



Österreich Maritim

Ausgabe 82
April 2023
Preis EUR 9,-



Funkoffizier auf österreichischem Schiff

Handelsschoner in Cornwall (Teil 2)

Gedenktage k.u.k. Marine 2023

Donau-Begegnungen im Jahr 1968

Projekt Clean Danube

Inhalt

Funkoffizier auf dem österreichischen Handelsschiff ST. ANTON	4
<i>Horst Niendorf</i>	
Der britische Handelsschoner W.J.C (Teil 2)	10
<i>Alexander Curtis</i>	
Richard Peršić: Der Schöpfer perfekter Miniaturen	12
<i>Michael Ellenbogen</i>	
Gedenktage der k.u.k. Kriegsmarine 2023	14
<i>Oliver Trulei</i>	
Historische photographische Aufnahmen	16
<i>Thomas Zimmel</i>	
1968 – Donau-Begegnungen am Eisernen Vorhang	17
<i>Alfred Karrer</i>	
Über die Arbeit unserer Sektionen	20
Clean Danube – wissenschaftliche Donaubereisung	24
<i>Edgar Wilhelm</i>	

ISSN 1813-3525 Key title: Österreich Maritim

Medieninhaber:

Verein FHS – Freunde Historischer Schiffe, ZVR-Zahl 344016034

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

Herausgeber: FHS – Freunde Historischer Schiffe, 1130 Wien, Hermesstraße 28

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.



Titelbild:

Sommer 2022 – MS MARBACH dient für das Projekt „Clean Danube“ als Forschungsplattform. Die Donau wurde auf ihrer gesamten (schiffbaren) Strecke befahren, durchschwommen (!), und die Wasserqualität wurde laufend gemessen.

Bild: Kpt. Edgar Wilhelm

(siehe dazu auch den Artikel auf den Seiten 24-26 in dieser Ausgabe)

Redaktion: CvD Peter Strecha

Autoren dieser Ausgabe:

Horst Niendorf, Alexander Curtis, Michael Ellenbogen, Thomas Zimmel, Oliver Trulei, Alfred Karrer, Edgar Wilhelm

eMail: info@fhssaustria.org

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

Abopreise Inland EUR 36,-, Ausland EU EUR 44,-, übriges Ausland EUR 48,-
Abo unter FHS – Freunde Historischer Schiffe, 1130 Wien, Hermesstraße 28

Bankverbindung:

IBAN: AT85 6000 0005 1006 4100
BIC: BAWAATWW

Liebe Leserin,
lieber Leser von Österreich Maritim!

Spaun stirbt im Marinedienst zermürbt, Ressel verbittert durch lebenslange (privat-wirtschaftliche) Querelen wegen seiner Erfindungen, zuletzt wieder tätig als Marine-Forstbeamter. Das sind nur zwei Beispiele von Persönlichkeiten, die in der k. (u.) k. Kriegsmarine einen Großteil ihres Lebens verbrachten und auch enorme geschichtliche Bedeutung erlangten. Mehr dazu im Arikel von Oliver Trulei auf Seite 14 dieser Ausgabe.

