



Österreich Maritim

Drei Schiffe namens SAIDA

Bavaria-Statue und Seeschlacht

Lange Nacht der Museen

AGLAIA beim TSR 2017

Maritimes von der Nordsee

Modellbaummesse Wien

Ausgabe 69
Dez. 2017
Preis € 9,-

MUSEUMSVEREIN KORNEUBURG **AUSSTELLUNG** **HAFEN KORNEUBURG**
„DIE SCHWARZE FLOTTE“

Die Ausstellung zeigt die Entwicklung der Frachtschiffahrt auf der Donau aus Sicht der DDSG vom ersten „REMORKÖR“ (Schlepper, Zugschiff) auf der Donau und durch Schiffe aus der Schiffswerft Korneuburg bis zu den heute eingesetzten Frachtschiffen.

„Feldherrenklasse“ 1937



Eröffnung in der Halle 55 am 9. September 2017, 11:00 Uhr
 beim Hafenfest am 9. und 10. September 2017, 10:00 - 18:00 Uhr
 am Gelände der ehemaligen Werft Korneuburg, 2100 am Hafen 6.

Danach sonntags 9:00 bis 12:00 Uhr oder nach Voranmeldung
 bis Ende April 2018 im Stadtmuseum Korneuburg.

MUSEUMSVEREIN KORNEUBURG **AUSSTELLUNG** **HAFEN KORNEUBURG**
„DIE SCHWARZE FLOTTE“

Die Ausstellung zeigt die Entwicklung der Frachtschiffahrt auf der Donau aus Sicht der DDSG vom ersten „REMORKÖR“ (Schlepper, Zugschiff) auf der Donau und durch Schiffe aus der Schiffswerft Korneuburg bis zu den heute eingesetzten Frachtschiffen.

Typ „Kapitan Antipov“ 1980 - 1987



Museumsverein Korneuburg 2100 Korneuburg, Dr. Max Burckhard-Ring 11.
 Tel.: 02262 / 72553 So - Di 9:00-12:00, E-Mail: museumsverein.korneuburg@gmx.at
 ZVR-Zahl: 610385101 Impressum: Otto Pacher

Das Stadtmuseum Korneuburg lädt ein zur Ausstellung
 »Die Schwarze Flotte«

Inhalt

Drei Schiffe namens SAIDA <i>Wolfgang Waldl</i>	4
Bavaria Statue – Seeschlacht von Navarino <i>Detlef Ollesch</i>	13
ORF-Lange Nacht der Museen im KMA-K.u.K. Kriegsmarine Archiv <i>Oliver Trulei</i>	14
Internationale Maritime Konferenz in Tivat <i>Lutz Oberländer</i>	17
Maritime Events an der Nordsee <i>Detlef Ollesch</i>	18
Viel Wasser im Gesicht Beim TSR 2017 mit der AGLAIA <i>Bernd Tißler</i>	20
Modellbaumesse in Wien <i>Robert Tögel</i>	22
Historische Aktivitäten in Kärnten <i>Oliver Trulei</i>	24
Aus den Sektionen	26
Buchbesprechung	34

Titelbild:

**SMS SAIDA (III) nimmt uns mit ins
 Neue Jahr 2018**

Tauwerk von
 Robline für
 Ihre Yacht

FSE ROBLINE
 WORLD CLASS YACHTING ROPES

Besuchen Sie die FHS – Webseite: www.fhsaustria.org

ISSN 1813 - 3525 Key title: Österreich Maritim

Offenlegung gemäß § 25 Mediengesetz

Medieninhaber:

Verein FHS - Freunde Historischer Schiffe

ZVR - Zahl 344016034 Sitz: Wien

Vereinszweck: Erforschung marinehistorischer und nautischer Sachverhalte, insbesondere unter Bezug zu Österreich, Durchführung einschlägiger Veranstaltungen zur Aus- und Weiterbildung, Erhaltung historischer Wasserfahrzeuge und Anlagen, Pflege enger Beziehung zum Österreichischen Bundesheer,

Herausgabe eines Mitteilungsblattes.

Blattlinie: Fachmagazin für die Geschichte der Schifffahrt und verwandter Themen, insbesondere unter Bezug zu Österreich. Beiträge geben die Meinung der Autoren wieder.

Redaktionsteam: Bobby Kugel, Georg Schaller, Robert Tögel.

Autoren dieser Ausgabe: rauss, Mag. Wilhelm rulei, Mag. Martin Sz
 Druck: Print Invest Magyarorszá-g-H Zrt., 9027 Györ, HU

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

Inseratenpreise: 1/4 Seite € 100,-, 1/2 Seite € 200,-, 1/1 Seite € 400,-
 Abopreise: Inland € 36,-, Ausland EU € 44,-, übriges Ausland € 48,-
 Abo unter: FHS - Freunde Historischer Schiffe
 Heiligenstädterstrasse 231, 1190 Wien

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

...auf ein Wort

Kpt. Dipl. Ing. Gustav Jobstmann

Liebe Leserinnen und Leser!
Sehr geehrte Damen und Herren!

Das Jahr 2017 war intensiv und erfolgreich für unsere Mitglieder, Freunde und unseren Verein.

Die Ausgaben unserer in diesem Jahr erschienen Illustrierten ÖSTERREICH MARITIM haben mich immer wieder begeistert. Die Vielfalt der Informationen und Nachrichten ist einfach beeindruckend. Wir bekommen immer wieder begeisterte Kommentare.

Sehr eindrucksvoll waren auch die Aktivitäten unserer Modellbauer. Zuletzt habe ich auch unsere aktiven Teilnehmer bei der MODELBAUMESSE in Wien besucht. Es war interessant, dass sie sowohl fahrbare als auch historische Modelle ausstellten.



Regen auf der Regentag.
Serigraphie F. Hundertwasser

Hundertwasser, das im Gästehafen von Tulln steht. Hier wird es im nächsten Jahr wieder sehr wichtige Vorhaben geben.

Von der Hundertwasser Gemeinnützigen Privatstiftung wurde eine Generalüberholung des Schiffes beauftragt, in der vor allem Verbesserungen der Ausstattungen aus Holz durchgeführt werden.

Erfreulicherweise sind der Rumpf und der Motor bereits voll einsatzfähig. Die Gemeinde Tulln und wir werden wieder zu den notwendigen Renovierungen beitragen.



Im Museumshafen Greifenstein konnten wir wieder viele neue und erfolgreiche Schritte unternehmen.

Ich selbst war sehr aktiv rund um das Schiff das wir sehr intensiv betreuen: Die REGENTAG, das Lebensschiff von Friedensreich

Hundertwasser, das im Gästehafen von Tulln steht. Hier wird es im nächsten Jahr wieder sehr wichtige Vorhaben geben.

Von der Hundertwasser Gemeinnützigen Privatstiftung wurde eine Generalüberholung des Schiffes beauftragt, in der vor allem Verbesserungen der Ausstattungen aus Holz durchgeführt werden.

Erfreulicherweise sind der Rumpf und der Motor bereits voll einsatzfähig. Die Gemeinde Tulln und wir werden wieder zu den notwendigen Renovierungen beitragen.

Über den letzten Erfolg dieses Schiffes freue ich mich besonders: Es war unsere Teilnahme an der „Langen Nacht der Museen“ in Tulln am 7. Oktober 2017 in der wir innerhalb von 3 Stunden 120 Besucher im Tullner Hafen bekommen haben!

Noch eine Bitte:

Aufgrund des großen Aufwands unserer Aktivisten haben wir Bedarf an neuen Mitarbeitern:

In meinem Vorstand habe ich zwei sehr ausgelastete Freunde,

die leider in der Zukunft nicht mehr ihre bisherigen Aktivitäten weiter ausüben können:

Dipl. Ing. Karl Veverka, unser Zahlmeister, muss sich leider aus



gesundheitlichen Gründen zurückziehen. Deshalb bitte ich um Vorschläge für mögliche Nachfolger, die auch die Mitgliedsbeiträge, Abonnements und Datenänderungen bearbeiten können und Vorstandsmitglied sein wollen.

Unser Charly Minke, der höchst aktive Schiffs-Spezialist, ist nicht nur Hafenkapitän in unserem Museumshafen und Eigner eines historischen Schiffes, sondern auch Beteiligter am Versand und der Archivierung unserer Zeitschrift ÖSTERREICH MARITIM.

Aus Altersgründen müssen wir sobald wie möglich jemanden finden, der vorweg zumindest einmal die Betreuung der ÖM-Aktivitäten übernimmt.

Ich bedanke mich schon heute für Hinweise und Anmeldungen: +43(0)676 / 5457978.



Vor 125 Jahren war Erzherzog Franz Ferdinand auf dem Torpedo-Rammkreuzer KAISERIN ELISABETH zu Weihnachten 1892 in Richtung Fernost unterwegs...

Frohe Weihnachten und ein gutes Neues Jahr.

Ich darf zu diesem Zeitpunkt hoffen, dass Sie die Weihnachtsfeiertage sehr gut genießen können. Der Schritt ins Neue Jahr 2018 soll Erfolg und Gesundheit bringen.

Mit maritimen Grüßen
Kpt. Dipl.-Ing. Gustav Jobstmann

Präsident der FREUNDE HISTORISCHER SCHIFFE

Drei Schiffe namens SAÏDA

Der Einsatz der Fregatten MEDEA und GUERRIERA 1840 in der Levante

Wolfgang Waldl



Drei Kriegsschiffe der ehemaligen k.(u.)k. Kriegsmarine trugen den Traditionsnamen SAÏDA, so auch der Kreuzer SAÏDA, der maßgeblich am Seegefecht in der Otranto-Straße, am 15. Mai 1917, teilnahm.

SAÏDA die Erste. Das erste Schiff, das diesen Namen trug war eine Goelette, die 1855 vom Stapel lief. 1872 wurde das Schiff, das meist zur Ausbildung von Kadetten und Unteroffizieren eingesetzt wurde, zur Brigg umgetakelt. Bei einer Ausbildungsreise für Deckmatrosen und Steuerleute, die am 19. September von Pola aus ging, kam die Brigg im Kanal von Messina in einen schweren Novembersturm. Nach Verlust aller Segel im inzwischen tobenden Orkan, anbrechender Dunkelheit und drohendem Auflaufen auf den nahen Klippen, entschloss sich der Kommandant, das Schiff nach zehnstündigem Kampf auf Strand zu setzen. Über die an Land geschleuderte Großrah konnte sich die Mannschaft an den Strand retten, der Kommandant, LSchl. August Trapp ging als Letzter von Bord. Ein Mann der seinen Schwimmkünsten vertraute, ging verloren. Später wurden noch Geschütze und brauchbare Ausrüstung geborgen und das Schiff offiziell abgerüstet.

SAÏDA Nummer zwei, eine gedeckte Korvette, lief nach Plänen von Josef Romako in Pola 1878 vom Stapel. Nach der Indienstellung 1879 lief das Schiff gleich zu einer Kadetten-Schulungsreise nach Brasilien aus. Das Schiff wurde als vorzüglicher Segler bekannt und lief im Sturm vor Kap Hatteras nur mit Sturmfock, Groß- und Vormarssegel 11 Knoten.

1890 und 1895 wurden Weltumseglungen unternommen und auch sonst wurden weite Reisen in den Fernen Osten, rund um Afrika und Australien durchgeführt. 1905 war die letzte Ausbildungsreise für Zöglinge. 1906 Streichung und Verwendung als Munitions- und Minendepot. 1912 in MINERVA umbenannt, nach Kriegsende 1920 an Italien.

SAÏDA Nummer drei, war ein Rapidkreuzer der NOVARA-Klasse und wurde als erster Kriegsschiffbau auf der CNT Werft in Monfalcone auf Stapel gelegt. Stapellauf war 1912, Indienstellung am 1. 8. 1914. Bei Kriegsbeginn gegen Italien am 24. 5. 1915 Ancona beschossen.

Beim Angriff gegen die Sperre der Otrantostraße, die gegen U-Boote gerichtet war, am 15. 5. 1917 zusammen mit den Schwesterschiffen HELGOLAND und NOVARA, erfolgreich operiert. Im folgenden Gefecht, in dem an Zahl und Bewaffnung überlegene alliierte Kreuzer und Zerstörer den k. u. k. Kreuzern den Rückweg abschneiden wollten, nahm Kommandant Lschl. Purschka die, nach Treffern im Kesselraum, lahmgeschossene NOVARA Horthys ins Schlepp. Im feindlichen Feuer eine bemerkenswerte Aktion. Nach dem Kriegsende kam das

Schiff an die italienische Marine und blieb bis 1937 als VENEZIA in Dienst.

Wie kam es nun zur Namensgebung Saïda für ein Schiff unter österreichischer Flagge? Saïda, das Sidon der Phönizier, ist eine Hafenstadt am Mittelmeer südlich von Beirut im heutigen Libanon. Das Gebiet gehörte im 19. Jahrhundert zum Osmanischen Reich. Beim Ausbruch der »Zweiten Orientkrise« 1839 – 1840 erhob sich der tatkräftige, rücksichtslose Viezekönig von Ägypten Muhammed (Mehmet) Ali Pascha, eroberte Syrien und bedrohte mit seinem weiteren Vorstoß damit das Reich seines Lehensherren, des jungen Sultans Abdülmecid I., der seit 1839 in Istanbul regierte.

Großbritannien und die »Heilige Allianz« – Russland, Preußen und Österreich-Ungarn – waren an der Zerschlagung des Osmanischen Reiches nicht interessiert und kamen dem Sultan zu Hilfe. Während Russland und Preußen die Dardanellen sicherten, war Österreich zusammen mit englischen und türkischen Einheiten vor der Küste Palästinas – Beirut, Saïda und Accra im Einsatz.

Am 6. Sept. 1840, lief nun eine englische, durch österreichische und türkische Einheiten verstärkte Flotte, von Alexandrien Richtung Levante aus, um den Vormarsch von Ibrahim Pascha zu stoppen und ihn zum Rückzug zu zwingen.

Der erste Angriff unter Admiral Robert Stopford und Contreadmiral Baron Bandiera erfolgte ab dem 9. September gegen **Beirut**. Die Stadt war von etwa 8.000 – 10.000 Mann ägyptischer Truppen unter Soliman Pascha, dem Sohn Mehmet Ali Paschas, besetzt. Der englische Commodore Charles Napier auf seinem Linienschiff THUNDERER lag bereits Tage vorher mit fünf weiteren Linienschiffen vor der Stadt. Am 10. 9. 1840 setzte sich ein Teil der Flotte nach Norden ab und begann in der Bucht von Junieh (Dschunieh) Truppen anzulanden. Diese begannen sich in Richtung Beirut in Bewegung zu setzen. Nach dem Beschuss durch die restlichen Einheiten vor Beirut und Anlandung von Truppen zog sich Soliman Ali Pascha am 13. September unter Verlusten zurück.

Die weiteren Angriffe gegen Tyrus und kleinere Orte an der Küste waren erfolgreich und Stopford wollte den Nachschub über Saïda und Accra abschneiden.

Der nächste Angriff galt also der Hafenstadt **Saïda** mit ihren beiden Befestigungen und einer Unmenge von Nachschubgütern. Am 27. September nahmen die Schiffe HMS THUNDERER 84, WASP, GUERRIERA und die türkische Korvette GULSFIDE vor Saïda Aufstellung. Die Kriegsdampfer HMS CYCLOPS, GORGON, HYDRA und STROMBOLI mit Landungstruppen an Bord setzten nach Beschießung durch die großen Einheiten die Soldaten an Land. Beim Sturm auf Festungen und Stadt stand mit der zweiten Welle, Erzherzog Friedrich an der Spitze seiner Abteilung, focht sich kühn durch die en-

gen Gassen der Stadt hinauf zur Festung. Dort wurden die Flaggen Englands, der Türkei und Österreichs gehisst.

Der Name »Saïda«, arabisch »Die Glückliche«, wurde so zum Namen dreier Schiffe unserer ehemaligen Marine.

Mit der Eroberung von Jean d' Acre / Accra, das von den Ägyptern für uneinnehmbar gehalten wurde, war der Wider-

stand gebrochen. Auch hier konnten sich die Österreicher unter ihrem Erzherzog wieder auszeichnen.

Muhammed Ali zog sich mit den restlichen Truppen zurück. Nach Verhandlungen kamen Syrien und die eroberten Gebiete Arabiens wieder an die Hohe Pforte.

