Geschichte der Menschheit werden sollte. Das war weder geplant, noch spielte



*JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO bei Queensland (Australien)
John Oxley Library, State Library of Queensland, Autor unbekannt*

Juan Sebastián Elcano zu Beginn der Reise eine übermäßig herausragende Rolle unter den 245 Männern aus zehn Nationen (überwiegend Spaniern, aber beispielsweise auch drei Deutschen), die am 10. September 1519 von Sanlúcar de Barrameda aus unter dem Kommando von Ferdinand Magellan in See stachen. Geografisches Ziel der Expedition mit fünf Schiffen waren die „Gewürzinseln“, also die heute zu Indonesien gehörenden Molukken, kaufmännisches und machtpolitisches Ziel der Einkauf von Gewürzen zum Erzeugerpreis unter Umgehung des portugiesischen Seehandelsmonopols.

Elcano, ursprünglich Kapitän eines Handelsschiffes, war zehn Jahre zuvor in die spanische Marine eingetreten, um einer Verurteilung wegen des verbotenen Verkaufs seines Schiffes ins Ausland zu entgehen. Er gehörte zur Besatzung der Nao CONCEPCIÓN. Auf ihr diente er als Verantwortlicher für die Navigation. Ob dieses im Rang eines Offiziers oder eines Bootsmannes geschah, wird in der Literatur unterschiedlich dargelegt. Auf jeden Fall gehörte er zu den Meuterern, die am 1. April 1520 wegen der schlechten Versorgungslage kurz vor der Überwinterung in Patagonien die Rückkehr nach Spanien verlangten. Magellan konnte den Aufstand niedergeschlagen. Einer der drei meuternden Kapitäne wurde hingerichtet, ein weiterer später ausgesetzt. Der dritte war im Kampf gefallen. Elcano kam ungeschoren davon.

Am 22. Mai 1520 ging mit der Nao SANTIAGO das erste Schiff der Expedition verloren. Nach dem Überstehen des Südwinters und der zeitraubenden Suche einer Durchfahrt, die mit der heutigen Magellan-Straße schließlich gefunden wurde, erreichten drei der Schiffe am 28. November 1520 den Pazifischen Ozean. Auf der vierten und größten Nao, der SAN ANTONIO, war zwischenzeitlich eine erneute Meuterei ausgebrochen, die dazu führte, dass das



*JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO bei der Kieler Woche 2019
Bild: KarleHorn unter CC BY 3.0*

Schiff sich auf den Rückweg nach Spanien machte.

Am 6. März 1521 erreicht die Expedition die Marianen. 98 Tage Hunger, Durst, Skorbut und andere Krankheiten liegen hinter den Männern, von denen 19 diesen bis dahin längsten Törn der abendländischen Seefahrt nicht überleben.

Die Philippinen werden am 16. März erreicht. Hier sind die Spanier zunächst erfolgreich in der Verbreitung des Christentums, ihr Angriff auf die Insel Mactan am 27. April 1521 scheitert jedoch. Unter den Gefallenen ist auch Ferdinand Magellan. In der Folgezeit werden so viele der Europäer getötet, dass ein weiteres Schiff, die CONCEPCIÓN, aufgegeben werden muss. Die Überlebenden können nur noch die Naos TRINIDAD und VICTORIA bemannen.

Weiter geht es nach Borneo, das nach 35 Tagen – aber auch überhastet – verlassen werden muss. Jetzt kommt der große Moment des Juan Sebastián Elcano. Er wird zum Kapitän der VICTORIA gewählt. Gonzalo Gómez de Espinosa, der bisherige Profoss der Flottille, führt die TRINIDAD.

Am 6. November erreichen die beiden Schiffe nach langer Suche endlich die Molukken-Insel Tidore, wo sie nach Verhandlungen mit dem Sultan die begehrten Gewürze erwerben konnten. Bereits seit zehn Jahren bildete

die Insel einen der östlichsten Punkte des portugiesischen Gewürzhandels, so dass es für die Spanier ratsam war, ihren Aufenthalt dort nicht sehr in die Länge zu ziehen. Die TRINIDAD muss jedoch erst noch repariert werden. Sie wird später versuchen, über den Pazifik zurück nach Spanien zu segeln, was jedoch in einem Desaster endet. Von ihrer Besatzung werden nur fünf Männer als Gefangene der Portugiesen nach Europa zurückkehren, darunter der deutsche Geschützmeister Hans Barge aus Aachen, der 1527 in einem Lissaboner Gefängnis stirbt.

So sticht die VICTORIA unter dem Kommando von Elcano am 21. Dezember 1521 mit 47 Europäern und 13 angeheuerten Einheimischen alleine in See. Über Timor erreicht sie den Indischen Ozean, für deren Überquerung sie zwölf Wochen benötigte. Das Kap der Guten Hoffnung wird am 19. Mai 1522 umsegelt. Am 9. Juli 1522 steuert Elcano die damals bereits portugiesischen Kapverden an. Nach 21 Wochen auf See, dem Verlust des vorderen Mastes und von 21 Mann Besatzung, muss er das Risiko, von den Portugiesen als spanisches Gewürzschiff erkannt zu werden, eingehen, um Material Vorräte, aber auch Mannschaften zu ergänzen. Es kommt, wie es schlimmer kaum zu erwarten ist. 13 Mann seiner Besatzung geraten in portugiesische Gefangenschaft, der er und der Rest seiner Leute sich nur durch umgehende Flucht entziehen können.

So sind es nur 21 Männer – 18 Eu-

ropäer und drei Ostinder –, die am 6. September 1522, also fast drei Jahre nach dem Start des Unternehmens, den Ausgangshafen Sanlúcar (wieder) erreichen. Der Verkaufserlös für die zirka 26 Tonnen Gewürze, die sie mitbringen, reicht nicht, um die Kosten der Expedition zu decken. Daran ändert auch die Versteigerung der VICTORIA nichts, die danach noch zwei Reisen in die Karibik unternahm, von deren zweiter sie im Jahr 1527 nicht mehr zurückkehrte.

Für Juan Sebastián Elcano hatte sich das Unternehmen jedoch finanziell gelohnt, sein Anteil an den mitgebrachten Gewürzen machte ihn zum reichen Mann. Außerdem wurde er von König Karl I. in den Ritterstand erhoben. Aber bereits fünf Jahre später ereilte ihn sein Schicksal: Auf einer erneuten Expedition zu den Gewürzinseln unter Jofre de Loaisa, an der er als Chefnavigator teilnahm, starb er im Juli oder August 1526 irgendwo auf dem Mittelpazifik.

Während die heutige spanische Marine ihr Segelschulschiff nach dem ersten Weltumsegler benannt hat, betreibt die in Sevilla ansässige Fundación Nao Victoria das 1991 gebaute gleichnamige Replikat des Schiffes, mit dem Elcano nach Europa zurückkehrte. Auch die neue Nao VICTORIA hat die Welt inzwischen umrundet – dabei allerdings nicht die Magellanstraße, sondern den Panama-Kanal durchfahren. In den vergangenen Jahren war auch dieses Schiff zu Besuch in Deutschland – und zwar im Gegensatz zu den historischen Originalen im friedlichen Zusammenspiel mit der portugiesischen Karavelle BOA ESPERANÇA.



JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO bei einem Meeting in Pensacola (Florida)
Scott Halford unter CC BY 3.0

Venedig wird grüner:

Die Stadtverwaltung hat mit dem Energieversorger Enel X an der Fondamenta della Misericordia eine Pilot-Ladestation für Elektroboote installiert. Die Station ähnelt einem üblichen Dalben, oben sitzt ein leuchtend blauer Kegel, und sie enthält einen Steckkontakt zum Anschluss eines Elektrobootes von 3,2 bis 22 kW Leistung.

(live.comune.venezia.it/pS)

Versuche, die Sichtbarkeit des Unterseebootperiskop zu vermindern

Eleonora L. Lichtenecker, Nikolaus A. Sifferlinger



Mit dem k.u.k. U 1 in Brioni und dem deutschen U 16 in Kiel im Jahre 1915

Bei ruhiger See konnte ein Unterwasserperiskop eines fahrenden Unterseebootes an der Oberfläche bei aufmerksamer Beobachtung gut ausgemacht werden. Die Gründe dafür waren einmal das Periskop selbst, welches wie ein Rohr rund ein Meter aus der Oberfläche hervorragte, und dann die Bug- und Heckwelle, die das Periskop erzeugte.

Weltweit wurden verschiedenste Versuche gemacht, wie man die U-Boot Periskope unsichtbar machen könnte. Eine holländische Theorie war eine sinnreiche Anbringung von Linsen und Spiegeln am Schiffskörper, die dem Kommandanten erlaube, die notwendigen Beobachtungen zu machen, um sein Tauchboot zu steuern.¹

Eine amerikanische Erklärung hingegen war, dass man um das U-Boot unerkennlich zu machen, das Periskop mit den Farben des Regenbogens bemalen könnte. Das auf diese Weise entstandene Spektrum sollte in einer gewissen Entfernung sich zu weißen Lichtstrahlen zusammenfügen und das Periskop vollständig unsichtbar machen.²

Sowohl die k.u.k. Kriegsmarine als auch die deutschen Heeresverwaltung waren an Lösungen interessiert, und als der österreichische Erfinder und Offizier Oberleutnant a.D. Ing. Otto Gergacsevics Anfang 1915 Vorschläge präsentierte, wie die Sichtbarkeit der Unterseebootperiskope verringert werden könnte, sofort bereit, entsprechende Versuche zu

unterstützen. Die Geschichte dazu und die Versuchsergebnisse sind in den Akten des Österreichischen Staatsarchivs, des Kriegsarchivs und im Archiv der Republik erhalten.³ Durch die Aufarbeitung des Krypto-Nachlasses von Ing Otto Gergacsevics fanden sich weitere Details.