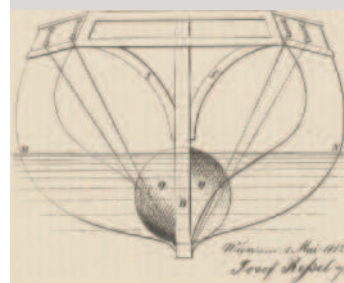
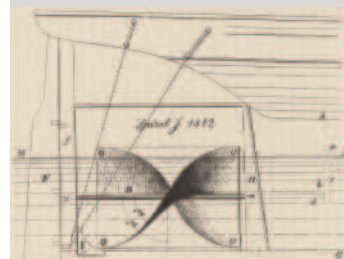
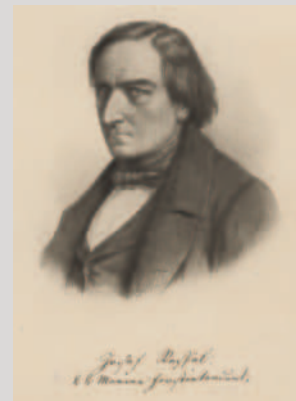
Einer unserer Jahresregenten, Josef Ressel, hat nicht nur maritime Bedeutung durch seine Erfindung, für die er im Jahr 1827 das *Privileg Nr. 746 für eine „Schraube ohne Ende zur Fortbewegung der Schiffe“* erhielt, sondern er entwickelte „nebenbei“ auch eine Fülle weiterer, vielfach landwirtschaftlicher Gerätschaften — dies entnehmen wir einer „Denkschrift“, die anlässlich des 100. Geburtstages von Ressel herausgegeben wurde (wir werden bei Gelegenheit näher darüber berichten).

Aus dem 20. Jahrhundert – nicht nur für die Funk-Beflissenen unter Ihnen – ist der ausführliche Artikel von Horst Niendorf ein besonderer „Leckerbissen“. Niendorf fuhr als einer der letzten Funkoffiziere auf einem Bulk Carrier der österreichischen Handelsmarine, bevor diese Funktionen unter Zuhilfenahme neuer technischer Einrichtungen durch das nautische Personal übernommen wurden (und letztlich auch, bevor alle Schiffe unter österreichischer Seeflagge aus wirtschaftlichen Gründen ausgeflaggt, verkauft oder gar abgewrackt wurden).

Zwei unserer Mitglieder, beide Kapitäne auf der Donau, berichten aus ganz persönlicher Sicht jeweils von spannenden und aufregenden Fahrten: Die Ereignisse im August des Jahres 1968 – gleichzeitig mit dem Einmarsch von Truppen aus fünf Warschauer-Pakt-Staaten in die damalige ČSSR – die der Bericht von Alfred Karrer beschreibt (s. Seite 17), verhalfen dem Autor zu einem Déjà-vu, als im Frühjahr 2022 die Ukraine Opfer einer (erneut von Moskau ausgehenden Aggression) wurde. Edgar Wilhelm war im Juli 2022 zwar nicht (direkt) von kriegerischen Ereignissen, wohl aber von der prekären hydrologischen Situation der Donau betroffen – siehe seinen Bericht ab Seite 24.

Abschließend möchten wir in Zusammenhang mit einem derzeit laufenden Diskurs festhalten: Künstliche Intelligenz wurde bei dieser Ausgabe von „Österreich Maritim“ nicht eingesetzt, und solches kommt auch weiterhin nicht in Betracht. Auch wird unsere Leserschaft nicht mittels nicht nachvollziehbar parametrisierter Algorithmen durchleuchtet. Wir sind dennoch zuversichtlich, dass wir Ihnen, liebe Leserin, lieber Leser, eine informative und interessante Zeitschrift vorlegen können!

Herzlichst,
Ihre Redaktion von „Österreich Maritim“



Funkoffizier auf dem österreichischen Handelsschiff ST. ANTON

Horst Niendorf



Vorwort

Der Einsatz des Funkoffiziers an Bord der Schiffe diente vor allem der Sicherung menschlichen Lebens auf See. Die Kenntnis und Einhaltung international festgelegter Regeln waren Pflicht und Grundlage seines Dienstes.

30 Jahre sind seit dieser Reise vergangen. Danach bin ich noch 7 Jahre auf 13 verschiedenen Schiffen gefahren. Viele Einzelheiten und Daten des Reiseverlaufs sind mir daher nicht mehr gegenwärtig.

Die Ortsangaben des Reiseverlaufs sind geschätzt. Sie beruhen auf einem Etmaal von 264 sm (500 km) bei 11 Knoten Schiffsgeschwindigkeit.