Akteure



Admiral Robert Stopford
* 5. 2. 1768 – † 25. 6. 1847
Diente unter Admiral H. Nelson



Admiral Charles Napier
* 6. 3. 1786 – † 6. 11. 1860



Erzherzog Friedrich
* 15. 5. 1821 – † 5. 10. 1847
Sohn von Erzherzog Karl



Sultan Abdul Mecid
* 25. 4. 1823 – 25. 6. 1861
war von 1839 bis zu seinem Tod
Sultan des Osmanischen Reiches.

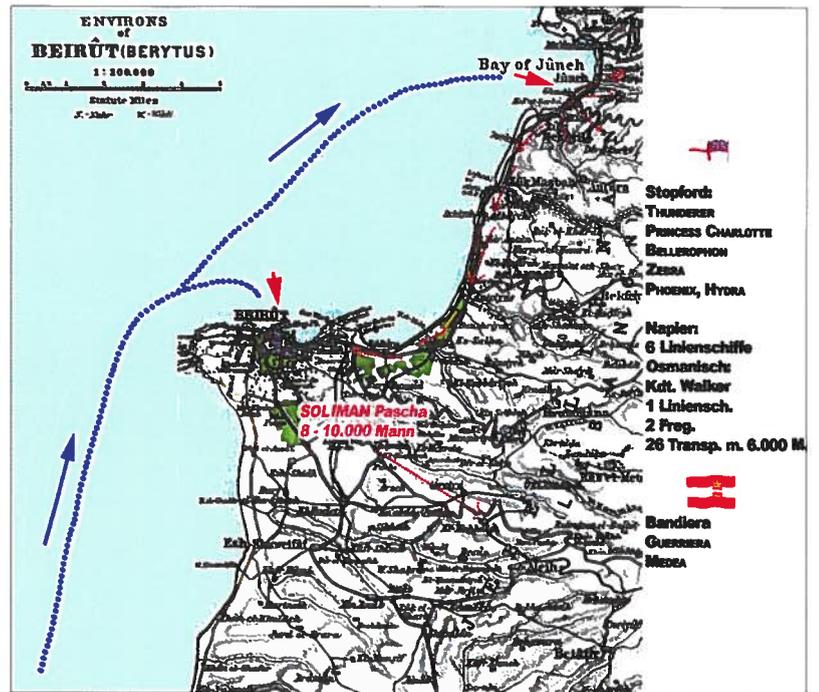
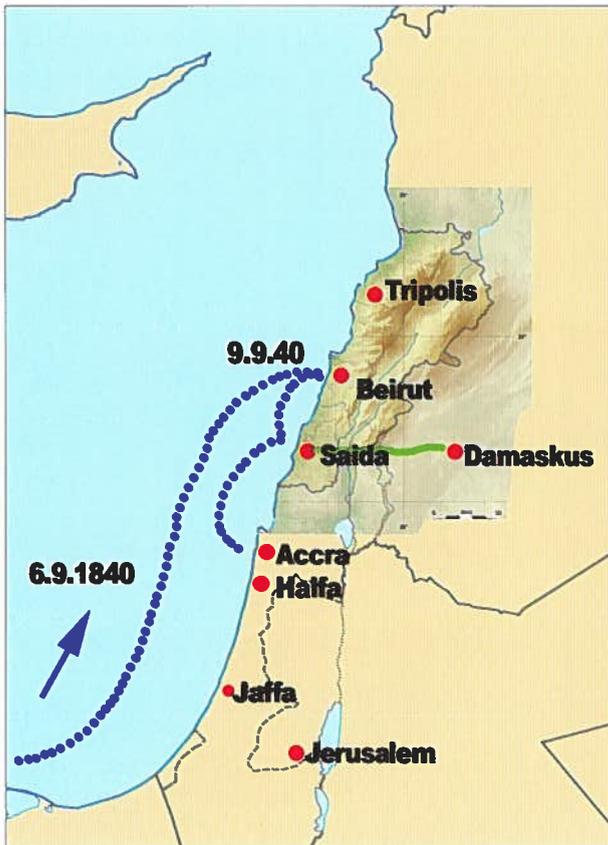


Muhammed Ali Pascha
»Vizekönig« von Ägypten
* 4. 3. 1769 – 2. 8. 1849
1805 bis 1848 Gouverneur der
osmanischen Provinz Ägypten



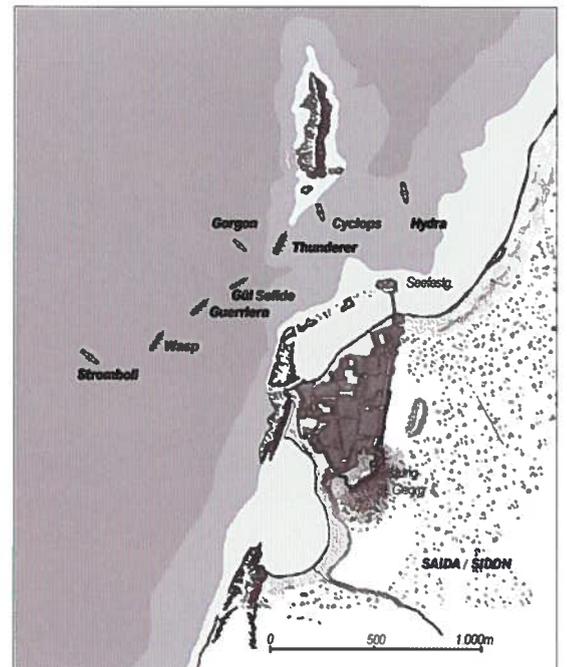
Ibrahim Pascha
* 1789 – 10. 11. 1849
Bis 1841 Wali von Syrien.
Sohn v. Muhammed Ali Pascha

Beirut



Auslaufen der alliierten Flotte von Alexandria am 6. 9. 1840 Richtung östliches Mittelmeer. Am 9. 9. Beginn des Angriffs auf Beirut mit der Landung in der Bucht von Jünech. Weitere Angriffe auf Säida (Sidon) und Accra /St. Jean d'Acre, um die Ägypter vom Nachschub abzuschneiden.

Säida



Die alliierte Schiffsabteilung beim Beschuss von Säida 26. 9. 1840.
 Von links: LS HMS THUNDERER, 84 Gesch., Stapel. 1831, 700 Mann.
 Korv. (türk) GÜL SEFIDE (WEISSE ROSE) 26 Gesch., Stapel 1831.
 Freg. GUERRIERA, Brigg HMS WASP, Raddampfer HMS STROMBOLI.

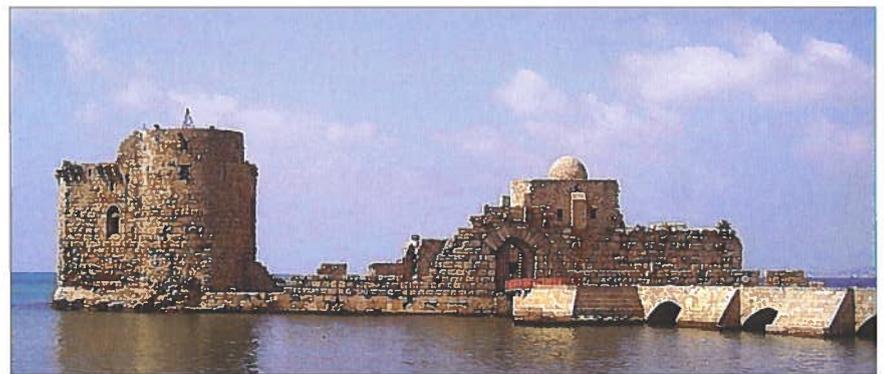
Nachdem die Aufforderung durch Admiral Stopford zur Übergabe abgelehnt wurde, begann der Beschuss, der nach 1 1/2 Stunden abgebrochen wurde. In der Außenmauer des Seeforts entstand eine Bresche, und eine Breitseite des THUNDERER legte die Mauer der Kaserne in Trümmer (13 Uhr). Von den Raddampfern und mit Booten wurden die Truppen über die Festungsbrücke und den Strand an Land gebracht. Nach heftigen Scharmützeln waren die Stadt und Festung nach fünf Stunden (18 Uhr) in der Hand der Alliierten.

Die Dampfschiffe wurden übrigens für das Schleppen der Segler verwendet, um sie in die vorgesehenen Positionen zu bringen.

In einem der Berichte die der Admiral Sir Robert Stopford an die Admiralität über seine Operationen an der syrischen Küste unterm 20. September erstattet hat, geschieht der Theilnahme der k. k. österreichischen Escadre ausgezeichnete Erwähnung. »Ueber die geschickte Mitwirkung des Contreadmirals Bandiera, so wie über die ausgezeichneten Eigenschaften Seiner k. k. Hoheit des Erzherzoges Friedrich, drückt sich Sir Robert Stopford folgender Maassen aus. Der Contreadmiral Baron Bandiera hat mir auf die freundlichste und bereitwilligste Weise seinen Beistand sowohl durch die That als durch seinen sehr nützlichen und zweckdienlichen Rath geliehen, Seine k. k. Hoheit der Erzherzog Friedrich hat bei allen Gelegenheiten die günstigsten Beweise von Eifer und Thätigkeit an den Tag gelegt. Die österreichische Escadre war uns bei dieser Expedition von dem grössten Nutzen. Zweihundert Mann österreichischer Marine-soldaten, versehen jetzt mit den unsrigen den Dienst am Lande und theilen gemeinschaftlich deren Arbeiten und Mühseligkeiten.«
Commodore Charles Napier schreibt folgendes über seine »comrades in arms: ...The Archduke Frederick placed his ship well and kept up an excellent fire.«



Sturm auf die Stadt und Festung (St. Georg). An der Spitze seiner Abteilung Erzherzog Friedrich mit dem Fahnenträger Seekadett Dominic Chinca und Schiffsführer Pörtl als Kommandant. Im Bild rechts die Seefestung in heutigem Zustand.

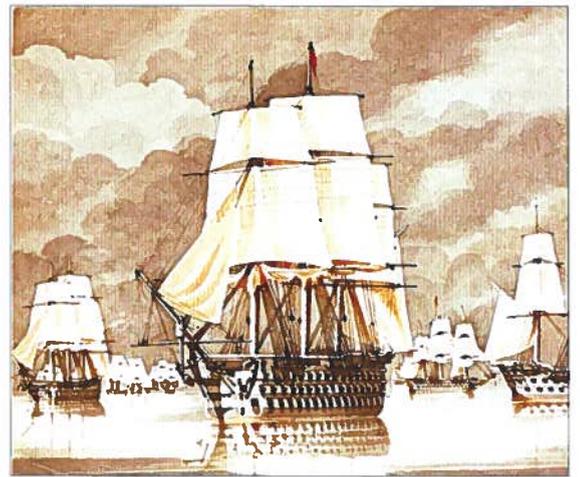
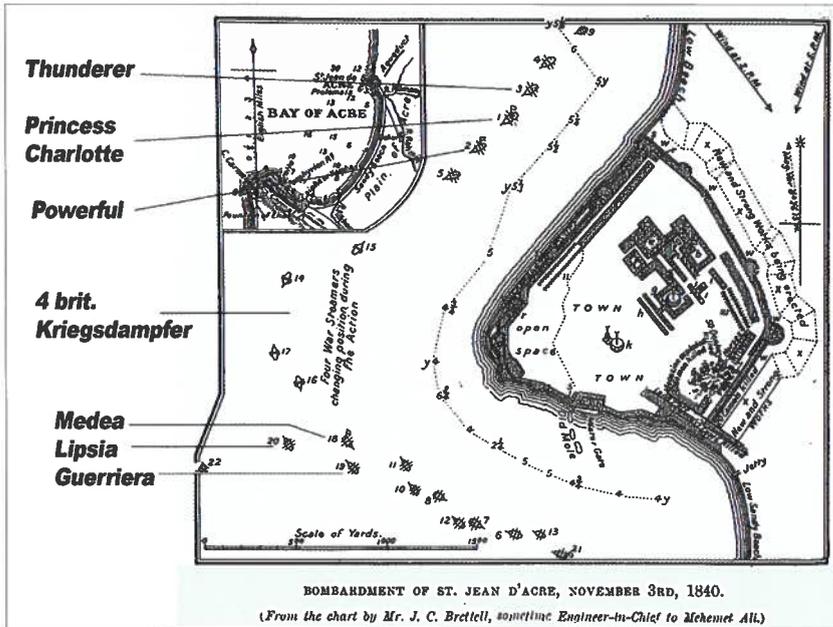


Saint Jean d'Acre

Die Eroberung der Stadt Accra wurde von den Alliierten als schwierig erachtet, war sie doch ausgezeichnet befestigt und von etwa 10.000 Mann verteidigt. So zog Stopford am 3. November, fast seine gesamten Schiffe vor dem Hafen zusammen. Auch hier wurde die Übergabeforderung abgelehnt und man begann mit der Beschießung. Durch einen Treffer in das Pulver- und Munitionsmagazin flog dieses in die Luft und riss viele Verteidiger in den Tod (04:30 Uhr). Auch an Bord der Schiffe, wie der GUERRIERA, wurde die Mannschaft durch die Druckwelle teils »umgeblasen«. Noch in der Dunkelheit setzte EH. Friedrich mit einem Detachement von 114 Mann, an Land und konnte die Zitadelle in Besitz bringen, die Flaggen Englands, der Türkei und Österreichs setzen und bis zum Entsatz halten.



Insgesamt 17 Schiffe hat Admiral Stopford vor Accra zusammengezogen. Im Vordergrund die Raddampfer, links MEDEA und GUERRIERA, rechts Linienschiff PRINCESS CHARTLOTTE.



Oben: Linienschiff HMS PRINCESS CHARLOTTE, 104 Geschütze.

Links: Aufstellung der Flotte vor Accra.



»Die k k österreichische Fregatte Guerriera (sic) in der Attack' vor St. Jean d'Acre am 3. November 1840.«



»Die k k österreichische Escadre vor St. Jean d'Acre am 3. November 1840.« Links GUERRIERA, Mitte MEDEA, rechts LIPSIA.

Beide Bilder von Jozef Haller, Lemberg 1844

Fregatte MEDEA (rechts im Bild) Entwurf Jacques Noël Sané unter dem Namen MOSKAVA für die französische Marine vorgesehen.

1814 auf Stapel liegend übernommen.

Kiellegung: September 1811, Stapellauf 7. August 1827, Fertigstellung 9. Jänner 1829. Bauleiter Jean Dumonteul. Länge (Steven-Steven) 144½ Fuß Pariser Maß = 46,9m, Breite 36¾ Fuß = 11,9m, Tiefe im Raum 19½ Fuß = 6,3m

Bewaffnung: MEDEA UND GUERRIERA

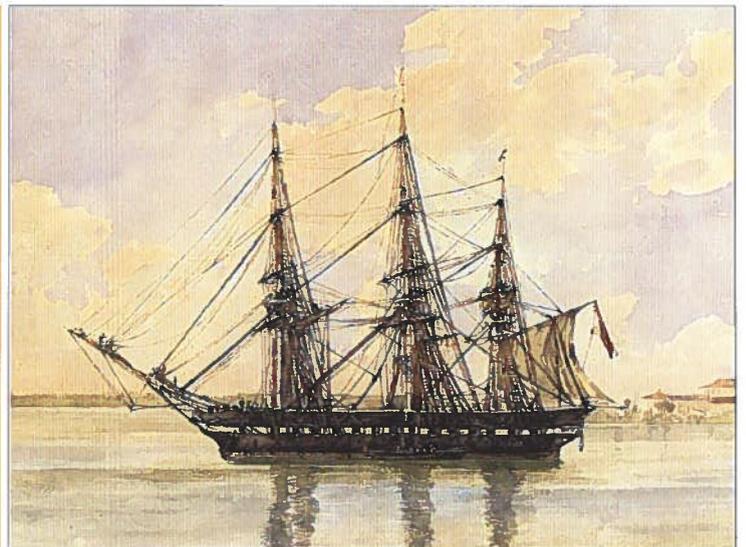
Batterie: 26 - franz. 18 Pfünder,

Oberdeck: 16 - frz. 24 Pfünder Karronaden, 2 - frz. 12 Pfünder

1829 Teilnahme an der Beschießung der marokkanischen Küstenfestungen

Flaggenschiff der Adriadivision, ab 1839 Levantedivision. 1840 in der österreichischen Division bei den Kämpfen vor Beirut und Acre.