Am 1. Juni 1914 hatte Ing. Gergacsevics soeben geschafft, auf Grund diverser Krankheiten den zeitlich begrenzten fünfjährigen Ruhestand in einen permanenten Ruhestand umzuwandeln, und den Berufsoffizierstand beendet⁴, als 28 Tage später beim Attentat von Sarajevo der Thronfolger Österreich-Ungarns Erzherzog Franz Ferdinand und seine Gemahlin Sophie Chotek, Herzogin von Hohenberg, bei ihrem Besuch in Sarajevo von Gavrilo Princip ermordet wurden.

Am 28.07.1914 erklärte Österreich-Ungarn Serbien den Krieg und Ing. Gergacsevics meldete sich zur freiwilligen Kriegsdienstleistung als Leutnant a.D. beim k.u.k. Kommando der Infanterie Kadettenschule in Wien (Vorgesetzter: Schulkommandant k.u.k. Oberstleutnant Adolf Proksch).

Die Nachrichten vom westlichen Kriegsschauplatz in Deutschland, namentlich aber die Verwendung von Zeppelin-Luftschiffen und anderen Kriegsfahrten nach England sowie deren Schwierigkeiten bei unsichtigem, nebligem und wolkigem Wetter veranlassten Ing. Gergacsevics zur Ausarbeitung eines Projektes, welches er dem österreichischen Kriegsministerium vorlegte. Da Österreich keine Zeppeline hatte, gab es das k.u.k. Kriegsministerium an das preussische Kriegsministerium weiter. Das Projekt fand Interesse und

er wurde telegraphisch nach Berlin zur Inspektion der Luftschiffertruppe kommandiert.⁵

Während Gergacsevics nun an seiner Zeppelin Spähgondel unter der Aufsicht Graf Zeppelins arbeitete, beschäftigte ihn auch schon Anfang Februar 1915 die Unsichtbarmachung der U-Boot Periskope und er war mit seinen Ideen an die k.u.k. Kriegsmarine herangetreten, die ihn zu Versuchen nach Pola einlud.

Über die Versuche berichtete Ing. Gergacsevics am 12. Mai 1915:⁶

„Zufolge meines Vorschlages an Seine Exzellenz, dem Herrn k.u.k. Feldzeugmeister Leopold Schleyer Edler von Pontemalghera, wurde ich von der k.u.k. Marine Sektion des Kriegsministeriums zwecks Durchführung von Versuchen nach Pola entsendet.

Meine Kommandierung an das Königl. Preussische Kriegsministerium zwecks Konstruktion meiner Anhängengondel für Zeppeline gestattete mir nur ein Stätiges Abkommen, sodass ich die provisorischen Versuche innerhalb 3 Tagen erledigen musste.

Abreise Berlin am Montag den 3. Mai 8 Uhr Abends, Ankunft Wien Dienstag den 4. früh – Vorstellung in der k.u.k. Marine Sektion – Einkauf von Spiegelscheiben – Abreise Abends – Ankunft Pola am Mittwoch den 5. um 3 Uhr Nachmittag – Meldung beim Hafendirektorat, Einschiffung auf S.M.S. PELIKAN, der Unterseebootstation in Brioni. – Entgegennahme der Instruktion und Besprechung der Versuche mit dem Kommandanten, Herrn k.u.k. Korvettenkapitän Franz Ritter von Thierry. Beistellung des Unterseebootes U 1 – Kommandant Herr k.u.k. Linienschiffsleutnant Nejebsy.⁷

1 in „Die Zeit“, 11.4.1916, Unterseeboote ohne Periskop, Titelseite

2 in „Deutsche Zeitung“, 5.9.1915, Das unsichtbare Unterseeboot, S. 6

3 Österreichisches Staatsarchiv, Kriegsarchiv, unter OK/MS 1-5/5 ex 1915, mit den Einzelakten OK/MS 2586, 2807, 2913, 3013, 3068, 3082, 3329, 3732, 4246, 4287, 4563

4 ÖStA, Kriegsarchiv KA/Personalunterlagen/Karton 782/Superarbitrierungsakt Ing. Gergacsevics

5 Technik und Zukunftskrieg: ein Auszug aus Rundfunk- und öffentlichen Vorträgen, Otto Gergacsevics, Amalthea Verlag, Zürich Leipzig Wien, April 1932, S 26

6 OK/MS 3929 ex 1915, Bericht über Versuche mit Spiegel-Periskope

7 Linienschiffsleutnant Franz Nejebsy, Geburts-Jahr-

Beginn der Versuche Donnerstag den 6. Mai früh. Ich liess in Pola eine sechseckige Röhre anfertigen, 90 cm hoch, Durchmesser im Innern 80 Millimeter. Die Polygonflächen wurden mit 43 Millimeter breiten, 90 cm hohen Spiegelplatten belegt, diese Röhre über das Periskop des „U 1“ geschoben und mit Isolierband befestigt...

Sodann tauchte das Boot und fuhr cirka 400 Meter ins Meer hinaus. Wir beobachteten von Bord des „Pelikan“ aus die Bewegungen. Es zeigte sich nun, dass bei gewissen Stellungen der Röhre die Sichtbarkeit sehr vermindert, bei anderen Stellungen jedoch erhöht war und zwar dann, wenn die eine Fläche direkt dem Beobachter zugewendet war...

... befand sich das Boot zwischen Sonne und dem Angriffsobjekt, war das Periskop fast nicht zu sehen, - war jedoch das Angriffsobjekt zwischen Sonne und Boot, so erschien die eine Fläche des Polygenes sehr hell, indem es die beleuchtete Meeresoberfläche reflektierte.



Abb. 1: Der spiegelnde Zylinder an der Spitze des Periskopes von U 1 am 6. Mai 1915 (Alle Versuchsfotos aus Fotoalbum im Besitze von E.L. Lichtenecker)

Herr Korvettenkapitän von Thierry liess sodann den Scheinwerfer in Tätigkeit setzen, und das Periskop anblitzen. Es waren keinerlei Effekte zu bemerken, was auch der Theorie entspricht; sämtliche von einer Höhe als das Periskop gelegenen Stelle eintreffenden Strahlen müssen in das Wasser reflektiert werden.

Von dem in voller Fahrt unter Wasser befindlichen Boot mit gehobenen Periskop machte ich dann verschiedene kinematographische Aufnahmen... Dieselben werden gestatten, ganz genau den Verlauf der Spiegelung während der Fahrt mit und gegen die Sonne zu konstatieren.



Abb. 2: Unterseeboot U 1 mit dem verspiegelten Teil an der Spitze des Periskops am 6. Mai 1915

Als Ergebnis des ersten Tages kam die Kommission ... zu dem Resultate, dass es zweckdienlich wäre, die schädliche Fläche zu beseitigen, das heisst, jene Fläche, welche fallweise parallel dem Beobachter sich befindet möglichst schmal zu gestalten, - also ein möglichst vielseitiges Polygon, - und als Ideal einen spiegelnden Cylinder wählen. - Damit wurde mein Vorschlag bestätigt, den ich schon am 2.Feb. machte, eine spiegelnde Cylinderröhre zu wählen.



Abb. 3: Die über Nacht gefertigten neuen Spiegelzylinder

Um den Versuch nun systematisch fortzusetzen, fertigte ich über Nacht zwei weitere Röhren an, und zwar teilte ich die eine in 3 Teile, und belegte das untere Drittel mit 8, das mittlere mit 16 und das oberste mit 32 Spiegelstreifen; an den Verbindungsstellen mit Siegellack und Isolierband befestigt... Die zweite Röhre war zylindrisch und hochglänzend vernickelt und poliert.

Um nun einen Vergleich mit der normalen Periskopröhre zu ermöglichen, wurden diese Röhren nicht über das Periskop, sondern über die hölzerne Flaggenstange des U-Bootes geschoben.“



Abb. 4: Montage des dritten Prototyps mit glatter Oberfläche am Flaggenstock von U 1



Abb. 5: Erprobung des zweiten Prototyps mit drei Spiegelsektion. U 1 fährt getaucht in der Bucht von Fasana am 7. Mai 1915

Mit diesen zwei Röhren wurden weitere Versuche gemacht und obwohl kein eindeutiges Ergebnis erzielt wurde, bemerkte Gergacsevics:

... dass die normale Periskopröhre 75 Millimeter Durchmesser besitzt, während die 3-teilige Spiegelröhre und die spiegelnde Spiegelröhre einen Durchmesser einen Durchmesser von 130 Millimeter besaßen, um über den Kopf des Periskopes geschoben zu werden zu können ... Trotzdem erscheint die Spiegelröhre nicht viel stärker als der 30 Millimeter starke Flaggenstab...und...

Aus einer Entfernung von 80 Metern war sie schon fast nicht sichtbar.