9. April 1841 Abrüstungs- und Demolierungsbefehl.



Geschoss-Nenngewicht Pfund	Rohrlänge	Schußweite in Meter bei einer Elevation von ...					
		1°	3°	5°	7°	8°	10°
	engl. Maß						
32-Pdr.	9' 6"	640	1.383	1.765	2.103	2.265	2.560
24-Pdr.	9'	698	1.359	1.692	1.911	2.048	2.405
	7' 6"	672	1.292	1.672	1.893	2.030	2.377
18-Pdr.	8'	549	1.220	1.618	1.847	1.948	-

Einige Daten zu den damals an Bord befindlichen Vorderlader-Geschützen. Die maximale Elevation hinter einer Geschützpforte war ca. 15°. Die Schiffe wurden vor den Festungen auf etwa 1/2 bis 3/4 der max. Schussweite aufgestellt.
Alle Tabellen Dr. Klaus Körner

Es soll auf dem englischen Artillerieschulschiff EXCELLENT im Jahre 1838 gelungen sein, mit einem 32-Pfänder und 13 Mann Bedienungspersonal eine Feuergeschwindigkeit von elf Kugelschüssen in nicht ganz acht Minuten zu erzielen, eine Leistung, die zweifellos den Höhepunkt einer jahrhundertelangen Entwicklung darstellte und die selbst kampferprobte Mannschaften in den Napoleonischen Kriegen nicht hätten erbringen können.

Damit wären bei einer Beschießung von einer Stunde vor Saida mit THUNDERER, GUERRIERA und GÜL SEFIDE bei etwa 70 Geschützen (halbe Breitseite) und einer Kadenz von 1 Schuß in 3 Minuten = 20 Schuß/h, 1.400 Geschosse abgefeuert worden.

Die Dotierung der Geschütze auf österr. Schiffen war entsprechend untenstehender Tabelle. Daraus ergeben sich für einen Breitseit-30 Pfänder etwa 290 Geschosse und eine Feuerdauer von 15 Stunden.

Nenngewicht Pfänder	Aufstellung	Vollkugeln	Vollkugeln Reserve	Hohlkugeln	Hohlkugeln Reserve	Schrotsäcke	Schrotsäcke Reserve
48	Breitseite	80	160	5	10	16	20
48	Drehschlitten	50	100	50	100	10	20
30	Breitseite	80	160	5	10	16	20
60 Paixhans		-	-	50	100	16	20
48 Paixhans		-	-	50	100	16	20

Angaben über die k. k. Einheiten:

Kommandant Verband: KA. Francesco Bandiera
 Komm. MEDEA: FK. Johann Buratovich
 Komm. GUERRIERA: FK. Eh. Friedrich
 Komm LIPSIA: KK. Giuseppe Marsich

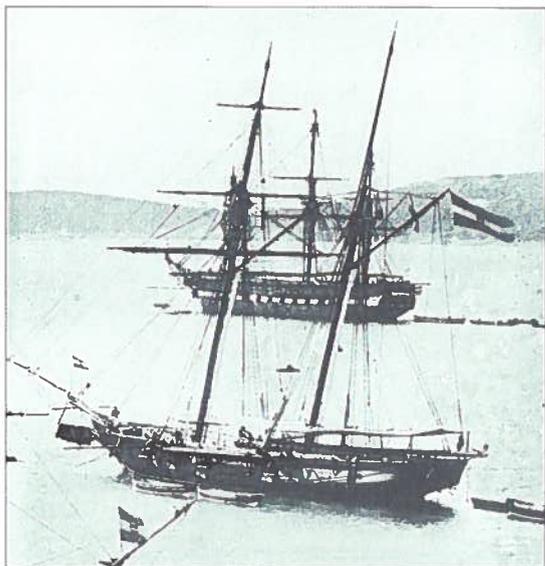
GUERRIERA:
 Kiellegung 26. Sept. 1811, Stapellauf 12. Sept. 1829

LIPSIA: Kiellegung 2. Jan. 1826
 Stapellauf 3. Juni 1826 als Brigg EMO.
 Umtakelung in Smyrna Juli bis Nov. 1827 und
 Namensänderung auf LIPSIA (LEIPZIG)



The Bombardment of St. Jean d'Acre by the British and Allied Squadrons 1840.
 Charles Dixon

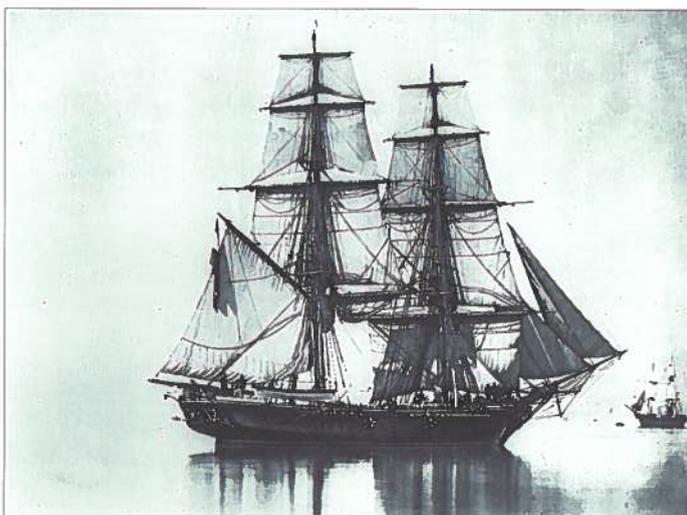
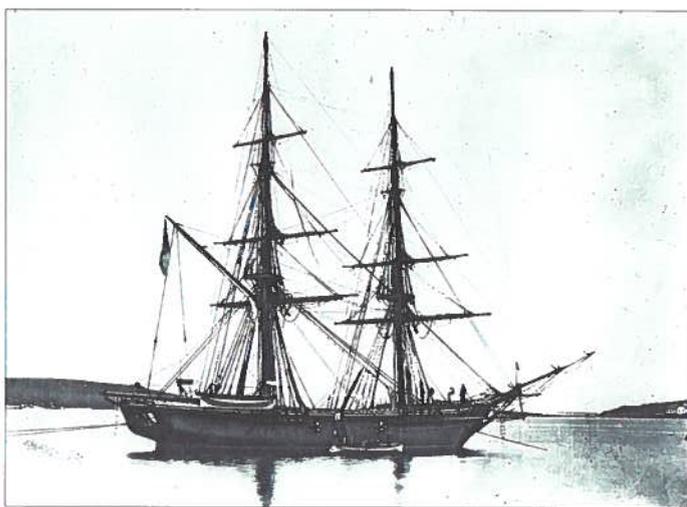
Die Goelette/ Brigg SAIDA



Die SAIDA als Goelette getakelt. Gaffelsegel an zwei Masten, Mars- und Bramsegel nur am Fockmast.



Die Mannschaft scharrt sich vor dem am Strand liegenden Wrack um die Galionsfigur.



Eine Bilderserie der SAIDA als Brigg, in verschiedenen Manöver-Phasen. Ganz oben sind die Segel angeschlagen, rechts losgemacht und oben gesetzt.

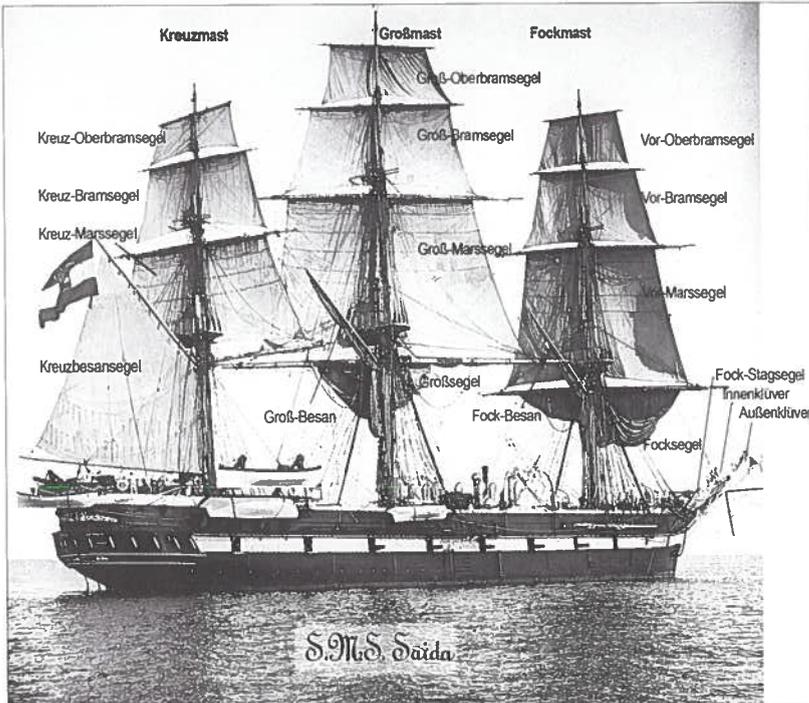
SAIDA Goelette/Brigg

Werft	Arsenal Venedig, Jakob B. Andresen
Indienststellung	23. 6. 1855
Länge	28,5 m – KWL
Breite	8,40 m
Bewaffnung	6 – 30 Pdr
Bemannung	73 Mann
Segelfläche	550 m ²

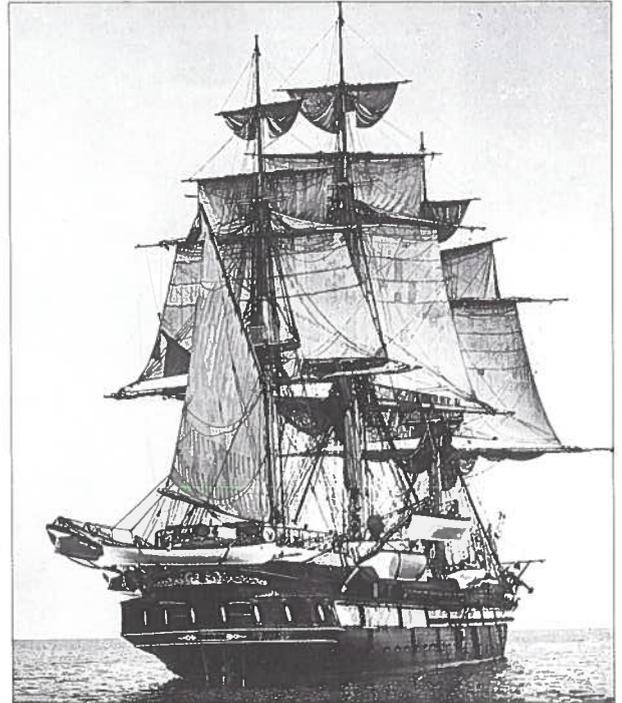
SAIDA gedeckte Korvette

Werft	Arsenal Pola, Josef Romako
Indienststellung	9. 10. 1879
Länge / Verdrng.	79,44 m – ü.a. / 2.734 t, voll ausgerüstet
Breite / Tiefgang	13,14 m max. / 6,42 m
Antrieb / Leistung	1- 2-Zyl. Dampf. 1 Schr., /1.800 PSt/13 kn
Bewaffnung	10 – 15 cm Uchat. Batterie, 1 – 15 cm Deck 1 – 7 cm Bootsgesch.
Bemannung	347 Mann
Segelfläche	2.187 m ²

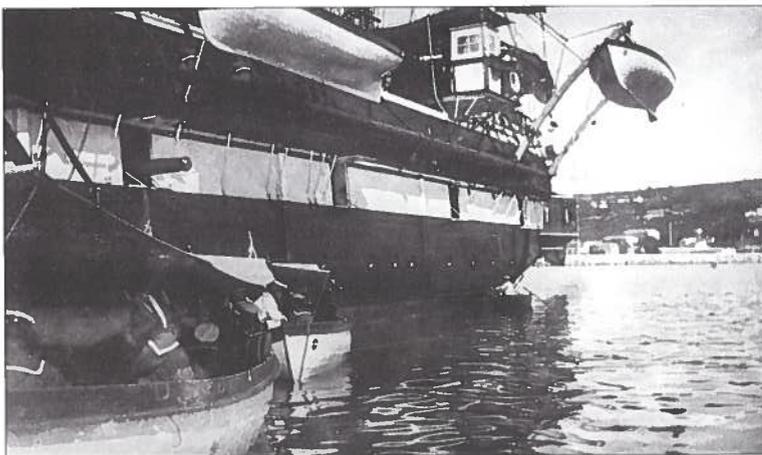
Die Schraubenkorvette SAIDA



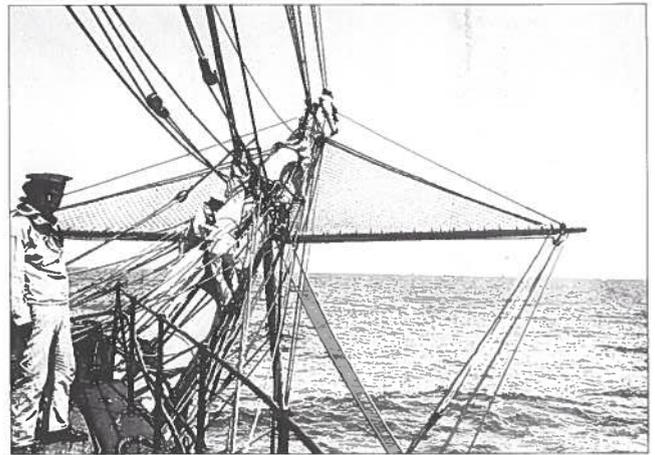
S.M.S. SAIDA mit gesetzten und bezeichneten Segeln.



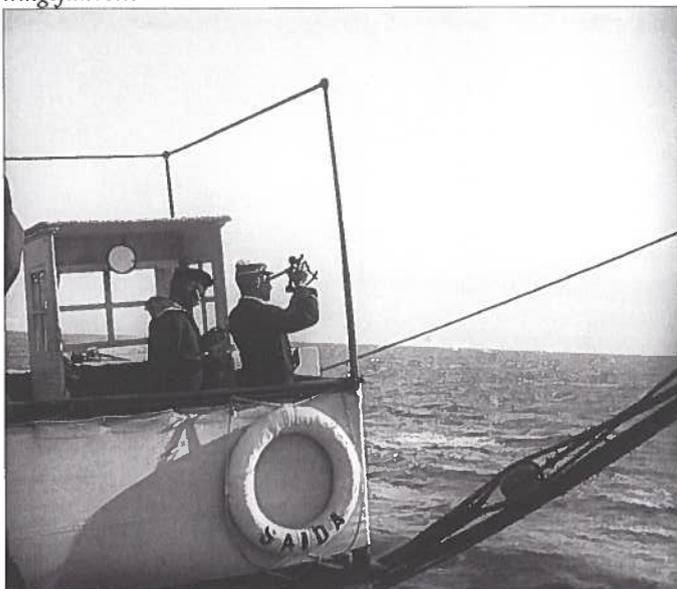
Heckansicht. Der Photograph hat mit einem Boot die SAIDA umrundet.



Backbordansicht, Beiboote mit Sonnensegeln, ein 15 cm Währendorf ausgefahren.



Mannschaft beim setzen der Klüversegel.

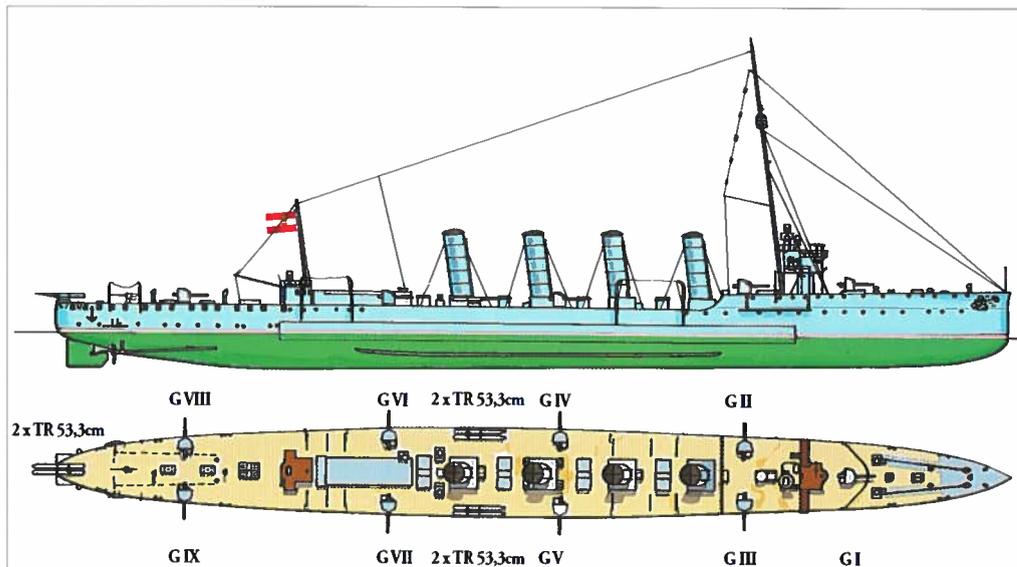


Man »schießt« die Sonne mit dem Sextanten.



Mannschaft beim aufentern in den Großmastwanten.

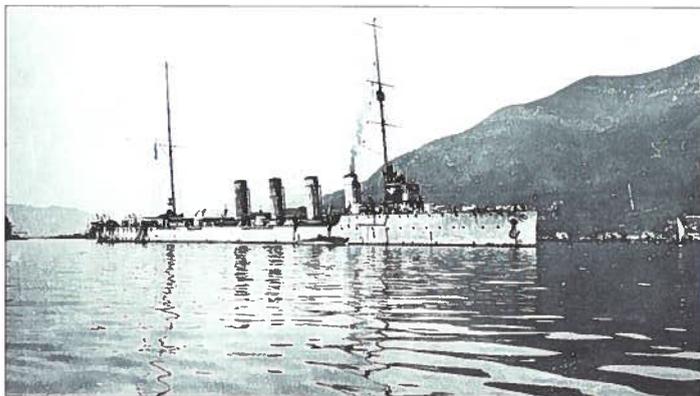
Der Rapidkreuzer SAIDA



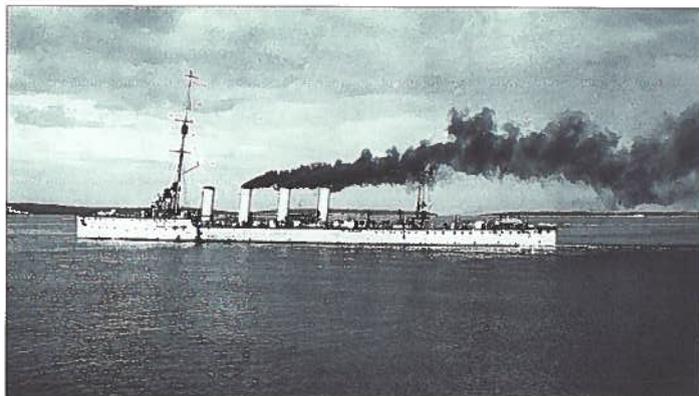
S.M.S. SAIDA, mit gekürztem achteren Mast.
 Werft: CNT, Monfalcone Indienststellg.: 1. 8. 1914 Verdrängung: 3.492 t
 Länge: 130,60 m Breite: 12,80 m Tiefgang: 5,30 m
 Maschine: 2 Melms Pfenninger Turbinen Kessel: 16 Yarrow
 Leistung: 26.000 PS Geschw. 27 kn
 Bewaffnung: 9 – 10 cm Skoda L/50 K11, 1 – 7 cm BAG L/50 K10, 1 – MG 8 mm, 3 x 2 TR 53,3 cm



S.M.S. SAIDA nach dem Otrantogefecht und einem 15 cm - Treffer im Bug.



S.M.S. SAIDA vor der Otranto-Aktion mit hohem Großmast in der Bocche.



S.M.S. SAIDA mit dem gekürzten Großmast.



Auch die Künstler haben sich um die Darstellung des Gefechtes angenommen. Johann Seits hielt die Szene des Abschleppens der getroffenen NOVARA durch SAIDA im Feuer, fest.

Bavaria-Statue und Seeschlacht?

Detlef Ollesch



Was die bekannte Bavaria-Statue oberhalb der Münchner Theresienwiese mit der Seefahrt zu tun hat, erschließt sich auch auf den zweiten Blick nicht unbedingt und bedarf dementsprechend einer Erklärung: Der Kopf der 1850 aufgestellten Skulptur, besteht aus der Bronze eingeschmolzener türkischer Kanonen, die seit der Seeschlacht von Navarino (heute: Pylos) am 20. Oktober 1827 auf dem Grund der gleichnamigen Bucht gelegen hatten. In dieser Schlacht, die als entscheidendes Ereignis im Verlauf des griechischen Unabhängigkeits-Kampfes gegen das Osmanische Reich gilt,

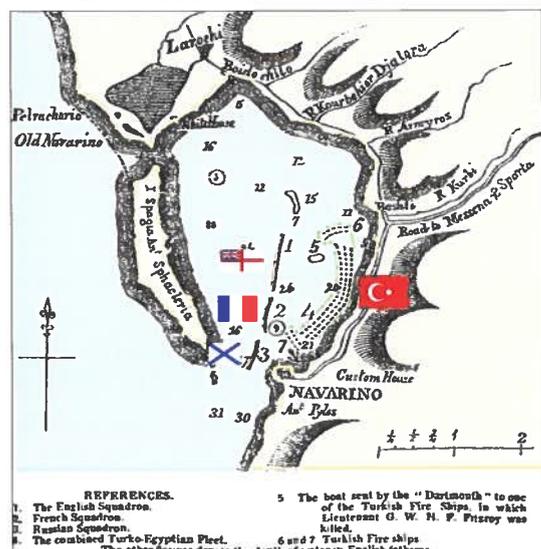
vernichteten Seestreitkräfte Großbritanniens, Frankreichs und Russlands den Großteil der türkisch-ägyptischen Flotte vor dem südwestlichen »Finger« der Peloponnes.

Unter dem, aus dem Haus Wittelsbach stammenden, griechischen Königs Otto, wurden die wertvollen Bronzerohre gehoben und europaweit vermarktet. Etliche von ihnen kamen nach Bayern, wo Ottos Vater, der bayerische König Ludwig I., das Material zum Guss der Bavaria-Statue und weiterer Monumente in München verwenden ließ.



Gemälde der Seeschlacht von Navarino, die vor 190 Jahren, am 20.10.1827, stattfand. Der Sieg der britischen, französischen und russischen Einheiten über die türkisch-ägyptische Flotte war vernichtend.

Das Gemälde ist König Wilhelm IV. (Sailor King) (21.8.1765 – 20.6.1837) von Großbritannien und Hannover gewidmet. Nachfolgerin war Queen Victoria.



ORF — Lange Nacht der Museen im KMA - K.u.k. Kriegsmarine Archiv

Oliver Trulei



Als der Vorstand im Frühjahr 2017 beschloss, erstmals bei der vom ORF organisierten »Lange Nacht der Museen« teilzunehmen, wußte niemand wie der Abend verlaufen wird. Im April wurde das KMA von Vertretern der Veranstalter besucht, um Details zu klären. Als Programmpunkte konnten schnell Themen und Vortragende gefunden werden, sodaß im Mai die Vereinbarung zur Teilnahme unterzeichnet wurde.

Am frühen Nachmittag des 7. Oktober 2017, trafen die ersten Mitglieder für die letzten Vorbereitungen ein, um für den Abend gerüstet zu sein. Wie immer übernahm Eveline Traiber die Kombüse und wurde diesmal von Roswitha Schaller tatkräftig unterstützt. Franz Redl und Ludwig Baranyai übernahmen den Empfang und Zahlmeister Alexander Traiber, wie gewohnt, die Kassa.

Dr. Bernhard Pirker und Georg Schaller kamen in k.u.k. Marineuniform und sorgten damit für die adäquate Stimmung und Interesse bei den zahlreichen Besuchern.

Prof. Erwin Sieche, Franz Mittermayer, Ing. Fritz Marschner, Ing. Rudi Ermer, Ing. Friedrich Kermauner und KMA-Präsident Oliver Trulei übernahmen Aufsicht- und Auskunftsdienst in den verschiedenen Vereinsräumen.

Die Veranstaltung begann zwar offiziell um 18.00 Uhr, doch bereits um 17.30 Uhr trafen die ersten interessierten Besucher ein, sodaß kaum 45 Minuten später die Räume sehr gut besucht waren.

Um 19.00 Uhr folgte der erste Programmpunkt. Georg Pawlik hielt seinen Vortrag »Die letzten Tage des Kreuzers KAISERIN ELISABETH – Augenzeugen berichten«. Der Vortragsraum war rasch gefüllt und einige Besucher mussten mit Stehplätzen vorlieb nehmen. Dies tat aber dem gewohnt launigen Vortrag keinen Abbruch. Zahlreiche Besucher nutzten gleich die Möglichkeit, das an diesem Abend präsentierte Buch zum Vortrag, zu erwerben.

Buddelschiffmodellbauer Oliver Matuschek erklärte um 20.00 Uhr »Wie kommt das Schiff in die Flasche?«. Auch hier war der Vortragsraum fast zu klein um, allen interessierten Besuchern Platz zu bieten. Nach seinem Vortrag präsentierte er eine Auswahl seiner Buddelschiffe und beantwortete zahlreiche Fragen.

Die »Linie 3«, der an diesen Abend verkehrenden Busse, brachte die Museumsbesucher vom »Geldmuseum der Oesterreichischen Nationalbank« zu uns ins KMA und anschließend in das »Österreichische Pharma- und Drogistenmuseum«, eine spannende Mischung. Daher kamen immer 20er oder 30er Gruppen in unsere Räumlichkeiten. Das Publikum war bunt gemischt, vom Studentenpärchen, über Familien mit ihren Kindern bis Pensionisten. Drei Besucher gaben sich sogar als Nachfahren von Marineuren der k.u.k. Kriegsmarine zu erkennen! Auch zahlreiche ausländische Besucher wie

zum Beispiel aus Kanada, Chile und den U.S.A. kamen und staunten, daß Österreich einst eine so große und erfolgreiche Kriegsmarine besessen hatte!

Georg Pawlik wiederholte seinen Vortrag um 21.00 Uhr mit gleichem Erfolg und man kann durchaus behaupten, er hätte dies im Stundentakt im stets übervollen Vortragsraum wiederholen können...

Um 22.00 Uhr erfolgte der nächste Programmpunkt. Ein vom KMA-Präsidenten initiiertes und von Kartonmodellbauer Ing. Wolfgang Wieser perfekt gestaltetes Modell vom »Kreuz von Guadalcanar«. Bekanntlich war Oliver Trulei, mit dem Ehepaar Schaller, 2005 auf Guadalcanar und besuchte das Kreuz. Aktuelle Bilder zeigen leider, daß der Zahn der Zeit deutliche Spuren am Kreuz hinterlassen hat und eine Grundsanierung erforderlich wäre. Ing. Friedrich Kermauner präsentierte den Vortrag »Das Kreuz von Guadalcanar – Vom Papier zum Modell« und erneut war der Vortragsraum fast zu klein. Einige Besucher nutzten die Möglichkeit, den an diesem Abend erstmals präsentierten Papiermodellbaubogen, zu erwerben.

Hans Hofmann präsentierte um 23.00 Uhr seinen Vortrag »Vom Meer in die Badewanne – U-Boote als Modell«. Es bedarf wohl kaum einer Erwähnung, daß auch diesmal der Vortragsraum fast zu klein war. Hans Hofmann hatte aus Werkstatt von Christian Mikulics zwei Modelle, natürlich k.u.k. U-Boote, mitgebracht und erklärte in launiger Weise die Funktionen eines U-Bootes sowie eines Modell-U-Bootes.

Gegen 24.00 Uhr mußte Kombüschefin Eveline Traiber eine ‚schockierende‘ Mitteilung machen: »Der Vorrat an Wein und Prosecco geht zu Ende!« Eine Meldung, die wir seit der Vereinsgründung 2010, noch nie hören mussten! So mancher Besucher der »Lange Nacht der Museen« ging nämlich nicht gleich in die Ausstellungsräume, sondern direkt in die Kombüse, um sich bei ‚Speis und Trank‘ zu stärken! Dies tat aber der guten Stimmung keinen Abbruch!

Selbst gegen 0.30 Uhr, also kurz vor Ende der Veranstaltung, kamen noch Gäste, um die einmalige Möglichkeit, erstmalig das KMA zu besuchen, zu nutzen. Eine halbe Stunde später war es dann Gewissheit, der Abend war ein voller Erfolg, besuchten uns doch 774 (!) Personen!

Dank an alle, die dazu beigetragen haben!

Ein Blick in das Gästebuch zeugt von der Begeisterung der Gäste. Hier ein kleiner Auszug aus den über 14 (!) Seiten reichenden Einträgen: »Vielen Dank für den informativen und interessanten Besuch in ihrem Museum. Bis zum nächsten Mal!« – »Beeindruckend, spannend und eine Bereicherung!« – »Herzlichen Dank, daß sie es ‚gewagt‘ haben. Sehr spannend!« – »Danke für den sehr interessanten Vortrag und die wunderschöne Darstellung der Schiffe.« – »Spannende Infor-

mationen über die Präsenz Österreichs im Lauf der Geschichte! Vielen Dank!« – »Bitte nächstes Jahr wieder!« – »Schön, dass ein unbekannter Teil der österreichischen Geschichte sichtbar wurde.« – »Es wäre toll, sich über einen Ausbau freuen zu können.« – »Danke für die Bewahrung österreichischer Geschichte!« – »Super Ausstellung, eine gelungene Überraschung!« – »Danke für das Erbe aus alten Zeiten!« – »War

sehr spannend, wäre gerne länger geblieben.« – »Danke für die freundliche Atmosphäre und Erklärungen.« – »Zu fortgeschrittener Stunde 0:30 nach mehr als 700 Besucher trotzdem freundliche Leute getroffen.«

Nun gilt es eigentlich nur mehr zu sagen: »Auf zur Langen Nacht 2018!«



Bild links: Bereits um 17.30 kamen die ersten Besucher und wurden von Franz Redl (links) begrüßt.



Bild rechts: Zahlmeister Alexander Traiber, wie gewohnt an der Kasse.



Prof. Erwin Sieche (Mitte) erläutert die Funktion des Thoma- mühl Gleitbootes.



Dr. Bernhard Pirker, in Marineuniform, im Gespräch mit interessierten Besucherinnen.



Georg Pawlik während seines Vortrages über das Schicksal der S.M.S. KAISERIN ELISABETH und ihrer Besatzung. Gespannt lauschen die Zuhörer, für die es teilweise nur mehr Stehplätze gab.





Oliver Matuschek demonstriert, wie das Schiff in die Flasche kommt.



Die Besucherinnen versuchen das nachzuvollziehen.



Ing. Friedrich Kermauner zeigt anhand unseres Dioramas im Masstab 1:1250, den Verlauf des Seegefehctes in der Otrantostraße vom 15.5.1917.



... ein Blick in den Vorraum – ein stetes Kommen und Gehen...



KMA-Präsident Oliver Trulei im Gespräch mit jungen Besucherinnen.

Hans Hofmann, Obmann der IGU-Interessengemeinschaft Modell U-Boote Austria, erklärt wie U-Boote tauchen und auch wieder an die Oberfläche kommen.



Internationale maritime Konferenz in Tivat

Lutz Oberländer



Seit 2015 besteht in Tivat (Montenegro), dem früheren Teodo der k.u.k. Monarchie, auf der alten Kriegsmarinewerft ein marinehistorisches Museum (Naval Heritage Collection - NHC). Als Museumsgebäude wurde eine der noch aus der k.u.k. Zeit stammenden Schiffbauhallen mit großem Aufwand restauriert. Im Museum sind zahlreiche Artefakte von der k.u.k. Zeit bis zur Jahrtausendwende ausgestellt. Prunkstücke des Museums sind die beiden aus jugoslawischer Zeit stammenden U-Boote P 821 »Hero« und P 912 »Una« (P= Podmornica: U-Boot). Das größere U-Boot P 821 kann auf Anfrage auch besichtigt werden. Im Freigelände sind einige Schiffsgeschütze und Anker ausgestellt. Für die kleinen Gäste ist neben dem Museum ein Spielplatz mit einem Piratenschiff vorhanden. Finanziell wird das Museum von dem Großinvestor »Porto Montenegro« getragen, der in Tivat am ehemaligen Hafen der k.u.k. Kriegsmarine ein Resort der oberen Luxusklasse errichtet hat. Vom Hafen sind heute noch die historischen Molen und ein Portalkran aus jugoslawischer Zeit vorhanden.

Auf seiner sommerlichen Exkursion besuchte das »K.u.K. Kriegsmarine-Archiv« im Mai 2017 das Museum. Der Direktor des Museums Drazen Jovanovic, ein ehemaliger jugoslawischer Marineoffizier und studierter Historiker, führte die Gruppe persönlich durch das Museum und das U-Boot. Anschließend begleitete der Direktor die Gruppe noch durch den alten k.u.k. Marinepark. In dem Park sind noch einige Bäume aus der k.u.k. Zeit vorhanden und eine Widmungstafel zu Ehren des Gründers der Werft und des Marineparks, Flottenkommandant Admiral Sterneck. Der Baumbestand des Gartens wurde ursprünglich aus Pflanzen zusammengestellt, die die österreichischen Kriegsschiffe von ihren Missionsreisen mitbrachten. Eine engere Zusammenarbeit von Marinepark und Museum wird derzeit erwogen.