Aber Ing. Gergacsevics machte eine noch viel wichtigere Beobachtung, die sich für die tatsächliche scheinbare Unsichtbarmachung als viel bedeutender erweisen sollte:

„Eine weitere Beobachtung, die ich machte, war die, dass speziell bei glatter See sich das U-Boot weniger durch die Röhre selbst, als durch die während der Fahrt durch das Kielwasser der Röhre aufgeworfenen Wellen verrät. ...

Diesen Übelständen...ist jedoch bei glatter See auf zwei Arten beizukommen. Entweder, das Periskop wird während des Anpirschens erst dann gehoben, wenn das Boot die langsamste Fahrt hat oder völlig ruhig steht oder man gibt der Röhre eine möglichst günstige Form – als solche erweist sich die Tropfen oder Fischform. Es wäre demnach die runde Röhre des Periskopes mit zwei halbfischförmigen spiegelnden Cylinderhälften zu umgeben. Da das Periskop aber drehbar ist, darf diese flache Hülse an der Drehung nicht teilnehmen, wie ansonsten die Breitseite mehr Widerstand bieten würde; es muss vielmehr die Längsseite des Hülsenquerschnittes immer parallel mit der Längsachse des Bootes, also immer in der Fahrtrichtung, bleiben.

Abschließend bietet Gergacsevics an zwei weitere Versuche an: einerseits eine simple Verminderung der Sichtbarkeit durch die Anbringung einer fixen runden, spiegelnden Röhre um das Periskop, als auch andererseits überhaupt das Kielwasser durch die oben beschriebene Vorrichtung zu vermeiden.

Am 20. Mai 1915 wurde dem k.u.k. Ministerium mitgeteilt, dass die Versuche mit den Spiegelabdeckungen für Schrohre nach dem Zeiss-System nicht zu einem annehmbaren Erfolg geführt hätten. Jedoch sei gegen eine Lieferung der notwendigen Unterlagen bzw. fertiger spiegelnder Hüllen für die Vornahme weiterer Versuche nichts einzuwenden. Über die weiteren Versuche für eine Spiegelperiskopröhre berichtete Ing. Gergacsevics

am 16. Juni 1915:⁸

Zufolge meines Berichtes vom 12 Mai 1. J. über die Versuche mit dem Spiegelperiskope erhielt ich mit Zuschrift vom 22. Mai 1. J der k.u.k. Marinesektion O.K./M.S. No 3329 den Auftrag, Spiegelröhren in Berlin zu beschaffen.

Demgemäss setzte ich mich sofort am 28. Mai mit der optischen Anstalt Goerz in Verbindung und bestellte nach eingehender Konferenz mit den Herren dieser Firma Röhren nach meinen Angaben. Die Lieferung derselben dürfte noch ein bis zwei Wochen dauern.

Am 9. Juni 1915 meldet die Optikfirma Carl Zeiss in Wien, das sie „eine vollständig eingerichtete Apparatur von spiegelnden von Periskopen für Unterseeboote zu Versuchszwecken an das k.u.k. Unterseebootstationskommando in Pola“ versandt hatte.⁹

Mit diesen Worten verlassen wir die Erfindung des „Spiegelperiskopes“, da dazu weiteres in den Akten des Kriegsarchivs nicht vorhanden ist. In der nächsten Ausgabe konzentrieren wir uns auf die zweite Erfindung zur „Unsichtbarmachung der Bugwellen und des Kielwassers der Periskopes“.

Dieser Artikel wird in der Ausgabe 80 von „Österreich Maritim“ fortgesetzt.

⁸ OK/MS 3929 ex 1915, Bericht über Versuche mit Spiegel-Periskope

⁹ OK/MS 4246 ex 1915

2020 erstmals in Betrieb:

MO.S.E - der Hochwasserschutz für Venedig

Das Tiefdruckgebiet „Brigitte“ entwickelte sich Anfang Oktober 2020 zu voller Intensität, und das dadurch hervorgerufene „Alpenhochwasser“ hatte im gesamten mitteleuropäischen Bereich schwerste Unwetter zur Folge.



Satellitenbild: NASA, 02.10.2020

In Venedig wurde das Flutschutz-System M.O.S.E. in Betrieb genommen, um die Lagune und die Stadt vor der erwarteten Flut zu schützen. Nach Berichten hieß es, Mose habe Wirkung gezeigt: Trotz erhöhter Wasserstände sei der Markusplatz im Zentrum der Stadt trocken geblieben.

Das System „Modulo Sperimentale Elettromeccanico“ verschließt die drei Lagunenzugänge Chioggia, Malamocco und Porto di Lido, und zwar ab einer Hochwassermarke von 110 cm. Dazu dienen im Gesamten 78 Elemente, die im „Ruhezustand“ mit Seewasser gefüllt im Fundament der Anlage liegen. Im Einsatzfall werden die 20 m hohen Tore ausgepumpt und richten sich in einem Winkel von 45 Grad gegen die Lagunenseite auf.

Den Anlass zu Überlegungen für einen Flutschutz war 1966 ein Hochwasser von 194 cm, verursacht durch einen heftigen Scirocco. Im Jahr 1984 wurde mit groß angelegten Vorversuchen in Padua die Machbarkeit einer solchen Anlage überprüft. 2003 endlich starteten die Bauarbeiten. Jährlich werden Wartungskosten von rund 20 Millionen Euro erwartet.

Fänger im Eis

Eine aktuelle Ausstellung über Hochseefischer im Schifffahrtsmuseum Rostock

Text und Fotos Ronald Piechulek (falls nicht anders angegeben)



Das Schifffahrtsmuseum auf dem Traditionsschiff im Rostocker IGA Park informiert seit dem 1. Mai 2020 in einer neuen Ausstellung über den Einsatz Rostocker Hochseefischer im Nordatlantik. Mehr als ein Jahr Vorbereitung benötigte die Ausstellung. Sie entstand unter Mitwirkung zahlreicher Ehemaliger, die einst im Fischkombinat Rostock tätig waren. Der Arbeitskreis Hochseefischerei Rostock e.V. war gemeinsam mit den Museumsfachleuten des Schifffahrtsmuseums an Konzept und Umsetzung beteiligt.



Auf Fangreise

Foto: Jürgen Sindermann, Archiv Schifffahrtsmuseum Rostock

Wenn die Rostocker Hochseefischer in den Nordatlantik aufbrachen, mussten sie sich auf eine entbehrungsreiche Zeit einstellen: lange Trennung von daheim, 100 Tage auf See, davon 85 Tage unter Deck. Tonnen von Fisch, aus eiskaltem Wasser geholt, Tag und Nacht bei wenig Schlaf verarbeitet – der Alltag der Männer und der wenigen Frauen an Bord war nicht romantisch. Trotzdem stellten sich Jahr für Jahr Tausende der Aufgabe des Fischfangs vor Labrador oder Grönland.

Mit dem Ziel, die Fangmengen zu steigern um damit den Auftrag zu erfüllen, 17 Mio. DDR-Bürger mit Fischereierzeugnissen zu versorgen, beschloss man zu Beginn der 1970er Jahre, dass die Fangschiffe fortan für zwei Jahre auf See bleiben sollten.

Das bedingte die Einführung eines Besatzungsaustausches, für welchen jedoch erst die Rahmenbedingungen geschaffen werden mussten. So musste das Außenministerium die Auslands-

reisen genehmigen, auch wenn stets Republikflucht zu befürchten war. Und den Seeleuten mussten Devisen in Form eines „Bewegungsgeldes“ in die Hand gegeben werden, damit sie auf den ausländischen Flughäfen einkaufen konnten. Doch es wurden in der Organisation alle Hürden genommen und so führte das Fischkombinat im Jahre 1973 den Besatzungsaustausch ein. Das Hilfsschiff ROBERT KOCH transportierte die erste Austausch-Besatzung für das Fang- und Verarbeitungsschiff PETER NELL im Februar 1973 zur Georgesbank. Die alte Besatzung fuhr man nach Havanna und von dort ging es mit einem Flugzeug der INTERFLUG nach Hause. Jährlich wurden so rund 12.000 Hochseefischer vom und zum Fanggebiet transportiert.



Blick in die Ausstellung „Fänger im Eis“

Die Ausstellung informiert jedoch nicht nur darüber, sondern auch über die gefangenen Fischarten, die Fangplätze im Nordatlantik, die Fangschiffe, die Fangtechnik und die Fischverarbeitung vor Ort. Natürlich gab es auch ein Bordleben, das ebenso in der Ausstellung dokumentiert wird. In seiner knapp bemessenen Freizeit knüpfte so manch ein Hochseefischer einen Wandteppich, andere filmten und fotografierten. Gemeinsame Bordfeste und Sport an Bord festigten das Schiffskollektiv.



Jagdsitz

Das alles wurde unter anderem auch von ADN-Fotograf Jürgen Sindermann

dokumentiert. Sindermann durfte die Rostocker Hochseefischer zweimal in den Nordatlantik begleiten. Für die Ausstellung stellte er eine Reihe beeindruckender Aufnahmen zur Verfügung.

Natürlich fragt man sich angesichts der großen Mengen an gefangenem Fisch, inwieweit die Hochseefischer an der Überfischung der Meere eine Mitschuld trugen. Eine Dokumentation über die aktuellen Probleme rund um die Ausbeutung der Meere beantwortet diese Frage und ergänzt die Präsentation.



Z-Trawler mit Schleppnetz

In der Ausstellung sind gestaltete Fotoalben von Fangreisen zu sehen, Filmausschnitte dokumentieren den Bordalltag. Modelle von Fangschiffen und Netzen sowie die Installation eines „Jagdsitzes“ mit allen erforderlichen Instrumenten zur Ortung von Fischschwärmen sind einige Highlights in der Ausstellung.

Die Ausstellung „Fänger im Eis. Rostocker Hochseefischer im Nordatlantik“ wird bis Ende Mai 2021 auf dem Traditionsschiff DRESDEN gezeigt.



Traditionsschiff

In Österreich Maritim, Ausgabe 78 können Sie eine ausführliche Beschreibung des Traditionsschiffes nachlesen! (Anm. d. Red.)

Gedenktage

Aus der Geschichte der österreichischen Kriegsmarine - Vor 230 Jahren – 1790
Oliver Trulei



Vor 230 Jahren - 1790

Am 25. August wurde der spätere Vizeadmiral und Marinekommandant Hans Birch Freiherr von Dahlerup in Hilleröd/Dänemark geboren. Nach der Revolution in Venedig wurde er 1849 Kommandant der k.k. Kriegsmarine. Seine erste Tätigkeit war unter anderem die Blockade Venedigs. „*Dahlerup hatte sich in wenigen Tagen die Liebe und Achtung Aller erworben*“ erinnerte sich der spätere Marinekommandant Sterneck. Am 12. Juli 1849 wurde von seinen Schiffen der erste „Luftangriff“ der Geschichte gestartet. Nach Beendigung des Krieges widmete er sich der Reorganisation der k.k. Kriegsmarine. Letztendlich scheiterte er jedoch an der österreichischen Bürokratie und reichte am 31. Juli 1851 seinen Rücktritt ein. Erzherzog Ferdinand Max holte ihn 1861 zurück nach Österreich und Dahlerup wurde Vorsitzender der Reglements-Kommission. In dieser Funktion verblieb er bis zu seiner erneuten Pensionierung 1865. Er starb am 26. September 1872 in Kopenhagen/Dänemark.

Vor 210 Jahren – 1810

Am 31. Oktober wurde in Klosterneuburg der spätere Viceadmiral Josef Ritter von Pörtl geboren. Pörtl, Sohn des k.k. Fregattenkapitän Seraphin (→ Jahr 1820), besuchte das Marinekollegium in Venedig und trat 1827 in die k.k. Kriegsmarine ein. 1840 nahm er auf der Korvette GUERRIERA am Feldzug in Syrien teil und erhielt den Orden der Eisernen Krone und damit später den Ritterstand. 1843 trat er aus der Kriegsmarine aus, 1850 wieder ein. Pörtl erhielt mehrere Schiffs- und Eskadrekommandos, zudem war er öfter Hafenadmiral in Triest oder Pola. Im Kriegsjahr 1859 wurde er Stellvertreter von Erzherzog Ferdinand Max als

Marine-Oberkommandant. Er ließ drei gecharterte Lloyd dampfer in der Einfahrt von Venedig als Sperre versenken, ohne jedoch einen direkten Befehl dafür erhalten zu haben. Pörtl wurde darauf in den Ruhestand versetzt. Er erbat eine kriegsgerichtliche Untersuchung und wurde 1862 wieder einberufen. Er wurde Vorstand des Materialkontrollamts in Triest und verblieb bis zu seiner Pensionierung 1881 in dieser Funktion. Pörtl starb am 9. Mai 1889 in Triest.

Vor 200 Jahren – 1820

Am 11. September verließ die Fregatte CAROLINA unter Fregattenkapitän Seraphin von Pörtl (* 1774 Graz) Triest Richtung China. Es war dies erste Reise eines österreichischen Kriegsschiffes nach China. Am 28. August 1821 erreichte man Kanton. Hier hatte man unerwartet Probleme beim Einlaufen in den Hafen. Das Schiff führte die 1786 eingeführte rot-weiß-rote Flagge, welche von den Behörden aber nicht anerkannt wurde! Man kannte nur die alte Flagge (kaiserlicher Doppeladler auf gelben Grund). Pörtl ließ eine „alte“ Flagge nähen und hisste beide. Während der Reise erkrankten über 40 Mann an Cholera, 20 davon starben. Der Kommandant starb auf der Heimreise am 22. Mai 1822 und wurde auf See bestattet. Am 3. August 1822 erreichte man wieder Venedig.

Vor 180 Jahren – 1840

Zur Unterstützung des Osmanischen Reiches gegen ägyptische Truppen kam ein englisch-österreichischer Flottenverband 1840 in die Levante. Die Flotte lief Alexandria an und stellte an den ägyptischen Herrscher ein Ultimatum zum Rückzug. Nachdem dieser dies ignorierte, landeten alliierte Truppen in Syrien und nahmen mehrere Küstenstädte ein.

Die österreichische Eskadre, kommandiert von Kontreadmiral Franz Freiherr von Bandiera, bestand aus den Fregatten MEDEA und GUERRIERA, den Korvetten LIPSIA und CLEMENZA und dem Dampfer MARIANNE. Schiffskapitän Erzherzog Friedrich, Kommandant der Fregatte GUERRIERA, führte ein Landungsdetachement an und erstürmte am 26. September 1840 die Festung Saida. Er erhielt hierfür die höchste militärische Auszeichnung der Habsburger Monarchie – den Militär-Maria-Theresien-Orden. Ein weiterer Erfolg von Erzherzog Friedrich war die Einnahme von St. Jean d'Acre (Akkon) am 4. November 1840.

Fortan wurde der Name SAIDA und ERZHERZOG FRIEDRICH zum Traditionsbegriff in der k.(u.)k. Kriegsmarine, den mehrere Schiffe führten.

Am 10. Dezember wurde in San Martino/Udine der spätere Vizeadmiral Karl Graf Lanjus von Wellenburg geboren. Nach dem Besuch der Marineakademie trat er 1874 in die k.k. Kriegsmarine ein. Als Wachoffizier machte er die Weltumsegelung der FASANA 1889/90 mit und publizierte seine Eindrücke in „Reiseskizzen aus der Südsee“. Von 1891 bis 1895 unterrichtete er an der Marine-Akademie Takelkunde. Er schrieb einen Lehrbehelf über „Manöver mit Dampfschiffen“. Von 1900 bis 1902 war er Stellvertreter des Marine-Akademie-Kommandanten. Anschließend kommandierte er SZIGETVÁR, MONARCH, ÁRPÁD und ERZHERZOG FRIEDRICH. Von 1908 bis 1910 war er Stellvertreter des Präses des Marine-Technischen-Komitees (MTK). Als Kommandant der Eskadre konnte er jedoch nicht überzeugen und wurde mit 13. September 1912 Präses vom MTK. In dieser Funktion wohnte er, am 1. Mai 1915 zum Vizeadmiral befördert, auf dem Schießplatz Saccorgiana am 21. August 1913 einen Schießversuch bei. Ein

30,5 cm-Geschütz, neben dem er stand, explodierte, dem Admiral wurden beide Unterschenkel zerschmettert und mußten amputiert werden. Am nächsten Tag erlag er jedoch dem hohen Blutverlust. Bei dem Unglück wurden zudem die Matrosen 1. Klasse Jakob Zurek, Thomas Coko und der Matrose 4. Klasse Eduard Skorniak getötet und acht weitere verletzt.

Vor 170 Jahren – 1850

Am 11. Juli lief die Korvette CAROLINA von Triest zu einer Ausbildungsreise in die Nord- und Ostsee aus. Kommandant ist der erst 26jährige (!) gebürtige Wiener Fregattenkapitän Ladislaus Graf Karoly (1824 – 1852). Die Route führte über Gibraltar nach Kopenhagen und Kronstadt, wo das Schiff vom 5. bis 28. September blieb. Der Kommandant besichtigte Marineeinrichtungen und wurde dem Zaren vorgestellt. Ein erwarteter Gegenbesuch an Bord fand nicht statt, jedoch besuchte am 27. September Großfürst Constantin, der Sohn des Zaren, das Schiff. Anschließend ging es nach Karlskrona, Kopenhagen und Helsingör weiter nach Portsmouth. Am 16. Jänner 1851 kehrte das Schiff nach Triest zurück.

Am 4. November fand im Arsenal von Venedig der Stapellauf der Segelfregatte NOVARA statt. Am 14. Juni 1851 wurde das Schiff unter Linienschiffskapitän Ladislaus Graf Karolyi in Dienst gestellt und lief am 30. Juli 1851, mit Erzherzog Ferdinand Max als Offizier an Bord, zur ersten Reise aus. Das Schiff wurde 1856 umfangreich umgebaut, um Platz für die geplante Weltumseglung zu schaffen. Durch die Weltumseglung von 1857 bis 1859 erlangte die Fregatte internationale Berühmtheit. Von 1861 bis 1862 wurde das Schiff erneut offiziell „umgebaut“. In Wahrheit war es eigentlich ein Neubau mit Verwendung bestehender Teile. Grund dafür war, daß für einen „Neubau“ kaum Geld zu erhalten war, für einen „Umbau“ jedoch schon. Am 20. April 1862 fand der Stapellauf als Schraubefregatte in Triest statt. Erster Kommandant war Linienschiffskapitän

Wilhelm von Tegetthoff. Am 14. April 1864 verließ das Schiff - unter dem Kommando von Linienschiffskapitän Richard von Barry - Miramar, um Erzherzog Ferdinand Max nach Mexiko zu bringen. Den Heimathafen erreichte man am 14. August 1865 wieder. Bei der Seeschlacht von Lissa fiel der Kommandant, Linienschiffskapitän Erik af Klint kurz nach Beginn des Gefechtes. Am 13. Juli 1867 verließ man unter Linienschiffskapitän Rudolf Dufwa Pola, um die Leiche des hingerichteten Kaisers Maximilian von Mexiko heimzuholen. Am 13. Jänner 1868 war das Schicksalsschiff Ferdinand Max' wieder in Pola. Es folgten weitere zahlreiche Fahrten und Reisen, ehe die Schraubefregatte am 22. August 1876 als Hulk aufgelegt wurde und als Schulschiff sin Verwendung war. Am 7. Juli 1884 wurde das Schiff von Kaiser Franz Joseph I. und Kronprinz Rudolf besichtigt. Am 22. Oktober 1898 wurde das Schiff außer Dienst gestellt und abgebrochen.