Um den Bekanntheitsgrad des Museums zu steigern und dessen Position in der Museumslandschaft zu festigen, veranstaltete der Museumsdirektor vom 1. bis zum 21. Juli 2017 im Museum eine internationale maritime Konferenz unter dem Titel »The Restless Sea – South Adriatic in World War 1« (Die ruhelose See – die Süd-Adria im Ersten Weltkrieg). Die Ausstellung erzählt die Geschichte der militärischen Operationen in der Adria während des Ersten Weltkriegs. Besucher hatten die Möglichkeit an den Vorträgen teilzunehmen, die durch historische Artefakte, zeitgenössischen Fotos und Filmmaterial illustriert wurden. Als Referenten waren zahlreiche Fachleute aus dem In- und Ausland eingeladen, die Vorträge u. a. zu den Themen »Seeflieger in der Bucht von Cattaro«, »Festungswerke in der Bucht von Cattaro und ihr Verbleib«, »Kriegspropaganda im Ersten Weltkrieg«, »Schiffswracks in der Adria«, »Die



Seeschlacht von Otranto« hielten. Der Autor hielt einen Vortrag zum Thema »Deutsch-Österreichische Marinekameradschaft in der Bucht von Cattaro – Chancen und Risiken«. Unter den Besuchern waren zahlreiche Bewohner der Bucht von Cattaro, Pressevertreter, Historiker, aber auch interessierte Touristen. Es ist geplant die Beiträge in einer Publikation zusammenzufassen – in englischer und kroatischer Sprache. Der Beitrag des Autors wird in einer späteren Ausgabe von Österreich Maritim separat veröffentlicht.



Der Autor bei seinem Vortrag.

Maritime Events an der Nordsee

Detlef Ollesch



Open Ship auf der POLARSTERN

Es kommt nur selten vor, dass das Alfred-Wegener-Institut in Bremerhaven die Öffentlichkeit zur Besichtigung des Forschungseisbrechers POLARSTERN einlädt. Am 22. und 23. April 2017 war das nach fünf Jahren aber wieder einmal der Fall. Jeweils sechs Stunden lang konnte jedermann das gerade aus der Antarktis zurückgekehrte Schiff in der Bremerhavener Lloyd-Werft von außen und innen in Augenschein nehmen. Das führte zu einem regelrechten Massenansturm. An den zwei Tagen nahmen rund 15.000 Besucher aus allen Teilen Deutschlands das Schiff von der Bücke bis zum Flugdeck nebst Bodhubschauber und vom Labor über die Unterkünfte bis zum Hospital in Augenschein. Ihre Geduld beim teils stundenlangen Schlangestehen vor dem Werfteingang

beziehungsweise dem Schiff oder auch auf dem festgelegten Einbahnweg an Bord wurde von den Mitarbeitern des Instituts und den Besatzungsmitgliedern des Eisbrechers durch ebenso kompetente wie freundliche Beantwortung der zahlreichen Fragen belohnt. Besonders interessierte Besucher hatten zusätzlich die Möglichkeit, in den Zelten an Land Vorträgen zu unterschiedlichen Aspekten der Polar- und Meeresforschung beizuwohnen und sich mit schriftlichen Informationen zu versorgen. Wie der starke Besucherandrang zeigte, dürfte eine solche Veranstaltung aus Sicht des Publikums ruhig öfter und auch über einen etwas längeren Zeitraum stattfinden.



Die Polarstern stellte am 9. 12. 1982 in Dienst und verdrängt 17.200 t bei einer Länge von 117,9 m und 25 m Breite. Zwei Kortpropeller mit insgesamt 19.500 PS verleihen dem Eisbrecher eine Geschwindigkeit von 16,5 kn. Das Schiff wurde von 1998 bis 2001 generalüberholt. Unter [https://de.wikipedia.org/wiki/Polarstern_\(Schiff\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Polarstern_(Schiff)) können weitere Angaben gefunden werden.

Wochenende an der Jade 2017

Es ist nicht so bekannt wie der Hamburger Hafengeburtstag oder die Hanse Sail in Rostock. Auch die Anzahl der sich beteiligenden Schiffe ist nicht annähernd so groß wie bei den zuvor genannten Mammutveranstaltungen. Aber insbesondere bei den Fans der Seestreitkräfte hat es seinen festen Platz im Kalender der jährlich an der deutschen Küste stattfindenden größeren Seefahrtsevents: das Wochenende an der Jade in Wilhelmshaven.

Zwar machen am jeweils ersten Juli-Wochenende schon seit Jahren längst nicht mehr so viele „graue“ Einheiten am Bontekai im Großen Hafen und im Arsenal fest wie zu Zeiten des Kalten Krieges, aber alleine die Tatsache, dass man an den drei Tagen der Veranstaltung das Marinearsenal einschließlich von Teilen der Rohrmaschinen- und Flugkörper-Werkstätten besichtigen kann und dort nach Herzenslust fotografieren

darf, was normalerweise streng verboten ist, lassen manch einen auch weite Anfahrtswege in Kauf nehmen. In Zeiten deutlich verkleinerter Seestreitkräfte, die außerdem weltweit im Einsatz sind, bekommen »Schleute« und ehemalige Mariner zwar weniger aktive Einheiten zu Gesicht, aber darunter sind immer wieder ausgesprochene Exoten, die sich hierzulande nur selten die Ehre geben. Dieses Jahr war es die LIBERTAD, das als Vollschiff getakelte Segelschulschiff der argentinischen Marine, dessen komplette Besatzung erstmalig auf Deutschlandbesuch war. Mit einer Lúa von 103,75 Metern ist es fast 15 Meter länger als die GORCH FOCK. Aus den benachbarten Niederlanden waren fünf Boote angereist, darunter die HOLLAND, ein Schiff mit den äußeren Abmessungen einer Fregatte, aber an der Rumpfnnummer »P 840« unschwer als Patrouillenboot zu erkennen. Die

Deutsche Marine war mit der Fregatte LÜBECK (F 214), die am Bontekai festgemacht hatte, und dem Ölauffangschiff EVERSAND (Y 1644) vertreten. Außerdem führten die Verkehrsboote V 10 und V 11 einen Pendelverkehr zwischen dem Arsenal und dem Bontekai durch.

Seit dem vergangenen Jahr sind Gerüchte im Umlauf, nach denen sich die Marine nicht mehr am Wochenende an der Jade beteiligen will. Als Grund dafür wird die 2015 bei der Bundeswehr eingeführte Arbeitszeitordnung genannt, nach der für Soldaten im Grundbetrieb die 41-Stunden-Woche gilt. Hinzu kommen geplante umfangreiche Umbaumaßnahmen im Marin Arsenal, sodass es zumindest auf dessen Gelände auf absehbare Zeit wohl keine Tage der offenen Tür mehr geben wird. Das würde die Großveranstaltung auf einen Schlag um zirka 50% ihrer maritimen Attraktionen berauben. Nicht, dass die zivilen Schiffe im großen Hafen uninteressant wären – mit der Nao VICTORIA und der Karavelle BOA ESPERANCA nahmen 2017 Nachbauten von Schiffen, mit denen die Spanier und Portugiesen vor 500 Jahren zu ihren großen Entdeckungsfahrten aufbrachen, teil, und die Tagesfahrten auf den Briggs EYE OF THE WIND und MERCEDES waren für die Teilnehmer bestimmt ein tolles Erlebnis – aber die militärische Komponente können sie, zumal in der Stadt, die Deutschlands größten Marinestützpunkt beherbergt,

nicht ersetzen. Da bleibt nur zu hoffen, dass die Marine ihre Rückzugspläne nicht in die Tat umsetzt und nötigenfalls neue Wege findet, sich in diese Traditionsveranstaltung einzubringen.

Für den Autor dieses Beitrags war der Besuch des Wochenendes an der Jade 2017 eine Rückkehr an seine einstige Wirkungsstätte, hatte er doch in Wilhelmshaven mehrere Reserveübungen absolviert. Zu seinen damaligen Aufgaben gehörte es, eine der bei der Deutschen Marine „Verkehrsboot“ genannten Barkassen zu führen – auch beim Wochenende an der Jade, wenn diese täglich Hunderte von Besuchern zwischen dem Arsenal und dem Bontekai am Großen Hafen hin und her transportieren.

Das Wiedersehen mit einem Kameraden, der dort immer noch seine Reservendienstleistungen – wie die Wehrübungen bei der Bundeswehr heutzutage offiziell genannt werden – erbringt, sowie mit der Besatzung der Brigg EYE OF THE WIND, auf der er einige Monate zuvor die ersten Erfahrungen mit dem Segeln auf dem offenen Atlantik gemacht hatte, bereicherten den Besuch dieser Veranstaltung um einige persönlich Details, die dem Ganzen für ihn eine besondere Note verliehen.



Segelschulschiff der argentinischen Marine LIBERTAD.



Patrouillenboot der holländischen Marine P 840



Bordhelikopter SeaLynx der deutschen Marine.



Britische Brigg EYE OF THE WIND legt im strömenden Regen am Bontekai an.

Viel Wasser im Gesicht!

Tall Ship Race 2017 mit der AGLAIA

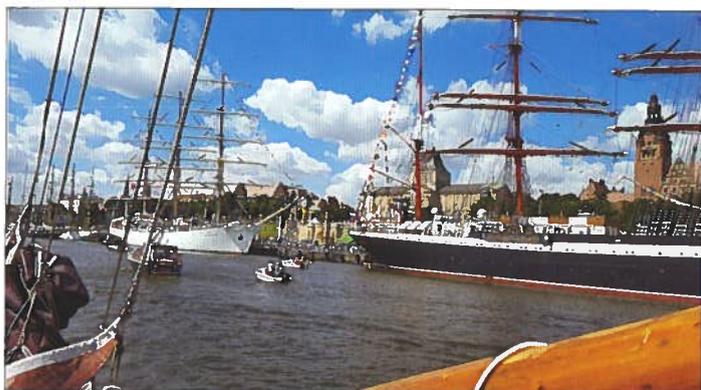
Bernd Tißler



ein sehr persönlicher Bericht von Bernd Tißler, der beide Überführungen zum TSR von Lübeck nach Halmstad (Schweden) und von Szczecin (Polen) zurück nach Lübeck segelte. Diese, zusammen mit den drei Races Halmstad – Kotka (12 Tage und Nächte am Stück), Turku-Klaipeda (8 Tage) und Klaipeda – Szczecin (7 Tage) sowie einer wundervollen Fahrt im Konvoi von Kotka vorbei an Helsinki nach Turku (8 Tage), ergaben fast 8 Wochen Dauersegeln mit mehr als 2500 nautischen Seemeilen. Beeindruckt und geprägt von der Gemeinsamkeit der Mannschaften auf der hochseetüchtigen Colin Archer des Vereins »Freunde Historischer Schiffe, Wien e.V.« ergab sich ein emotionaler Eindruck von Jung und Erfahren auf einem traditionellen Langtörn im nördlichen Ostseeraum, der im Folgenden in Auszügen beschrieben wird.

Du stehst auf dem Vordeck der Aglaia und denkst: „Das gibt es gar nicht! Das alles passiert jetzt wirklich und Du bist ein Teil davon...« und dann rollen sie über Dein Gesicht, die Tränen, die Dir die ganze Fülle der kommenden Ereignisse verheißen, die Dir sagen: Das, genau das, hast Du Dir gewünscht und jetzt hast Du es!

»Follow me« steht an dem Tender der Schweden, die Dich freundlich in Halmstad in Empfang nehmen und nun zu Deinem Liegeplatz begleiten. Vorbei an den 10 bis 12 Tallships, die Du in dieser Ansammlung bisher nur aus den Jahreskalendern der Segelschiffahrt kennengelernt hast. Da liegen sie: Die Russen SEDOV, KRUZENSTERN, MIR, die Brasilianer, die Rumänen, die Portugiesen, Norweger, Schweden, Briten, Dänen, Holländer und nicht zuletzt die SHAB OMAN II aus den arabischen Emiraten, die bereits jetzt mit fernöstlichen Klängen, die Aufmerksamkeit aller auf sich zieht.



Die Großen und die Kleinen...

Klein kommen wir uns vor, mit unseren knapp 15 Metern vom Heck des klassischen Spitzgatters bis zum Klüverbaum, an dem in diesem Jahr erstmalig der neuen Klüver für Vortrieb sorgt. Aber stolz in der Tradition seegängiger Schiffe aus der nordischer Konstruktion der ersten Seenotretter und als einziges österreichisches Schiff („Wie seid ihr denn eigentlich



von Wien hier her gekommen?» war eine der meistgestellten Fragen unserer Besucher) legten wir uns zu den anderen wohl an die 150 kleineren Teilnehmerjachten, die sich diesem „Formel 1-Zirkus« der traditionellen Segelschiffe angeschlossen haben.

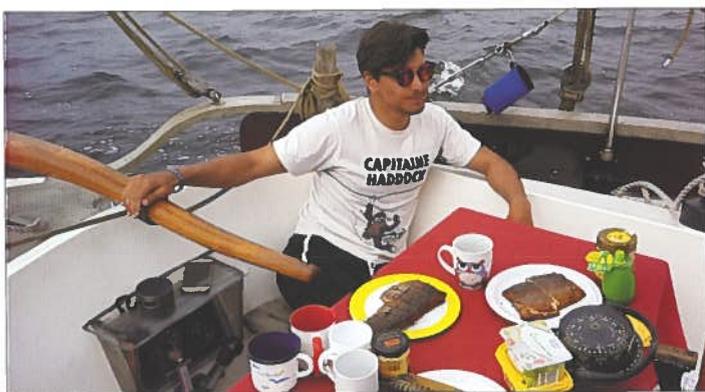
Besuchermagneten sind die einladenden Hafenstädte, die geschickt Kulturveranstaltungen und Handelsmärkte mit dem Erscheinen der Traditionsschiffe verbunden haben. 1,5 Millionen von ihnen trafen sich in Klaipeda in Litauen, unglaubliche 3,5 Millionen Besucher kamen in die polnische Stadt Szczecin an einem einzigen Wochenenden des Segelspektakels. Und wir mit unserer AGLAIA mitten drin!

Vorbei war es mit der Einsamkeit auf den Nachtwachen unter der skandinavischen Sonne, die tatsächlich niemals unterging. So weit im Norden, verschwindet sie am Horizont auf der einen Seite des Schiffes, um an der anderen Seite wieder aufzugehen. Und Du nimmst sie wahr, diese pulsierenden Städte, die nach Leben streben. Und Du merkst, dass Du selbst ein Teil davon ist. Du und die jungen Trainees an Bord treffen Bekannte und finden Freunde, die Dir helfen, weil Dein Motor in Kotka nicht anspringt, denen Du beim Verholen im Hafen von Klaipeda geholfen hast und die Du »auf ein Bier« in der Hafenkneipe von Tallin wieder siehst. Du findest Dich ein in



einem System von perfekt vorbereiteten Captain's Dinners und Crewparties, von Sightseeing und Straßentheateraufführungen und nicht enden wollenden Crewparaden, für Dich und all die jungen, quirligen Sailors, die zum Teil erstmals Kontakt mit dem Dickschiffsegeln und dessen Traditionen haben, um dann wieder in der Einsamkeit zwischen Wind und Wasser Deinem nächsten Bestimmungshafen entgegen zu segeln.

Was bleibt, ist dieses unendlich glückselige Gefühl, es gemacht zu haben. Es geschafft zu haben, von der Seekrankheit verschont geblieben zu sein, den richtigen Kurs als Navigator gewählt zu haben, die Segel optimal gestellt zu haben, perfekte Anleger unter den Augen der Zuschauer vorgeführt zu haben, die letzte Station Szczecin angelaufen zu haben, um in einem Taumel mit Segelbegeisterten ein wahrhaftes Freudenfest zu feiern und vielleicht kleinlaut einzugestehen, ab und an ein wenig geflunkert zu haben.



Vergessen sind die Tage, an denen 8 Beaufort gegenan Hektoliter von Salzwasser in unsere Gesichter schütteten und die Müdigkeit und Kotze wegspülten. Es bleiben unsere eigenen Bilder einer wunderbaren Reise. Und unsere Erinnerungen, die keine Bilder brauchen. Dies alles hat die Crews der AGLAIA zusammengeführt, hat sie zu einem starken, erfolgreichen Team gemacht, dem dann, endlich wieder in der Einfahrt in die Trave auf dem Weg zum Museumshafen Lübeck ein wenig Wasser in die Augen steigen durfte, angesichts der erfolgreichen Rückkehr nach einer traumhaften Reise.