Vor 160 Jahren – 1860

Am 5. September wurde in Groß-Seelowitz/Mähren der spätere Admiral Erzherzog Karl Stephan von Habsburg-Lothringen geboren. Er erhielt, als externer Hörer, die übliche Ausbildung an der Marine-Akademie in Fiume. Nachdem er 1879 als Linienschiffsfähnrich ausgemustert wurde, wurde ihm bis 1883 Fregattenkapitän Spaun als „Tutor“ für seine weitere Ausbildung zugeteilt. 1884 erhielt Karl Stephan sein erstes Schiffskommando. Höhepunkt war das Kommando einer Eskadre 1895 in die Nord- und Ostsee zur Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals. Von seinen Vorgesetzten stets gelobt, nahm er als Kontreadmiral 1896 Abschied, um sich in Saybusch/Galizien um die geerbten Güter seines Onkels, Erzherzog Albrecht, zu widmen. Zur Marine hielt er noch Kontakt und war 1891 an der Gründung des „k.u.k. Yacht-Geschwaders“ beteiligt, und wurde auch dessen erster Commodore. Am 29. Oktober 1911 wurde er zum Admiral befördert. Im Februar 1918 wurde er zum Sonderbeauftragten

für die Untersuchung der Matrosen-Meuterei in Cattaro bestimmt. Auf seine Empfehlung ist das anschließende Revirement der Führung und insbesondere die Ernennung Horthys zum Flottenkommandanten zurückzuführen. Während des Krieges galt Karl Stephan als aussichtsreicher Kandidat für den polnischen Königsthron. Nach dem Krieg blieb er auf Schloß Saybusch/Galizien, das nun zu Polen gehörte, wo er am 7. April 1933 starb.

Vor 150 Jahren – 1870

Am 17. Oktober wurde in Marburg/Steiermark der spätere Kontreadmiral Paul Pachner geboren. „Sein Tag“ war der 16. August 1914 als er, erst seit drei Tagen Kommandant des alten Kreuzers ZENTA, während der Blockade von Montenegro durch eine überlegene Französisch-Britische Armada gestellt und versenkt wurde. Trotz der Übermacht gelang es dem Zerstörer ULAN zu entkommen, während Pachner die kleine Flaggengala hissen ließ und den ungleichen Kampf aufnahm. Von der Besatzung konnten sich 139 Mann retten, 173 Mann waren gefallen. Der Gegner entfernte sich, ohne sich um die Überlebenden zu kümmern. Pachner und seine Besatzung gerieten in montenegrinische Kriegsgefangenschaft, aus der sie 1916 befreit wurden. Pachner wurde von der Propaganda als erster Marineheld gefeiert und erhielt den Orden der Eisernen Krone 2. Klasse, sowie 1920 die goldene Tapferkeitsmedaille für Offiziere. Nach dem Krieg war er in verschiedensten zivilen maritimen Stellen tätig. Pachner starb am 13. Oktober 1937 in Graz und wurde auf dem St. Peter-Friedhof unter einem schlichten Holzkreuz mit der Inschrift „Fremder Seemann“ bestattet.

Am 18. Oktober verließ die Fregatte NOVARA unter dem Kommando von Linienschiffskapitän Josef von Aurnhammer (* 3. Jänner 1827 Stuhlweißenburg/Ungarn † 3. Juli 1872 Fiume) Pola zur Missionsreise mit dem 4. Jahrgang der Marineakademie nach Westindien und Nordamerika.

Die Route führte über die Anlaufhäfen Martinique, Guadeloupe, Kingston, Havanna weiter nach Annapolis, New York, Boston und Halifax zurück nach Pola, welches am 16. Oktober 1871 erreicht wurde.

Am 19. November 1870 verließ der Raddampfer TRIEST unter dem Kommando von Linienschiffskapitän Tobias von Österreicher (* 13. Juni 1831 Pießling † 26. August 1893 Wien) Pola zur jährlichen Küstenaufnahme der Adria. Außerdem wurde die totale Sonnenfinsternis vom 22. Dezember in Tunis unter der Leitung der Professoren Dr. Edmund Weiss und Dr. Theodor Egon Ritter von Oppolzer beobachtet. Das Schiff erreichte am 5. Jänner 1871 wieder Pola.

Vor 140 Jahren – 1880

Am 18. Juli wurde in Wien, der spätere Linienschiffskapitän Bruno Dittrich geboren. Als Seefähnrich war er mit dem Kreuzer ZENTA beim Boxeraufstand in Peking. Von 1905 bis 1906 war er auf dem Stationsschiff



TAURUS in Konstantinopel. Nach verschiedenen Verwendungen als Torpedobootskommandant, wurde er Flaggenreutnant vom Flottenkommandant Admiral Njegovan und Admiral Horthy. Am 25. Juli 1924 gründete er in Wien den ‚Marineverband‘ (heute:

‚Marineverband Wien‘) und wurde dessen Präsident. 1927 gelang ihm die Fusion mit dem ‚Österreichischen Flottenverein‘ (zu dieser Zeit bereits in ‚Weltwirtschaftsverein‘ umbenannt), und dadurch die Übernahme der Räumlichkeiten in der Schwarzspanierstraße. Höhepunkt in der Vereinsgeschichte war die Errichtung des Marine-Ehrenmals in der Michaelerkirche am 15. Mai 1932. Mit dem ‚Anschluss‘ wurde der Verein aufgelöst. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Verein wiedererrichtet und er wurde wieder dessen Präsident bis zu seinem Tod. Er starb am 1. November 1950 in Mödling. Der MV-Wien betreut heute das Grab.

Am 4. September verließ die Korvette FASANA mit den ausgemusterten Seekadetten Pola zur Missionsreise nach Südamerika, Westindien und Nordamerika. Kommandant war Linienschiffskapitän Alphons Ritter von Henriquez (* 9. Jänner 1831 Wien † 28. März 1912 Wiener Neustadt). Die Route führte über Gibraltar nach Bahia, Montevideo, Barbados, Porto Cabello, St. Anna, Kingston, Havanna, Philadelphia nach Portsmouth. In England wurden die dort gebauten TORPEDOBOOT X und XII übernommen und begleitet. Die Heimfahrt ging dann über Brest, Lissabon, Gibraltar, Minorca, Palermo, Messina nach Pola welches am 10. November 1881 erreicht wurde.

Vor 130 Jahren – 1890

Am 21. Juli verließ eine Eskadre mit den Schiffen KRONPRINZ ERZHERZOG RUDOLF, KRONPRINZESSIN ERZHERZOGIN STEFANIE, TIGER und KAISER FRANZ JOSEPH I., unter dem Kommando von Kontreadmiral Johann Hinke (* 03. Juni 1837 Verona † 24. März 1904 Wien) Pola in die Nord- und Ostsee. Die Reise führte über Gibraltar nach Spithead. Am 11. August wurde die Eskadre durch Queen Victoria und den Prinzen von Wales besichtigt. Es folgten Wilhelmshaven, Kopenhagen, Karlskrona und Kiel. Am 3. September Flottenparade vor dem deutschen Kaiser Wilhelm II., der danach die k.u.k.

Eskadre besichtigte. In den folgenden Tagen wohnte diese dem deutschen Seemanöver, als Beobachter, bei. Über Cherbourg, Lissabon, Palermo erfolgte die Heimreise und am 21. Oktober erreichte man Triest.

Am 8. August verließ der Dampfer POLA unter dem Kommando von Korvettenkapitän Wilhelm Mörth (* 03. Mai 1844 Salzburg † 22. April 1904 Wien) Pola zu Tiefseelotungen sowie geologischen und physikalische Forschungen im Ionischen Meer. Diese wissenschaftliche Mission fand auf Anregung der kaiserlichen Akademie der Wissenschaften statt, die durch die Akademieprofessoren Dr. Karl Grobben und Dr. Emil Edler von Marenzeller, sowie dem Marineakademie-Professor Josef Luksch geleitet wurden. Während dieser Reise wurden insgesamt 44 Tiefseelotungen durchgeführt, wobei die tiefste 3.700 Meter betrug. Der Dampfer kehrte am 19. September wieder nach Pola zurück. Diese wissenschaftlichen Untersuchungen wurden jährlich bis 1893 weitergeführt.