Was bleibt sind die Erinnerungen an unwiederbringliche Eindrücke mit den finnischen Freunden durch die Schären zu segeln und den Saunabesuchen auf dem Nachbarschiff, beim Anker in der Bucht zwischen den Wäldern, die gegenseitigen Besuche in den Häfen, bei denen wir von den Dänen den Begriff »hyggelig« lernen konnten, um ihn selbst zum Lebensprinzip werden zu lassen.

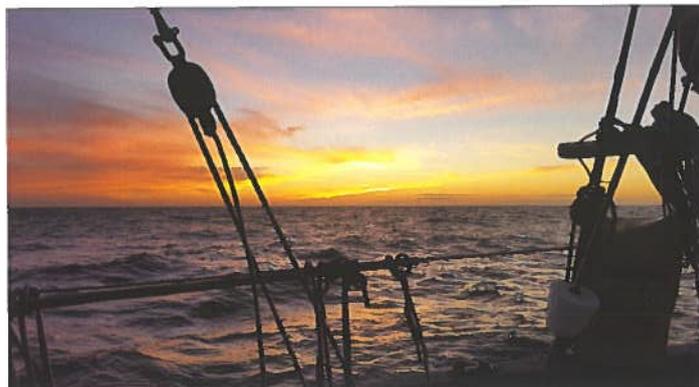
Das Klettern der Trainees in den Masttop der russischen Galeere SHTANDART wird nicht nur dem Skipper als Vater in Erinnerung bleiben. Die Transporthilfe der Holländer, wenn sie ihren Landgang zurück zu ihrem Schiff antraten. Was immer bleibt und bleiben wird ist das Gefühl der Gemeinsamkeit, der Jungen und der Erfahrenen, der Fremden und der Freunde. Wir haben alles mitgemacht, alles genossen, eingesogen, wir sind ein Teil davon geworden.

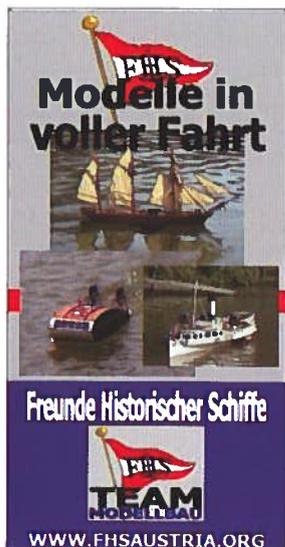


Wir waren die seriösen Kapitäne bei den Empfängen, die verspielten Kinder auf den Crewparaden, die Touristen und die Sendboten unserer Kulturen. Wir waren die Feierwütigen auf den Crewparties und die sensiblen Zuhörer und Berater auf dem Vordeck anderer Schiffe und im eigenen Cockpit. Wir waren die Segler der Tall Ship Races 2017!

Danke, dass ich mir mit Euch einen Lebenstraum habe erfüllen können:

Mit einer Colin Archer durch die Skandinavische Südsee zu segeln!



MODELLBAUMESSE Wien, 26. – 29. 10. 2017 **Wir waren dabei**

**MODELLBAU
MESSE**

Von Donnerstag bis Sonntag, waren wir sehr aktiv auf der ModellbauMesse in Wien.

Auf zwei, in unmittelbarer Nähe zueinander liegenden Ausstellungs-Ständen, mit etwa 20 Metern Länge, konnten wir viele Besucher und Freunde begrüßen.

Der **Schwerpunkt** auf dem Stand der FREUNDE HISTORISCHER SCHIFFE waren

„**Modelle in voller Fahrt**“.

Alle Modelle, die wir ausgestellt hatten, sind fahrbereit und waren teilweise auf dem davor stehenden Wasserbecken in Fahrt.

Auch dieses Jahr war unser Messestand unmittelbar neben dem Becken – umgeben von einigen anderen Schiffsbaufreunden und in der Nähe unserer weiteren zusammengehörigen Modellbaustände.



Unser Freund Martin Mai hat sein PAPERBOAT – bei uns „Papier-Schinakl“ genannt – auf unserem Stand ausgestellt und damit eine optische Aufmerksamkeit erreicht.

Am Sonntag gab es ein Live-Musik-Event des Sängers Thomas Nestler, der eine Anzahl von maritimen Liedern gesungen hat. Diese wurden aufgenommen und für weitere Aktivitäten

vorbereitet.

*Es war sehr schön –
es hat Uns sehr gefreut.*

Hier waren wir:

Auf dem Plan der Messestände in unserem Bereich sieht man unsere Nähe zueinander und kann sich die Größen der Ausstellungen vorstellen


Bericht von Robert Tögel


Auf 20 m Standlänge gibt es viel zu sehen.

Unsere Modelle präsentieren die verschiedensten Schiffsarten – vom Segel- zum Dampfschiff, vom Schnellboot zum FeuerwehrschiFF, vom Zugschiff zum Schubschiff, von der Luxusjacht zum Panzertransporter usw...





Neben vielen anderen Modellen über Themen der Österreichischen Militärgeschichte wurden auch Modelle, Figuren und Dioramen der k.u.k. Militärgeschichte ausgestellt und mit umfangreichen Informationsunterlagen beschrieben. Damit konnten wir viel über Geschichte erzählen. Außerdem hat vor allem unser Freund Georg Schaller, der eine Anzahl hervorragender Modelle zur Verfügung stellte, die Modelle auch persönlich erklärt.



Präsident Kpt. Dipl. Ing. Gustav Jobstmann hat sich für den Besuch unserer Ausstellung in »Schale« geworfen.



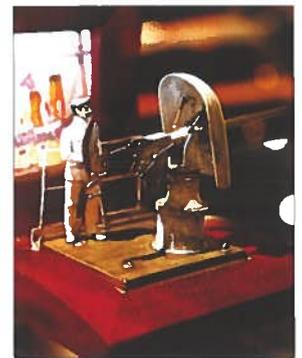
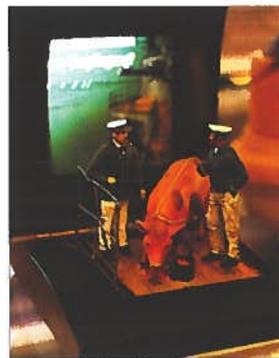
Schlachtschiff S.M.S. Prinz Eugen ist auch fernlenkbar!

»Modelle die Geschichte erzählen«

waren am Stand des DOPPELADLER|TEAMs und am Hafen SÜDERLAND unserer Freunde der IG KAISERLICHE MARINE aus Deutschland zu besichtigen. Dort gab es tolle Fahrmodelle und Hafenanlagen zu sehen. Sogar ein Stapellauf und ein Schwimmdock wurden demonstriert.



Auch unsere Freunde der IG Kaiserliche Marine haben sehr viel Geschichte erzählt: Auf ihrem historischen SÜDERHAFEN haben Sie zahlreiche Schiffsmodelle mit dem Hintergrund eines Hafens, auf dem Züge, Kräne, Slipanlagen und andere Geräte aktiv sind, präsentiert. Die Schiffsmodelle stellen nicht nur historische Schiffe der Kaiserlichen Marine vor dem 1. Weltkrieg dar, sondern sind auch ferngesteuert bei Vorführungen unterwegs.



Sebenswert sind auch die detaillierten Figuren-Dioramen: Vom lebenden Proviant, bis zur 4,7 cm Abwehrkanone...

Mehr Informationen:

Über unsere umfangreichen Aktivitäten gibt es eine Reihe weiterer Informations-Möglichkeiten:

Das FHS-LOGBUCH # 3/2017 wird mit umfangreichem Bildmaterial an die Teilnehmer ausgesandt und ist auf der Internetseite www.fhsaustria.org/sektionen/ auch sichtbar.

Das DOPPELADLER|TEAM hat eine Illustrierte mit Hauptthema ihres Standes und Bericht über uns herausgebracht, die auf www.doppeladler.com zu sehen ist.

Beide Informationen können auch bei r.toegel@fhsaustria angefordert werden.

Historische Aktivitäten in Kärnten Das KMA auf Reisen

Oliver Trulei



Am 25. September 2017 trafen sich einige KMA-Mitglieder zu einem zweitägigen Ausflug nach Kärnten. Ziel war unter anderem, wie im vergangenen Jahr, der Nachbau des Thomamühl-Nachbaus in Reifnitz am Wörthersee. Mit einem Privatbus ging es um 9.00 Uhr Richtung Kärnten los.

Die erste Station war die **HTL-Villach**, denn Walther Krobath, Initiator des Nachbaues des Thomamühl-Luftkissenbootes, arbeitet bereits am nächsten spektakulären Projekt. Dem 1:1 Nachbau, des vom Kärntner Maschinenbauingenieur 1. Klasse Josef Mickl (* 8.6.1885 Klagenfurt † 14.2.1965 Klagenfurt) konstruierten, **Seeflugbootes R2**. Dabei ist es Krobath gelungen, vier Kärntner HTLs (Villach, Klagenfurt, Wolfsberg, Ferlach), zu einem weltweit wohl einzigartigen Schulprojekt zu vereinen. In Zusammenarbeit mit Partnern aus der Wirtschaft soll das Seeflugzeug anhand der Originalpläne nachgebaut werden. Jede HTL hat Teilbereiche des Baues übernommen. Trotz Ferienzeit war es den KMA-Mitgliedern möglich in der HTL die Werkstätten zu besuchen. Wie beim Thomamühl-Projekt ist auch bei diesem das KMA als Pate mit an Bord!

Nächster Halt der Reise war Reifnitz am Wörthersee, wo das **Thomamühl-Luftkissenboot** stationiert ist. Eine Ausfahrt wie im vergangenen Jahre machte jedoch die Kärntner Landespolitik zunichte! Bei den ersten Ausfahrten waren vom Landeshauptmann abwärts alle, angeblich wichtigen Politiker, für schöne Fotomotive mit an Bord. Doch inzwischen ist alles anders!

Denn eine im Vorjahr eingeführte Novelle der Kärntner Schiffsverkehrsverordnung verbietet nun ausdrücklich Luftkissenfahrzeuge für Kärntner Seen! Wohl eine direkte Aktion gegen das Thomamühl-Luftkissenboot!? Laut Büro von Landeshauptmann Peter Kaiser, SPÖ, Chef der Schiffsverkehrsbehörde und Rolf Holub, Grüne, zuständiger Landesrat ein reiner Zufall! Natürlich! Wer's glaubt ...!

Bei wirklichen politischen Willen wäre eine Sondergenehmigung möglich gewesen! Doch dies ist offenbar nicht der Fall. Wieder ein trauriger Beweis wie kurzsichtige Politiker visionäre Innovationskraft blockieren oder verhindern. Obwohl der Wörthersee der Wunschstandort ist, wird eine Übersiedlung bereits nicht mehr ausgeschlossen, da bereits einige Regionen Interesse bekundet haben.

Walter Krobath und Kapitän Ewald Winter ermöglichten den Reiseteilnehmern einen Besuch des Nachbaues und erklärten die technischen Details und Raffinessen des Bootes. Obwohl eine Ausfahrt nicht möglich war, hatten wir einen wunderbaren Tag, den wir im Seerestaurant Strandhotel Sille, an dessen Anlegestelle das Thomamühlboot seinen Liegeplatz gefunden hat, ausklingen ließen.

Am nächsten Tag war Kötschach-Mauten mit dem „**Museum 1915-1918**“ Ziel der Reise, das die heurige Sonderausstellung „**In den Häfen Österreichs-Ungarns**“ zum Thema hatte. Die Ausstellung lief vom 11. Juni bis 15. Oktober. Das KMA hatte die Ausstellung mit einigen Objekten und Artefakten unterstützt.

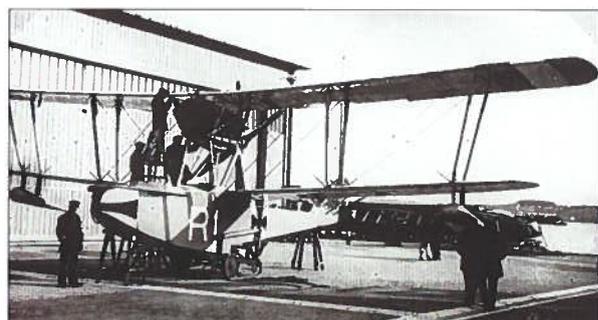
Für uns wurde das Museum, bereits um 10.00 Uhr geöffnet und wir wurden von Museumsleiterin Gabriele Schaumann und Kuratorin Karin Schmid herzlich begrüßt. Zuerst erfolgte der Besuch der sehenswerten Dauerausstellung zum Gebirgskrieg zwischen Österreich und Italien. Nach einem gemeinsamen Mittagessen folgte dann der Besuch der liebevoll gestalteten maritimen Sonderausstellung. Die sehenswerten Modelle wurden von Ernst Ooppel zur Verfügung gestellt, die informativen Texttafeln gestaltete unser Mitglied Univ. Prof. Dipl. Ing. Dr. Nikolaus Sifferlinger. Eine gelungene maritime Ausstellung!

Am frühen Nachmittag hieß es dann wieder Abschied nehmen, da die Heimfahrt angetreten werden mußte. Dem Wunsch der Teilnehmer entsprechend, wird es im kommenden Jahr wieder einen maritimen Herbstausflug geben.



Spantengerüst des R2, im Vordergrund das Seitenleitwerk, in der Werkstatt. Länge 11,9 m Spannweite 17 m Antrieb Austro-Daimler mit 350 PS, Vierblattpropeller, 170 km/h.

Bild unten: R1 in Sta. Catarina, Pola. Es wurden nur 2 Maschinen, R1 und R2, gebaut.





Thomamühl Replika am Steg des Strandhotels Sille.



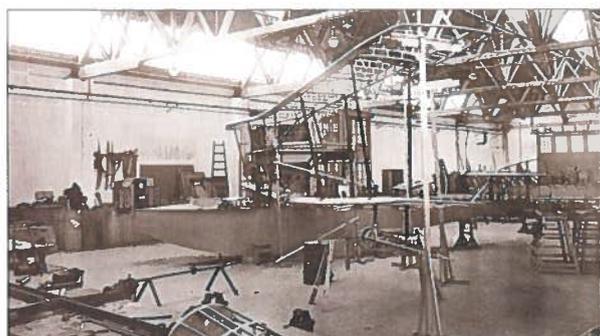
Uniform Linienschiffsleutnant, Dampfyacht DALMAT.



Maritime Ausstellungsstücke.



Die Vorarbeiten für den Rumpf gehen unter kundiger Leitung voran.



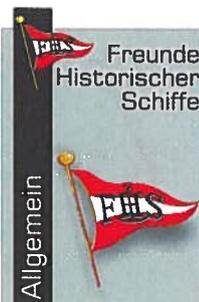
Vor 100 Jahren wurde in der OEFFAG die erste Maschine dieses schnellen Aufklärers gebaut.



Sektion Allgemein

Generalversammlung der FHS-Freunde Historischer Schiffe

14. 10. 2017, Restaurant Marina Kuchelau



Wie schon im Vorjahr konnten wir unsere Generalversammlung im Salon des Restaurants im Yachthafen Kuchelau, in angenehmer Atmosphäre abhalten. Die übliche vorausgehende Vorstandssitzung wurde dank guter Vorbereitung durch Schriftführer Peter Strecha zügig durchgeführt und wir konnten im Rückblick auf gute Erfolge sehen.

Die Mitglieder wurden inzwischen wie immer mit einem Willkommensglas begrüßt und konnten sich im benachbarten Heurigenkeller und auf der Donauterrasse unterhalten.

Präsident Dipl. Ing. Gustav Jobstmann ging dann in seiner Eröffnung, unterstützt durch eine Präsentation auf Rückschau und Ausblick ein. Zu Beginn gedachten wir an unsere verstorbenen Mitglieder. Anschließend wurde das Essen eingenommen, damit die folgenden Berichte der Sektions-

Obmänner nicht durch das Servieren gestört wurde. Der Finanzbericht wurde von Karl Veverka wie immer detailliert dargestellt und Charly Minke, der Rechnungen für Einnahmen und Ausgaben geprüft hatte, konnte den Antrag auf Entlastung von Kassier und Vorstand stellen. Diesem Antrag wurde von der GV stattgegeben. Die Obmänner stellten in unterhaltsamer Weise teils mit aufwändigen Präsentationen die Aktivitäten ihrer Sektionen vor. Robert Tögel hatte mit seinen beiden »Kindern« Modellbau und Historiker natürlich mehr zu tun. Für die Aglaia referierte Herbert Klein, Georg Schaller über die Ausrückungen der Traditionescadre, Peter Strecha brachte die Aktivitäten für Museumshafen und Kahn, Bobby Kugel für die Schiffseigner und Martin Mai ließ uns über Zukunftsprojekte staunen. Mit angeregten Gesprächen und Erfahrungsaustausch klang die GV aus.



Vorstandssitzung, Karl Veverka, Peter Strecha, Robert Tögel.



Bobby Kugel, Gustav Jobstmann, Georg Schaller, Walter Simmerl.



Georg Schaller, Bobby Kugel, Martin Mai auf der Donauterrasse.



Iwan Kajgana erfreut uns jedes Jahr mit einem interessanten Donaubericht.



G & W Roller, Präs. Jobstmann, Georg Schaller.



Heinz Pokora und Walter Simmerl..



Blick auf die Donau.



Eröffnung durch Präs. Gustav Jobstmann. Gedenken an unsere verstorbenen Mitglieder.



Reinhard Sixt, Roswitha Schaller, Robert Tögel.



Charly hat die Finanzen geprüft.



Martin Mai hat wieder eine Idee.



Lichtspiele – alles in violett.



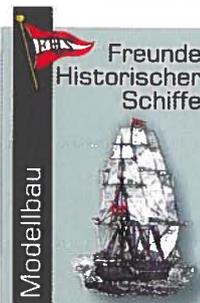
Einblick in den Salon.



Sektion Modellbau

Wir waren schon wieder sehr aktiv!

Robert A. Tögel



Kaum endet unsere Aktivität im Sommerhalbjahr kommen schon wieder viele andere Einsätze auf uns zu:



Vor allem die Arbeit rund um die Teilnahme an der MODELLBAUMESSE in Wien im Oktober kostete uns viel Zeit und Einsatz.

Man muss sich vorstellen, dass für die 4-tägige Messeveranstaltung manche von uns bis zu 10 Tage engagiert waren. Bei dieser Gelegenheit möchte ich mich bei unseren 12 aktiven Freunden, die im Einsatz waren, herzlich bedanken.

Transport, Auf- und Abbau, die Betreuung der Besucher waren aufwändige Einsätze – tagelang. Im Rahmen der Betreuung wurden viele ÖSTERREICH MARITIM und Prospekte an die Besucher verteilt.



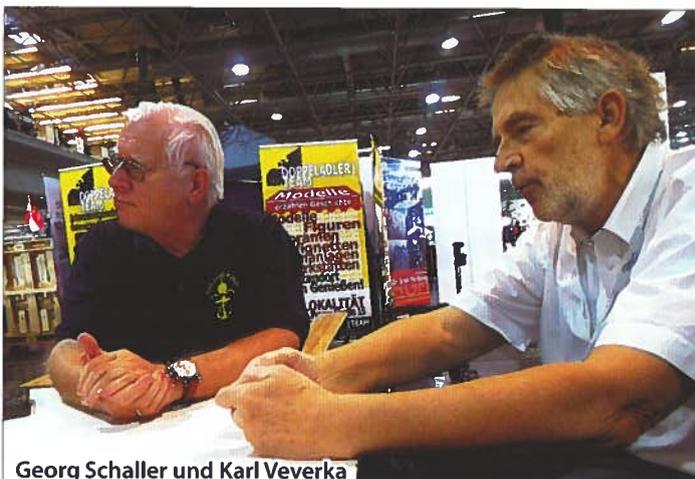
Das blaue Wasserbecken war dieses Jahr eher seltsam. Allerdings konnten Kinder so fahrbare Modelle sehen. Auch die Einsätze im Becken machten Betreuungsarbeiten der Modelle notwendig.

9.–11. März 2018

Weiter geht's in Wien im HGM
und in St.Pölten im VAZ!



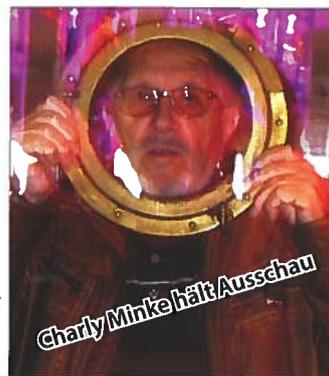
Reinhard Sixt



Georg Schaller und Karl Veverka



Herzlichen Dank auch an unseren Charly Minke, der uns nicht nur mit den ÖSTERREICH MARITIM-Heften auf der Messe versorgt hat, sondern auch das Bullauge für meine Modellbau-Kabine



Charly Minke hält Ausschau

von Freund Franz Scheriau besorgt hat. Es ist immer wieder erstaunlich, wie viel er für uns alle beiträgt! Danke, danke..



Die FHS-Modellbau -Sektion

Robert A. Tögel

Obmann der Sektionen Historiker & Modellbau
r.toegel@fhsaustria.org |+43 (0)2243 87 333.

LOGBUCH mit Berichten über unsere Aktivitäten.

www.fhsaustria.org/fhssektionen/modellbau/logbuch

Sektion Museumshafen

Die Museumslände im Altarm Greifenstein — aktuelle Aktivitäten



Peter Strecha



Das Quartett ist komplett: Vier Liegegäste an der Museumslände Greifenstein



Vier historische Schiffe haben sich in diesem Jahr als Liegegäste am denkmalgeschützten ehemaligen DDSG-Güterkahn 10065 eingefunden:

Von links nach rechts der ehemalige DDSG/DTSG-Bugsiertrecker GNOM – seine Besonderheit bildet der Antrieb mit Voith-Schneiderpropellern; dann FRIEDA von Hafen-

meister Charly Minke, ein ehemaliges Kontrollboot KB12 aus der DDR; weiters das einzige Holz-Segelschiff FRØYD, ein originalgetreuer Nachbau eines Colin-Archer-Seenotrettungsbootes auf dem Weg zur Weltreise; und nicht zuletzt das ehemalige Bereisungsschiff MARIANDL der ebenso ehemaligen Wasserstraßendirektion.

20m-Schiffsführerkurs 2017

Am 23. und 25. Oktober war es so weit: die Kandidatin und Kandidaten des diesjährigen Kurses sind zur theoretischen und der praktischen Prüfung zur Erlangung des **Schiffsführerpatents 20m** (Wasserstraßen und auch Seen und Flüsse) vor einer Prüfungskommission der Obersten Schifffahrtsbehörde beim BMVIT angetreten. Gleichzeitig wurde auch die Befähigung zur Fahrgastbeförderung und zur Radarfahrt nachgewiesen.

Für die notwendigen Ausbildungs- und Übungsfahrten hat sich unser Mitglied Kpt. Haider mit seinem Schiff CARNUNTUM zur Verfügung gestellt – herzlichen Dank dafür!

Die CARNUNTUM besitzt die komplette zur Radarfahrt vorgeschriebene Ausstattung mit der Möglichkeit, durch Abblenden der Fenster des Steuerhauses entsprechende (Null-)Sichtverhältnisse herzustellen.



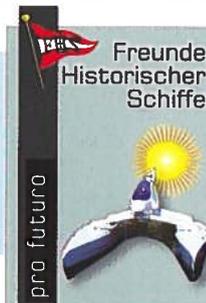
Die Kandidaten, in alphabetischer Reihenfolge: Christian Falkner-Merl, Axel Hausleitner, Reinhard Hawel, Gerhard Nauer, Sarah Pölzl; mit Kpt. Markus Haider und der Prüfungskommission am 25.10.2017

Die Sektion Museumshafen wünscht allen Freunden ein besinnliches Weihnachtsfest und ein gesundes und glückliches Jahr 2018!

Sektion pro futuro

Unser Papier-Schinakl auf der Modellbaummesse in Wien

Martin Mai



Jedes Jahr zum Ende des Monats Oktober findet in der Wiener Messe die MODELLBAUMESSE statt.

Unser PAPIER SCHINAKL oder auch PAPER BOAT genannt, war im Maßstab 1:1 und 1:5 vertreten.

Die Besucher ließen es sich nicht nehmen auch im Boot selber Probe zu sitzen.



Doctor and President onboard the PAPERBOAT



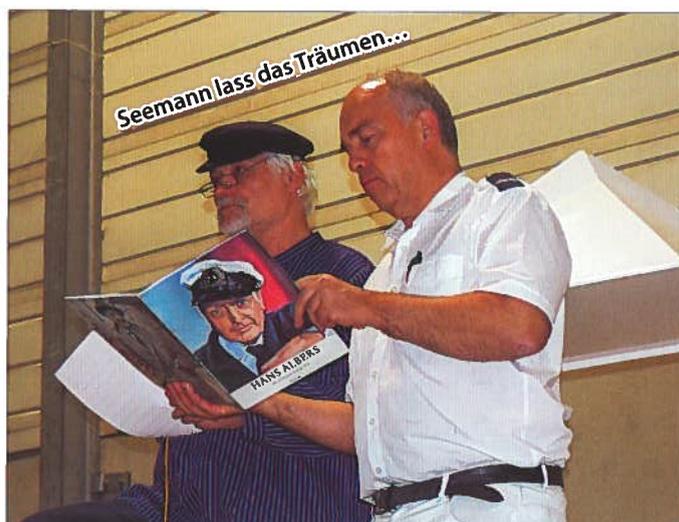
Das musikalische Highlight der Ausstellung war der Auftritt des Bassbariton Opern Sängers Thomas Nestler. Passend zum nautischen Ambiente des PAPIER SCHINAKLS sang er einige der berühmten und die Seemanns-Seele berührenden Seemannslieder, die einst Hans Albers im Repertoire hatte.

„Seemann laß das Träumen ...“ oder „Auf der Reepbahn Nachts um Halb Eins ...“ erklangen in der Messe Halle.

Dr. Martin Mai



PAPERBOAT für GROSS und KLEIN



Sektion Schiffseigner

Leopold R. »Bobby« Kugel



Gefühlt gerade erst vor einer Woche haben wir unsere Schiffe ausgewintert. Und schon sind sie wieder mit Frostschutz gegen übermäßigen Kälteeinbruch gesichert. Laut diversen Meteorologen dürfen wir in den bevorstehenden Wintermonaten von konstant milden Temperaturen bis zu konstant zweistelligen Minusgraden mit allen rechnen – was so viel heißt wie „wir wissen es nicht“ -, also lieber ein paar Liter mehr Antifrost als unbedingt notwendig. Auch unser „BT Gnom“ hat nach einer letzten, kurzen Ausfahrt einige Kanister Frostschutzmittel abbekommen; So wie früher unter dem Eigentümer DTSG einfach die Heizung durchlaufen lassen entfällt schon aufgrund der nicht vorhandenen Stromversorgung. Mit der Greifensteiner Slipanlage haben wir es da schon einfacher – Türe zu, Schlüssel umdrehen und „Winterpause“ ausrufen, das reicht (Der tausend Liter Wasserbehälter ist noch immer nicht geliefert und mußte daher auch nicht entleert werden).

Für jene, die noch ausfahren wollen oder müssen, sei an's Herz gelegt, daß die Nebel in diesem Jahr bereits Ende Oktober und ganz dicht über die Donau eingefallen sind – der erste „Schwarze“ fuhr bereits Mitte November bei Vilshofen (Bayern) im Nebel trotz Radar zunächst auf eine Sandbank und dann ungebremst auf eine Buhne auf. Riss im Rumpf, Umladen und Abschleppen nach Regensburg: Das alles zählt nicht zu



Slipanlage bei Hochwasser.

haben. Ich empfehle es immer wieder und mit Nachdruck auch für Schiffe bis 20 m: AIS-Transponder zum sehen und gesehen werden sowie eine elektronische Schiffskarte zur Kontrolle bei Nacht und im Nebel! Die im Frühsommer sonst üblichen Hochwasser sind ja ausgeblieben, die Nebel über der Donau werden es aber sicherlich nicht.

Raus aus dem Nebel – ran an den Punschstand! Die Zeit dafür ist gekommen; Und in dieser November-/Dezemberzeit tut es bisweilen gut, sich zwischen Familiärem, hoffentlich auch Besinnlichem, Plänen für das kommende Jahr und den Vorbereitungen für den Jahreswechsel auch mal dem small talk mit (und auch ohne) dem Glas in der Hand hinzugeben; Ohne Obergrenzen, die sind ja bei uns Schiffseignern ohnehin klar festgelegt, oder sonstigem politischen Hickhack. Aber dafür mit dem Zwischenmenschlichen, das im 21. Jahrhundert weiter geschwunden ist und trotz Bevölkerungswachstum inzwischen zu den Raritäten im Verhalten und Denken unserer Spezies zählt.

Ein kleiner Hinweis, falls Sie nicht auf unserer Homepage die „Termine“ kontrollieren: Der letzte Stammtisch der Sektionen Schiffseigner und Museumshafen ist wegen der Weihnachtsfeiertage eine Woche auf Dienstag, den 19. Dezember, vorverlegt worden. Unsere Homepage ist bis dahin hoffentlich fertig migriert und technisch auf den neuesten Sicherheitsstandards. Schauen Sie mal rein!



GNOM und Kahn – warten auf den Winter.

den positiven Zeiten der Binnenschifffahrt und das sollten sich vor allem auch unsere jüngsten 20 m Patentinhaber in das Logbuch schreiben, die auch das Radarpatent bestanden

Ich wünsche Ihnen bis zum nächsten Wiedersehen eine gute Advent-, eine gesegnete Weihnachts- und Winterzeit und sowie vor allem wie immer eine Handbreit eisbefreites Wasser unter dem Kiel!

Leopold-R. »Bobby« Kugel

Sektion Traditionescadre

160 Jahre Todestag Josef Ressel

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



Ein Dankeschön an die Obmänner der Sektion Traditionescadre für die Überlassung der Seite für den Bericht über Josef Ressel.

Von unserem Mitglied Dr. Wladimir Aichelburg erhielten wir die beiden Fotos, die das Ressel-Denkmal im Ressel-Park vor der Technischen Universität in Wien zeigen.

Vor dem Denkmal wurden Kränze niedergelegt, die offensichtlich an die Wiederkehr des 160. Todestages, des in der k. u. k. geborenen und in Diensten der Kriegsmarine gestandenen Erfinders, erinnern. Auf meine Frage wer die Kränze gelegt hat, erhielt ich die Auskunft, dass diese von der Botschaft der Tschechischen Republik und einem tschechischen »Verein Ressel« der in Pardubitz beheimatet ist. Es wurde auch eine Ausstellung gemacht und ein Film gedreht. Die Renovierung des Ressel-Denkmal in Laibach

wurde ebenfalls betrieben und man beschäftigt sich mit der Herausgabe eines umfangreichen Buches.

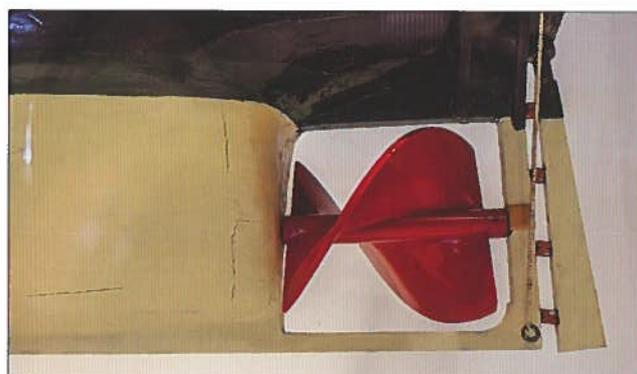
Josef Ludwig Franz Ressel, wurde am 29. 6. 1793 in Chrudim südlich von Pardubitz geboren und verstarb vor 160 Jahren am 9. 10. 1857 in Laibach anlässlich einer Dienstreise.

Unser leider in diesem Jahr verstorbenes Mitglied Prof. Ing. Friedrich Prasky hat 2009 eine interessante Denkschrift über Josef Ressel verfasst, in der er auf die vielen Besonderheiten im Leben des »Erfinders der Schiffsschraube« eingeht.

Info: <http://volksgruppen.orf.at/cesi/stories/2866979/>
<http://ressel.cz/web/index.php/josef-ressel>



Beim Ressel-Denkmal vor der Technischen Universität wurden Kränze niedergelegt.



Ressels Versuchsschiff CIVETTA (Käuzchen) im Technischen Museum, Wien. Im Bild links oben die Schiffsschraube. Bekanntlich brach bei der Versuchsfahrt 1829 eines der gußeisernen Kesselrohre.