Am 25. September fand im Seearsenal Pola der Stapellauf des Torpedorammkreuzers KAISERIN ELISABETH statt. Taufpatin war Erzherzogin Marie Valerie, jüngste Tochter des Kaiserpaars. Das rund 5,5 Millionen Gulden (2020 = € 75,5 Mio.) teure Schiff wurde am 24. Jänner 1892 in Dienst gestellt. Das Schiff zählt wohl zu den bekanntesten Schiffen der ehemaligen k.u.k. Kriegsmarine. 1892/93 dient der Kreuzer Thronfolger Erzherzog Franz Ferdinand für einen großen Abschnitt seiner Weltumsegelung. 1895 war das Schiff bei der Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals in Kiel. 1896 war es bei der Levante-Eskadre. 1899 auf Missionsreise nach Ostasien zur Ablösung des Stationsschiffes FRUNDSBERG, der Geheimauftrag war jedoch einen Hafen für die Pachtung nach deutschem Muster (Tsingtau) zu suchen. 1900 Beteiligung beim Boxeraufstand in Peking. 1904/05 als Stationsschiff in China. 1908/10 erneut Stationsschiff in China. 1913 erneut nach China als Stationsschiff entsendet, nahm es an der Verteidigung der deutschen Kolonie Tsingtau teil

und versenkte sich am 2. November 1914, nachdem die letzte Munition verschossen war, selbst.

Vor 120 Jahren – 1900

Am 1. Oktober verließ das Torpedoschiff LEOPARD mit einem Teil der neuausgemusterten Seekadetten unter Fregattenkapitän Friedrich Ritter Müller von Elblein (* 14. Oktober 1854 Bartfeld/Ungarn † 20. Februar 1911 Pola) Pola zur Missionsreise nach Australien, Polynesien und Ostasien. Ziel war unter anderem die Errichtung eines Denkmals für die 1896 auf Guadalcanar Gefallenen der ALBATROS-Expedition. Am 9. Februar 1901



wurde das mitgebrachte Gedenkkreuz an einer von See aus sichtbaren Stelle am östlichen Teil des Dorfe Teteré (160°13'15'O, 9°24'23'N) aufgestellt. Inzwischen ist das Kreuz durch die Vegetation von See aus nicht mehr sichtbar, steht aber immer noch! Am 1. Oktober 1901 erreichte man wieder Pola.

Am 9. September fand bei der Werft »Stabilimento Tecnico Triestino« der Stapellauf des Schlachtschiffes HABSURG statt. Das rund 17 Millionen Kronen (2020 ≈ € 120 Mio.) teure Schiff wurde am 31. Dezember 1902 in Dienst gestellt und war jahrelang Flaggschiff der Sommereskadre und der Eskadre in der Levante. 1910 zum

Umbau außer Dienst gestellt, wurde das Schiff 1912 Flaggschiff der 2. Division. Im Weltkrieg war HABSURG Flaggschiff der 4. Division und kam nicht in Kriegseinsatz. Nach dem Krieg wurde es Großbritannien zugesprochen und in Italien abgebrochen.

Am 29. Oktober fand im Seearsenal Pola der Stapellauf des Kreuzer SZIGETVÁR statt. Das rund 4,7 Millionen Kronen (2020 ≈ € 33 Mio.) teure Schiff wurde am 30. September 1901 in Dienst gestellt. Die erste Fahrt führte nach Nordamerika und Nordeuropa. Es war dies die letzte transozeanische Reise alten Stils, ohne militärische, kommerzielle oder wissenschaftliche Aufgaben, sondern diente nur zu Übungs- und Ausbildungszwecken der Besatzung. Vom 11. bis 25. Jänner 1901 war das Schiff in Vera Cruz. Der Kommandant und ein Teil des Stabes wurden in Mexiko City vom Staatspräsidenten empfangen und legten in Querétaro, an der Gedenkstätte für Kaiser Maximilian, einen Kranz nieder. Nach dem Krieg wurde es Großbritannien zugesprochen und an Italien zum Abwracken verkauft.

Vor 110 Jahren – 1910

Am 19. November wurden Bootsmann-Maat Georg Fajdetić, Steuerquartiermeister Franz Gartner und Matrose 2. Klasse Johann Kačan vom TORPEDOBOOT 4, bei einer Windstärke 7-8 (Scirocco), 3 sm südlich von der Klippe Porer, von einer Welle erfaßt, ins Meer gespült und ertranken. 1912 wurde eine Gedenktafel auf der Kapelle im Marinefriedhof Pola angebracht. Diese wurde 1995 erneuert.

Am 3. September verließ der Kreuzer KAISER FRANZ JOSEPH I. unter dem Kommando von Fregattenkapitän Alfred Cicoli (* 7. April 1866 Venedig † 10. August 1935 Mondsee) Pola Richtung Ostasien, wo es als Stationsschiff tätig war. Das Schiff kehrte am 15. Dezember 1913 wieder nach Pola zurück.

Für die Missionsreise gibt es eine Gedenkmünze, für die es aber keine offizielle Trageerlaubnis gab. Die

Aversseite zeigt in der Mitte einen Anker, umrahmt von einem Kranz tropischer Pflanzen. Die Inschrift lautet „Seereise S.M. Schiff Kaiser Franz Josef I.“ Die Rückseite trägt die vierzeilige Inschrift „Indien China Japan 1910-1912“.

Vor 100 Jahren – 1920

Am 16. Juli wurde der Staatsvertrag (der Vertrag wurde in Österreich nie als „Friedensvertrag“ tituliert!) von Saint-Germain von Frankreich als letzter Signatarmacht ratifiziert und damit rechtsgültig. Die USA lehnten den Vertrag ab und schlossen am 24. August 1921 einen Separatfrieden mit Österreich. Die Artikel 136 bis 143 enthalten „Bestimmungen über Seestreitkräfte“. Dabei wurde unter anderem die komplette Auslieferung aller Schiffe, Munition, Kriegsmaterial, Minen und Torpedos verlangt. Im Artikel 140 heißt es: „Der Bau und der Erwerb aller Unterwasserfahrzeuge, selbst zu Handelszwecken, ist in Österreich untersagt.“ (Dieser Punkt wurde im Staatsvertrag von 1955 unter Artikel 13, Punkt f) erneuert!)

Aus aller Welt:

Caligulas Riesenschiffe: 1944 von Nazis zerstört?

Am Ufer des kleinen Nemi-Sees, 30 km südöstlich von Rom, ließ der römische Kaiser - nach der Restaurierung eines Diana-Heiligtums zwei mehr als 70 m messende Galeeren bauen, die auf dem Gewässer navigieren konnten.

Ab 1928 ließ Mussolini den See abpumpen, um die Bergung und Restaurierung der beiden Schiffe zu ermöglichen.

Am 31. Mai 1944 wurden die in ein eigenes Museumsgebäude verbrachten Schiffe durch einen Brand fast vollständig vernichtet. Laut Bürgermeister Alberto Bertucci gibt es unwiderlegbare Beweise, dass dafür ein deutsche Flakabteilung dafür verantwortlich war - aber auch unachtsame Flüchtlinge oder ein US-Bombenangriff können nicht ausgeschlossen werden.

(derStandard.at/Focus.de/ps)

Sektion Historiker und Modellbau

Robert A. Tögel



Heute möchte ich einige Einblicke in unsere Sektionsarbeit präsentieren:

Beschäftigung mit der k.u.k. Kriegsmarine

Die Geschichte der k.u.k. Kriegsmarine ist schon seit jeher ein bevorzugtes Arbeitsfeld unserer **FHS-Historiker**. Wir haben im Hauptraum des Lokals des *Doppeladler-Teams* zahlreiche Materialien darüber gesammelt, aufbereitet und dokumentiert:

- Geschichtliche Aufzeichnungen
- Gemälde, Grafiken, Konstruktionszeichnungen, Baupläne und Fotos
- Original-Ausrüstungsgegenstände wie nautische Instrumente, Uniformteile und persönliche Bewaffnung
- historische Fachliteratur
- Zeitgenössische und auch aktuelle Literatur über den Forschungsgegenstand „k.u.k. Kriegsmarine“

Ebenso haben wir viele grafische Unterlagen und Informationen sowie Bücher auch aus der aktiven Jetztzeit.

Unser Leuchtturm-Projekt „Modelle erzählen Geschichte“

Wir bauen und präsentieren Nachbildungen von vielen historischen Schiffen, Wasser-Flugzeugen, U-Booten - auch deren Besatzungen in Form von detailliert angefertigten Zinn-Figuren. Dazu passend haben wir auch Biographien der damit verbundenen Marineangehörigen zusammengetragen.

Übrigens: Die Edition Winkler-Hermaden hat in ihrem Angebot sehr viele Bücher für die k.u.k. Kriegsmarine: Hingehen, anschauen unter: <https://www.edition-wh.at/>

Das Hundertwasser-Schiff REGENTAG

Die Hundertwasser-Stiftung hat die von Friedensreich Hundertwasser erworbene Regentag vorerst im Stadthafen von Tulln untergebracht. Leider ist zur Zeit ein Museumsbetrieb



nicht möglich, aber wir bauen unter Verwendung von historischen Ausrüstungsgegenständen (z.B. Bullaugen) eine originalgetreue Kopie der Kajüte nach und werden Ihnen diese nach Fertigstellung gerne präsentieren. So sieht das Original aus:



Diese Kajüte soll den Kern meines Büros für den Obmann meiner Sektionen **Historiker** und **Modellbauer** in Floridsdorf in meinem Doppeladler-Archiv bilden.



Stammtisch in den FLORIDSDORFER STUBEN - jeden 2. Dienstag des Monats ab 18.00 Uhr - gegenüber unserem Büro - in der Prager Straße.

Wir haben jetzt schon einige Monate den Stammtisch hier in der FLORIDSDORFER

STUBE gemacht.

Sehr von Vorteil war, dass wir im Freien schön sitzen konnten. Natürlich ist für unseren Stammtisch auch innen ein Raum zur Verfügung, in dem ich auch sehr schöne historische Unterlagen unterbringen konnte.

Bei diesen Stammtischen sind unsere Historiker, unsere Modellbauer und Mitglieder der Allgemeinen Sektion sowie der Traditions-Escadre darüber informiert.

Wir beginnen um 18.00 Uhr den Stammtisch in den FLORIDSDORFER STUBEN, Prager Straße 16, 1210 Wien-Floridsdorf und Plaudern, Essen und Trinken.

Bitte vorher anrufen oder per eMail ankündigen und jedenfalls den Nasen-Mundschutz mitnehmen.



FHS-Sektion HISTORIKER
Robert A. Tögel
Obmann der Sektionen
HISTORIKER & MODELLBAU
r.toegel@fhsaustria.org
+43 (0)650 / 87 333 01

FHS-BÜRO der Sektionen HISTORIKER & MODELLBAU
Prager Straße 15/Eingang Frömmelgasse 37, 1210 Wien-Floridsdorf
Treffen: Donnerstag von 11.00 bis 18.00 Uhr – bitte vorher anrufen

Sektion Schiffseigner

Was für eine Saison ...

Bobby Kugel



... geht da in diesem Jahr zu Ende; Für die Reedereien und Schiffseigner ruiniös, sowohl auf den Binnengewässern, als auch auf hoher See. Alle Hoffnungen auf eine Besserung der Corona-Lage – wie im letzten Beitrag, wenn auch mit Skepsis herbeigebetet – sind wie die Startwölkchen eines Dampfschiffes verpufft. Und eine einigermaßen Normalisierung für den Bereich unserer liebsten Freizeitbeschäftigung, dem Bewegen unserer Schiffe, ist wieder in weite Ferne gerückt. Von den Folgen für die Berufsschiffahrt mal abgesehen, denn diese liegt so ziemlich vollständig in den Häfen fest verheftet, Fenster zu, Türen zu und Einstiegsstege hochgeklappt.

Doch auch in der Hauptsaison hat man sich gefreut, mal auf den Fließgewässern ein einzelnes Schiff, wenn auch mit nur Viertelbesetzung, zu sehen. Und was der neueste Trend, Hochsee-Cruises ohne Landgänge und dafür mit Abstand halten, Hände waschen, Masken sowie Desinfektionsgeräten an jedem Eck, vor allem an finanziellem Betrag bringen soll, bleibt allen Beteiligten und auch Unbeteiligten unklar.

Und wie immer: Die Großen im Passagierbereich werden die Zeit mit Kurzarbeit, Entlassungen und Stilllegen von Einheiten durchtauchen und die Kleinen hoffentlich mit ihren Banken eine Lösung finden, die es ihnen ermöglicht, auf eine bessere Saison 2021 zu warten.

Mit der Corona-Herbstwelle wurden die Ausfahrten von Linien- und Ausflugsschiffen erneut drastisch reduziert, nachdem schon im Sommer die mögliche Auslastung der Schiffe auf ein nicht mehr wirtschaftliches Minimum heruntergefahren worden war und trotzdem Virusausbrüche verzeichnet werden mußten; TUI, Aida und wie sie heißen, sie kehrten fast alle nach der ersten Ausfahrt zurück in ihre Langzeit-Häfen. Auch der Betrieb des TwinCity-Liners Wien / Bratislava wurde auf unbestimmte Zeit eingestellt

– solche Meldungen über Liniendienste hört und liest man von praktisch überall im Bereich Rhein/Main/Donau.

Splitter

Colin Archer (1832-1921): von schottischer Herkunft, seine Eltern hatten sich sechs Jahre vor seiner Geburt in Norwegen sesshaft gemacht. Die von ihm konstruierten Seenot-Rettungsboote und Lotsenboote sind für ihre herausragende Stabilität und Seetüchtigkeit bekannt. Unter den mehr als 200 Schiffen von Colin Archers Reißbrett befindet sich der Dreimastschoner FRAM,

der Fischerboote der Inuit - beschäftigt und verfertigt solche Boote in seiner Werkstätte in Ravensburg; Er hält auch Bootsbaukurse auf dem GK 10065 ab.

MS CARUSO – Im Sommer kam ein neues „FHS-Schiff“ nach Österreich; Das Ehepaar Ursula Seigfried / Peter Baumgartner überführte im Juli die von Ihnen erworbene und restaurierte MS CARUSO (17,5 x 4,8 m) mit Hilfe von Kpt. Peter Vesely von den Niederlanden nach Österreich. Neuer Heimathafen des 1928 gebauten Schiffs ist nun Korneuburg, gleich neben unserem Dampfschiff PASCAL. Wir begrüßen



Photo: © Roni Schneider – Caruso am 10.07.2020 bei Köln, Rhein-KM 696

mit der unter anderen Fridtjof Nansen 1893 bei einer Eismeer-Expedition von Tromsø über Spitzbergen nach Sibirien und bis auf eine nördliche Breite von 86° 13,6' (damaliger Rekord) gelangte. Die FHS-Ketsch AGLAIA ist zwar aus modernem Material (GFK) gebaut, der Riss hält sich jedoch genau an die einstigen Vorgaben von Colin Archer.

Unser Mitglied Thomas Grögler ist seit 2017 Liegegast am Güterkahn an der Museumslände in Greifenstein. Der ursprüngliche Anlaß für seinen Aufenthalt war der abschließende Ausbau seines Colin-Archer-Nachbaus, mit dem er auf Weltreise gehen will. Parallel dazu hat sich Thomas intensiv mit dem Bau von Kajaks - genau nach Art

die beiden herzlichst im Verein und in Wien! Einen ausführlichen Bericht über die dreiwöchige Reise planen wir für die nächste Ausgabe.

Da die zweite Corona-Welle gerade über ganz Europa und die ganze Welt schwellt:

„schau auf dich – schau auf mich“ und bleib gesund

–

Ich wünsche Euch allen weiterhin Gesundheit, Freude und Erfolg im Berufs-, Freizeit- wie auch im Privatleben – und natürlich wie immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel!

Leopold-R. „Bobby“ Kugel

Sektion Museumshafen

Text und Bilder (falls nicht anders angegeben) Peter Strecha



Wir bauen ein Boot – am Schiff!

Bootsbau am Güterkahn ist möglich und sinnvoll! Wie ist das möglich? Im Laderaum 3 unseres Güterkahns 10065 in Greifenstein befindet sich bekanntlich eine gut ausgestattete Werkstätte für Holz- und Metallbau. Das war für unser Schiffseigner-Mitglied Thomas Grögler die Gelegenheit, einen seiner Kajak / Kanu – Bootsbaukurse direkt an der Donau abzuhalten.

Thomas ist mit seinem Colin-Archer-Segelboot FRØYD seit fast drei Jahren Gastlieger bei uns und "bevölkert" von Zeit zu Zeit mit seinen bootsbau-begeisterten FHS-Mitgliedern Anlage und Werkstätte am Güterkahn.

Die Boote können aber nicht nur selbst gebaut, sondern auch fertig (auf Körpermaß!) erworben werden (siehe www.groenlaender.de)

Der Bayerische Rundfunk (BR) wurde über den bekannten Schauspieler und Moderator Schmidt Max auf Thomas' Aktivitäten aufmerksam, und so kam es, dass im Juli 2020 ein Aufnahmeteam anreiste und für drei Tage bei uns und auch beim Schifffahrtsmuseum von Franz Scheriau in Wien alle Aktivitäten audiovisuell dokumentierte.

Bei glücklicherweise guten Wetterbedingungen (unter Ausnutzung eines Wetterfensters) konnte ein ca. halbstündiger Filmbeitrag der BR-Reihe "Freizeit" produziert werden.

Hier können Sie diesen Bericht in der BR Mediathek nachsehen:

<https://www.br.de/mediathek/video/freizeit-reportage-schmidt-max-das-kanu-und-die-ferien-av:5ee8b9c40d446e001b4923f9>

Der Moderator der Fernsehserie, Schmidt Max, reiste mit eigenem, historischem Wohnwagen und einem dazu passenden Opel Kadett als Zugfahrzeug an, beide Fahrzeuge aus den 1970/80er Jahren.



Bootsbauer Thomas Grögler (links) und Schmidt Max in der Werkstatt am FHS-Güterkahn (Bild: Bayerischer Rundfunk)



Zwei Boote, bereit zur ersten Probefahrt - links ein Kajak nach Inuit-Art, rechts ein Kanadiertyp



Angenehm gekühlte Dreharbeiten im Hochsommer



Eindrücke von der Besichtigung des Wiener Schifffahrtsmuseums mit Rundfahrt auf MS ANA

... und wir bauen unser Schiff aus!

Der denkmalgeschützte Güterkahn braucht ein Rundum-Service und Erweiterungen

Seit der ehemalige DDSG-Güterkahn im Besitz der FHS - Freunde Historischer Schiffe ist, wurden durch ein sachkundiges und nicht minder eifriges Team die Steuer-mannswohnung wieder hergestellt und - fast noch wichtiger - der Laderaum 3 (der dritte von vorne gesehen) mit einer umfassenden Werkstättenausrüstung versehen. Somit können viele der notwendigen Arbeiten direkt am Schiff gemacht werden. Die anderen Laderäume (1, 2 und 4) dienen als Lagerraum für (ehemals) benötigtes Material, das durch Zeitablauf heute vielfach nicht mehr erforderlich ist.