Ressels Versuchsschiff Civetta

Länge: 20,84 m, Breite: 3,92 m, Tiefgang: 1,63 m
(Maßangaben nach Vincenzo Zanon),
Leistung: ca. 6 PS (4,41 kW)
Panfili-Werft, Triest, 1828
Modell 1:20

Inv. Nr. 17863, übernommen von Richard Vybiral, 1989

Sektion Historiker

Fragen und Antworten bezüglich der Opfer der k.u.k. Handelsmarine im Ersten Weltkrieg
Robert Tögel



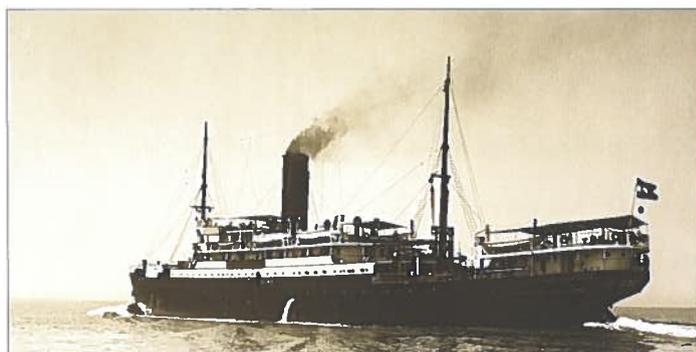
Wir bekamen die Frage über Opfer von versenkten k.u.k. Zivilschiffen im 1. Weltkrieg: Natürlich sind einige Gegebenheiten bekannt, doch wurden sie noch nicht gemeinsam bearbeitet. Ich habe nun einmal die bedeutendsten Vorkommnisse zusammengestellt:



Der Österreichische Lloyd im 1. Weltkrieg
 Am Beginn des 1. Weltkrieges wurden insgesamt 33 Lloyd-Schiffe von der k.u.k. Kriegsmarine für Transporte angemietet und einige davon auch als Spitalschiffe eingesetzt.

Das größte Opfer:

Dampfer LINZ (3.819 BRT)
 Truppentransporter – 18./19. März 1918 Er war als Truppentransporter vor allem für die Balkanarmee eingesetzt

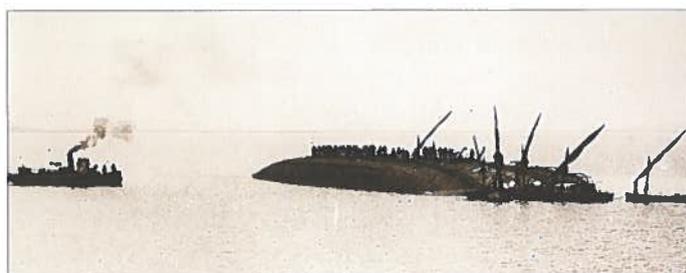


und fuhr von der Bucht von Kotor/ Zelenika - Richtung Durres/Durazzo an der Küste Albaniens. Vor der Halbinsel Kap Rodon/Kepi i Rodonit – etwa in der Mitte der albanischen Küste – wurde die LINZ durch einen Torpedo versenkt. An Bord war eine große Zahl von Soldaten, Fronturlaubern und italienischen Gefangenen. Ursprünglich wurde damals von 663 Opfern berichtet. Tatsächlich sollten mehr als 3.000 Menschen an Bord gewesen sein, von denen nur 291 gerettet werden konnten. Die Zahl von etwa 2.700 Opfern ist besonders erschütternd.

In der Nacht vom 18. auf den 19. März befanden sich die meisten Passagiere schlafend unter Deck und wurden deshalb vom Einbruch der Wassermassen überrascht. Innerhalb von nur 25 Minuten versank das Schiff über das Heck auf 40 Meter Tiefe.

Das dritte Opfer:

BREGENZ (3.905 BRT) 18./19. März 1918

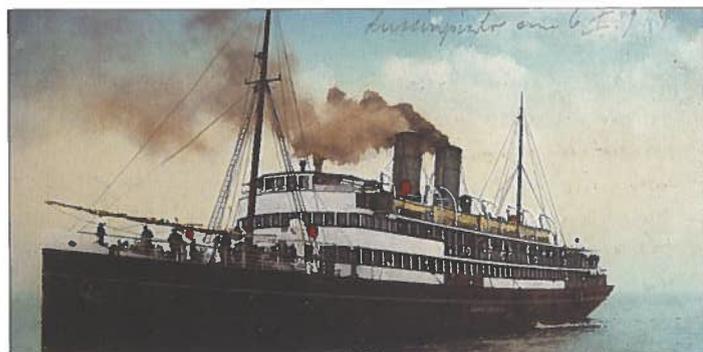


Auf der Reede von Durres/Durazzo im heutigen Albanien wurde der Lloyd-Truppentransporter von italienischen Torpedobooten angegriffen. und mit 2 Torpedos versenkt: 969 Soldaten und Seeleute überlebten und wurden von den umgebenden Schiffen gerettet. 234 kamen ums Leben.

Fortsetzung folgt...

Das erste Opfer:

Luxusdampfer **BARON GAUTSCH** (2.069 BRT) –
 Truppentransporter – 13. August 1914



BARON GAUTSCH fuhr von Losin/Veli Losinj in Dalmatien mit einer Anzahl von Passagieren in Richtung Triest. Er sollte Familienmitglieder von Soldaten, militärische Urlauber und Beamte aus dem Kriegsgebiet in den Norden bringen. Vor dem Hafen von Pola/Pula in Istrien wurden neue Minensperren verlegt. Die Schiffsführung erhielt eine entsprechende Nachricht. Nachdem der **BARON** schon zu früh von der vorgeschriebenen Strecke abwich und trotz Warnung eines Minenlegers in die Sperre einfuhr. lief er auf eine der Minen auf. **BARON GAUTSCH** sank vor der Insel Brioni/Brijuni. Torpedoboote aus Pola versuchten die Passagiere zu retten. 147 Personen von insgesamt 306 Passagieren kamen trotzdem ums Leben und wurden am Marinefriedhof von Pola bestattet.



FHS-Sektion HISTORIKER
Robert A. Tögel
 Obmann der Sektionen Historiker & Modellbau
 r.toegel@fhsaustria.org
 +43 (0)2243 87 333.

Stammtische der Sektionen Historiker, Modellbau und Allgemeine jeden 2. Dienstag im Monat im THE VIEW

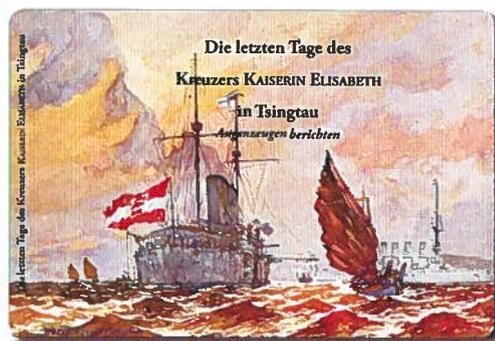
Buchbesprechungen



Gregor Gatscher-Riedl
Alt-Österreich auf hoher See
 Das Flottenalbum des
 Österreichischen Lloyd
 KRAL-Verlag, Berndorf, 2017
 Format 22 x 26 cm, 224 Seiten, zahlr.
 s/w und Farbphotos und Abbildungen.
 ISBN 978-3-990224-682-5
 Preis € 29,90



Wolfgang Wieser
Es steht ein Kreuz auf Guadalcanar
 KMA-K.u.K. Kriegsmarine Archiv
 Papiermodellbaubogen M 1:32
 8 Seiten mit Geschichte und Anleitung,
 3 Blätter mit 25 Bauteilen, 2 Karten mit
 Laserschnitt-Teilen.,
 Preis € 15,-
 Erhältlich unter: oliver.trulei@aon.at



Georg Pawlik (Hg.)
Die letzten Tage des Kreuzers Kaiserin Elisabeth in Tsingtau – Augenzeugen berichten
 KMA-K.u.K. Kriegsmarine Archiv
 108 Seiten
 Format 21 x 14 cm, gebunden, Wien 2017
 115 Abb. z.T. in Farbe
 Preis € 28,-
 Erhältlich unter: oliver.trulei@aon.at

Während es über die Geschichte der k.u.k. Kriegsmarine viele Publikationen gibt und jedes Jahr neue hinzukommen, wird über die faszinierende Entwicklung des Österreichischen Lloyd in Triest nur sehr wenig geschrieben. Dass Österreich einmal von Triest aus in regelmäßigen Schiffsdiensten die Häfen des Mittelmeeres aber auch Häfen in Afrika und in Fernost mit Mitteleuropa verband, ist heute nur mehr wenig bekannt.

Das auch graphisch hervorragend gestaltete Buch von Gregor Gatscher-Riedl behandelt ausführlich die Geschichte dieses alt-österreichischen Unternehmens, dessen Direktorium in weiser Voraussicht einen mächtigen Konzern schuf.

Die Verlässlichkeit und Sicherheit, sowie das bekannt gute Service auf den Schiffen, war von den Reisenden aus aller Welt sehr geschätzt.

Im zweiten Teil des Buches sind auf ganzseitigen Photos, aus dem Atelier von Giuseppe Wulz, die Dampfer des Österreichischen Lloyd von ACHILLE bis YOLE abgebildet. Dem Autor, Jahrgang 1974, und dem Verlag gebührt höchstes Lob für dieses beeindruckende Werk.

Das Motto der Gesellschaft war »Vorwärts«, nur so konnte eine Vision zu diesem großen Unternehmen werden.

Wolfgang Waldl

Nun ist der Verein KMA-K.u.K. Kriegsmarine Archiv auch noch unter die Papiermodellbauer gegangen! Der erste Bausatz steht für ein, auch heute noch wenig bekanntes Ereignis, der österreichischen Kriegsmarine – Das Kreuz auf Guadalcanar.

1896 wurde bei einer geologischen Erforschung der Insel Guadalcanar (Salomonen) ein Landungstrupp des Kanonenbootes ALBATROS von Einheimischen überfallen. Dabei kamen der Chefgeologe Heinrich Freiherr Fullon von Norbeck, der Seekadett Armand de Beaufort und drei Matrosen ums Leben. 1901 wurde auf der Insel ein Gedenkreuz errichtet, das die Wirren der Zeit bis heute überstanden hat!

Der Bausatz wird mit »Schwierigkeitsgrad 2/leicht« angegeben und ist für Anfänger gut geeignet. Grundkenntnisse im Bau von Papiermodellen werden vorausgesetzt. In der detaillierten Bauanleitung wird exakt jeder einzelne Arbeitsschritt beschrieben und mit Fotos genau erläutert. Ein sehr gelungener Bausatz, der Lust auf mehr macht!

Oliver Trulei

Das neueste Buch des K.u.K. Kriegsmarine Archivs in Wien beschäftigt sich mit den Kämpfen der österreichischen Marine bei der Verteidigung des Deutschen Pachtgebietes Tsingtau in China. Viel wurde bereits darüber geschrieben – aus deutscher Sicht.

Hier kommen nun – abseits der offiziellen Nachrichten – österreichische Augenzeugen zu Wort, die aus eigenem Erleben und Empfinden über die Novembertage 1914 berichten.

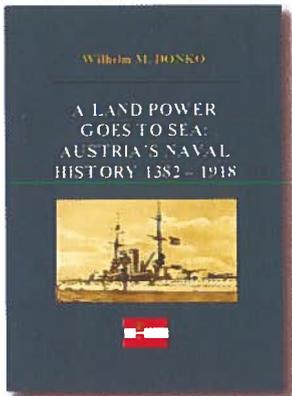
Zahlreiche bisher nicht veröffentlichte Bilder illustrieren die Originalberichte und geben Einblick in einen exotischen und wenig erforschten Teil der k.u.k. Marinegeschichte.

Ein sehr gelungenes Buch, das sich sehr gut lesen lässt.

Lutz Oberländer

Die nächsten Termine 2018

4. Jänner	Bordabend Escadre: ab 18.00 Uhr	9. Jänner	Stammtisch The VIEW	23. Jänner	Stammtisch Schimanko
1. Feber	In der HOFKNEIPE Ludlgasse 16	13. Feber	Stammtisch The VIEW	27. Feber.	Stammtisch Schimanko
1. März	4020 LINZ	13. März	Stammtisch The VIEW	27. März	Stammtisch Schimanko



Wilhelm M. Donko
A Land Power Goes to Sea:
Austria's Naval History 1382-1918
 Verlag e-publi GmbH, Berlin 2017, 272 Seiten
 Format DIN A 5, Softcover-Format
 18,- € (Papier 90 g/m² matt)
 oder Hardcover-Format
 27,- € (Papier 150 g/m² glänzend)
 Erhältlich unter www.epubli.de oder
www.amazon.de

Unser Mitglied Wilhelm M. Donko hat mit diesem Buch eine kompakte Zusammenfassung der österreichischen Marinegeschichte in englischer Sprache verfasst. Das Buch ist eine substantiell erweiterte und im Umfang mehr als verdoppelte Neuauflage seines 2012 erschienenen Büchleins »A Brief History of the Austrian Navy«.

Es werden alle wichtigen Entwicklungen und Ereignisse der österreichischen Marinegeschichte kurz beschrieben und im Hinblick auf ihre Bedeutung gewertet, sowohl in Bezug auf Marine- und Seefahrtsgeschichte als auch auf die Geschichte Österreichs.

In 21 Modulen werden dazu besondere Themen abgehandelt, wie Erfindungen (z.B. Schiffsschraube, Torpedo, erstes Luftkissenfahrzeug), Persönlichkeiten, Expeditionen, Stützpunkte, Schlachten und Gefechte mit österreichischer Beteiligung, aber auch Schiffsverluste oder die Aufteilung der Flotte nach 1918. Umfangreich und detailliert werden in einem Subkapitel auf etwa 80 Seiten die Schiffe der k.(u.)k. Kriegsmarine selbst vorgestellt, mit Breitseiten-Fotografien zur Schiffserkennung, vom Schlachtschiff bis zum Torpedoboot. Zahlreiche Illustrationen, durchgehend S/W-Abbildungen.

Fritz Marschner

BIS-C 2017

<4th. generation>

Archiv- und Bibliotheks-Informationssystem



DABIS.eu

Gesellschaft für Datenbank-Informationssysteme

DABIS.eu · alle Aufgaben · ein Team

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

Software · State of the art · flexible

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

Archiv Bibliothek Dokumentation

singleUser	System	multiUser
Lokalsystem	und	Verbund
multiDatenbank		multiServer
multiProcessing		multiThreading
skalierbar	performance	stufenlos
Unicode		multiLingual
Normdaten	GND RVK	redundanzfrei
multiMedia	JSON	Integration

Portale mit weit über 17 Mio Beständen

http://Landesbibliothek.eu	http://bmlf.at
http://OeNDV.org	http://VThK.eu
http://VolksLiedWerk.org	http://bmwfw.at
http://Behoerdenweb.net	http://wkweb.at

DABIS GmbH

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

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

Ihr Partner für Archiv-, Bibliotheks- und DokumentationsSysteme

Moderne »Schwemmer« auf der Donau

Mit Inkrafttreten der jüngsten Novelle zum Bundesgesetz über Aufgaben und Organisation der Bundeswasserstraßenverwaltung – Wasserstraßengesetz (WaStG, BGBl. I Nr. 103/2017) wurden Agenden der Bundeswasserstraßenverwaltung von der Schifffahrtsaufsicht an die via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft m. b. H. GmbH übertragen. Eine dieser Aufgaben ist die Bezeichnung der Wasserstraße.

Die alten, stählernen Schwemmer werden nun gegen moderne Bojen aus witterungs- und UV-beständigem Polyethylen (PE) ausgetauscht, die ein besseres Verhalten in der Strömung zeigen. Die neuen Modelle sind speziell für Flüsse mit hohen Fließgeschwindigkeiten entwickelt und

liegen auch bei hoher Wasserführung sehr stabil im Wasser. Sowohl mit dem Auge als auch via Radar sind die neuen Bojen gut sichtbar.

Zur Zeit sind die Stauräume Jochenstein, Aschach, Ottensheim-Wilhering und Abwinden-Asten sowie die freie Fließstrecke Wachau fertig bestückt. Langjährige Donaubeobachter werden noch eine Weile brauchen, um sich an das neue Landschaftsbild zu gewöhnen...

Auf dem Foto sind beide Tonnentypen (alt und neu) zu sehen. Die Aufnahme stammt vom Tonnentausch mit dem neu gebauten Verkehrssicherungsprahm der viadonau - als Schubschiff dient dabei die adaptierte KIENSTOCK.



Verkehrssicherungsprahm und KIENSTOCK beim Aussetzen.

Alle Fotos ©viadonau



Neue und alte Tonnen an Deck des Verkehrssicherungsprahms in Aschach.



Roter »Schwemmer« altes Modell.



Grüner »Schwemmer« altes Modell.



Ovaltonne B 7 grün – Wildungsmauer.