Nun können sich einige aktive Mitglieder weitere Werkstätten und auch Räumlichkeiten zur Veranstaltung von Kursen gut vorstellen - das war die Initialzündung für unsere Arbeiten im Frühjahr, Sommer und Herbst dieses Jahres - trotz massiver Einschränkungen durch allgegenwärtige Pandemie-Maßnahmen.

Auch unser Güterkahn braucht ein Gemeinschaftszeugnis für Binnenschifffahrt (das ist EU-Zulassungsurkunde zur Schifffahrt auf Binnengewässern). Bedingung dafür sind unter anderem auch Messungen der Wandstärke des Schiffsrumpfes (unterhalb der Wasserlinie). Diese Messungen können - da das Schiff ja im Wasser liegt - nur von innen in den Laderäumen erfolgen. Daher war die Räumung der Laderäume als allererstes in Angriff zu nehmen.

Mittlerweile ist - unter fachkundiger Anleitung unseres Hafenmeisters Christian Falkner-Merl - der Laderaum 4 zur Gänze und der Laderaum 2 zur Hälfte geräumt. Tonnenweise wurde verbliebenes Ladegut (Eisenerz, Schotter u.v.m.) mit Hilfe unseres Zillenkrans zu Tage gefördert und entsorgt. So manches wertvolle Museumsstück wurde geborgen und wartet nun auf seine sachkundige Restauration.

Unter Aufsicht unseres Schiffbautechnikers DI Richard Kuchar wurde in allen frei geräumten Bereichen mit der Wandstärkenmessung begonnen - die Arbeiten sind noch im Gange und können auch in der kälteren Jahreszeit fortgeführt werden.

In fast allen Laderäumen war höchstens die Hälfte des Holz-Laderaumbodens ("Bodenstreu") noch intakt, der Rest war "bis zur Unkenntlichkeit" verfault. Auch dieses Material mussten wir aus den Laderäumen heraufbefördern und entsorgen. Auf Initiative unseres Schiffseigner-Mitglieds Prof. Dr. Gerhard Nauer erhielten wir aus einem Abbruch gut er-



Vermoderte Holzreste der ehemaligen Bodenstreifen



Ablesung der Ultraschall-Wandstärkenmessung



Gitternetz-Markierung für die Wandstärkenmessung (Laderaum 4)

haltene Holzbohlen, die wir nun wieder einbauen können. Auf diese Art ist in Laderaum 2 schon ein "halber" Werkstatttraum neu entstanden, nachdem in diesem Bereich die Wandstärkenmessungen abgeschlossen waren.



Neu im Jahr 2021: FHS-Bootsverleih in Greifenstein

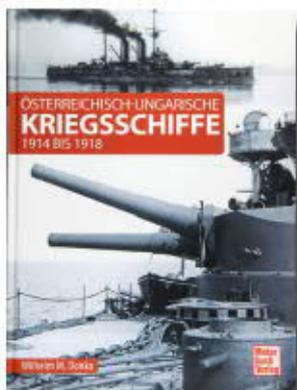
Unser Hafenmeister Christian Falkner-Merl hat in vielen Arbeitsstunden einige historische Segel-, Ruder- und Motorboote (z.T. von der Müllhalde!) restauriert und diese stehen in der nächsten Saison **führerscheinfrei** zum Verleih:

Lasert-Regattajolle
Motte Classic
Schöchl Robby mit einem 470er Rigg
Atlanta Colibri (Ruder, Elektromotor)

Zille mit 4 PS Außenbordmotor
ein kleines Ruderboot (ehem. Beiboot)

> **Segelkurse sind bei Interesse möglich** <

Buchbesprechungen



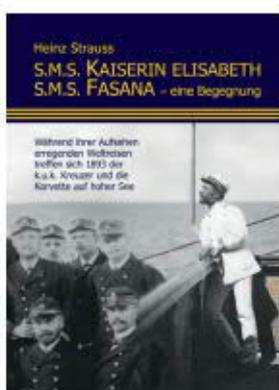
Wilhelm M. Donko

Österreichisch-Ungarische Kriegsschiffe 1914 bis 1918

21 x 28 cm, 144 Seiten, 214 Abbildungen, Karten, Tabellen, gebunden; € 19,95
Motorbuch-Verlag Stuttgart 2020;
ISBN: 978-3-613-04281-0

Wilhelm M. Donko ist durch seine zahlreichen Publikationen in Marinekreisen kein Unbekannter mehr. In seinem neuesten Oeuvre widmet er sich der k.u.k. Kriegsmarine des Ersten Weltkrieges. Der Band behandelt alle damals vorhanden oder im Bau befindlichen Schiffe. Nach einer kurzen Einleitung über die Geschichte der Seemacht Österreich, bzw. Österreich-Ungarns folgt die Beschreibung der Schlachtschiffe, Panzerkreuzer, Kreuzer, Zerstörer, Torpedoboote und Unterseeboote. Diese werden detailliert erläutert, die technischen Daten übersichtlich in Tabellenform vermittelt, sowie im internationalen Flottenbau und Typengeschichte ihrer Zeit verglichen. Ihr Einsatz vor und im Ersten Weltkrieg

wird in kurzer Form dargebracht und bietet so einen guten Überblick über den Lebenslauf der Schiffe. So ist es ein hervorragendes Kompendium und Nachschlagewerk für Neuinteressierte an der k.u.k. Kriegsmarine. Ein Anhang mit einer Liste der Marinekommandanten, Informationen und Pläne der Häfen und Stützpunkte, Liste der Schiffsverluste, sowie die Aufteilung der k.u.k. Flotte runden das Angebot ab. Einziger Wermutstropfen ist, daß offenbar kein Platz für ein Literaturverzeichnis war. Es ist ein gut lesbares Buch und sei für jene empfohlen, die sich einen kurzen Überblick über die ehemalige k.u.k. Kriegsmarine des Ersten Weltkrieges verschaffen wollen.



Heinz Strauss

S.M.S. KAISERIN ELISABETH & S.M.S. FASANA - eine Begegnung

19,5 x 27,6 cm, 296 Seiten, 220 Abbildungen, Leseband, gebunden; € 38,10
Verlag BOD, Norderstedt 2019;
ISBN: 978-3-7504-7513-7

Am 2. Jänner 1893 trafen sich mitten im Indischen Ozean die Korvette FASANA und der Kreuzer KAISERIN ELISABETH. Die Korvette befand sich auf der Rückreise ihrer Weltumseglung, für den Kreuzer begann die Weltreise erst. Das Treffen dauerte kaum länger als 1 ½ Stunden. Für Heinz Strauss war dies Grund genug, sich genauer mit beiden Reisen zu beschäftigen und dies auf knapp 300 Seiten detailliert zu beschreiben. Auf der Korvette befanden sich die neuausgemusterten Seekadetten, die eine zeitweise dramatische Reise erlebten. Während der Reise verstarb plötzlich der Schiffskommandant, in der Formosa-Straße überstand man bravourös einen Taifun. Während auf dem Kreuzer der Thronfolger Erzherzog Franz Ferdinand samt Entourage auf Weltreise war. Mit an Bord Linien-

schiffsleutnant Erzherzog Leopold Ferdinand, der später als Leopold Wölfling in die Geschichte einging. All dies verknüpft Strauss mit privaten Tagebucheinträgen, Briefen und Berichten, von beteiligten Erzherzögen, Marineoffizieren, Seekadetten und Unteroffizieren. Ergänzt werden diese von den offiziellen Berichten, die nicht selten von den privaten Eintragungen abwichen. So läßt uns der Verfasser an den Ereignissen an Bord beider Weltreisen direkt teilhaben. Für einen k.u.k. Marineinteressierten eine höchst interessante Lektüre.

F A R B E N

Schwoiser

**DER
FACHHÄNDLER**
Sie haben die Idee,
wir wissen wie's geht!

Karl Schwöiser jun.
Allerheiligenplatz 1
1200 Wien
Tel.+43/1/ 350 44 60
office@farbenschwoiser.com
www.farbenschwoiser.com

* Wir besorgen alles was Sie brauchen, was wir nicht besorgen können, brauchen Sie auch nicht!

FHS

**FHS - Slipanlage
Greifenstein
für Schiffe bis 40 t**



Kontakt
slipanlage@FHSAustria.org

Donaurundfahrt und Bootsbau-Arbeiten



Moritz, Max ... und am Heck: Schmidt Max, auf dem 126 Jahre alten Salonboot ANA während einer Erkundungstour des Wiener Donauraumes. Am Steuer Kapitän Franz Scheriau.

Links das Dienstschild der Schifffahrtsaufsicht Wien, rechts daneben der alte Hafenkran (der früher jünger und schöner war).



Schmidt Max in der Werkstätte am FHS-Güterkahn 10065 in Greifenstein. Mit Nadel und Faden sollte man für das Projekt auf jeden Fall umgehen können.

Schmidt Max ist mit dem Baufortschritt des Spantengerüsts sehr zufrieden, und Bootsbaumeister Thomas Grögler widerspricht nicht.



(siehe auch den Bericht Seite 24)