Durch Dokumente und Bilder, sowie auch durch Angaben in der Heimatpost waren die Zeitpunkte des Aufenthalts an folgenden Orten bekannt:

Reisebeginn, Las Palmas (Hin- und Rückreise.) 30° West, Abgang Belem.

Mit Hilfe dieser Kenntnisse und mit Erfahrungen auf Seereisen in der gleichen Relation, will ich den Reiseverlauf des MS ST. ANTON zurückverfolgen.

Fahren Sie also mit mir unter Österreichs Flagge von Rotterdam nach Brasilien.

Beginn der Reise

Rotterdam – Las Palmas – Kanaren – Sao Luis/Brasilien

Am 22. August 1991 reiste ich von Rostock mit dem Zug nach Hamburg. Mit einem Flugzeug der holländischen KLM flog ich von dort nach Amsterdam. Am Amster-

damer Flughafen stand schon ein Taxi bereit, das mich nach Rotterdam brachte.

Im Hafen angekommen fand ich an der Pier ein vollabgeladenes Schiff. Für eine Schüttgut-Reise nach Brasilien recht klein, wie mir schien. Der Heimathafen Wien ließ nun aber wirklich keine Enttäuschung aufkommen, hatte ich doch seit meiner Kindheit familiäre Bindungen zu Österreich. Auch findet sich in meinem sehr großen Bekannten- und Kollegenkreis wohl niemand, der auf einen Dienst unter einem „OE“-Rufzeichen und dem Heimathafen Wien verweisen kann.

An Bord erwarteten mich der deutsche Kapitän und der für diese Reise aus Norddeutschland angereiste Nautiker, ein pensionierter Kapitän. Dieser musterte als Erster Navigationsoffizier.

Der bisherige Erste Navigationsoffizier aus Polen wurde Zweiter Navigationsoffizier. Es war ein herzlicher Empfang. Von Anbeginn war unser Verhältnis durch gegenseitige Achtung und Sympathie geprägt. Auch ein seltenes, unkompliziertes Verhältnis bei „gemischter“ Besatzung, ist mir in angenehmer Erinnerung.

Die Besatzung

Schätzungsweise waren für die bevorstehende Reise 14 Seeleute an Bord:

- Brücke: 4 Offiziere
Kapitän,
1. und 2. Navigationsoffizier,
Funkoffizier;
- Deck/Koch:
5 Besatzungsmitglieder;
- Maschine:
2 Ingenieure, 3 Assistenten.

Musterung

Mein Heuervertrag und die Musterung wurden vor Ort durch den Kapitän und einem Vertreter der Hafenbehörde abgeschlossen. Die dafür notwendigen Unterlagen lagen vor. Sie enthielten auch Angaben über meinen beruflichen Werdegang, über die vorherigen Bordkommandos und die Schiffe einschließlich ihrer Größe.

Dienstantritt

Die Prüfung und Sichtung aller für meinen Dienst relevanten Anlagen wurden in einem Rundgang mit dem Kapitän vorgenommen. Einschließlich der Antennenanlage fanden sich keinerlei Mängel.

Das Schiff war seeklar und für die bevorstehende Reise gut gerüstet. Mein Arbeitsplatz, die Seefunkstelle, befand sich auf der Brücke in einem abgeteilten Bereich. Seine wichtigsten Anlagen konnten jetzt nachträglich, u.a. durch vorhandene Fotos, als Geräte der Firma HAGENUK identifiziert werden.

- Hauptsender: Mittelwelle/
Kurzwelle MT 1501 *) S. 6,
- Haupt-Empfänger mit Bedienteil EE334,
- Notsender 24V MS90N,



Horst Niendorf an seinem Arbeitsplatz auf MS St. ANTON

- Rettungsbootstation RMK50.

Es standen diverse Empfangsantennen zur Verfügung. Ein Vertikalstab und eine „L“-Antenne, die zwischen Vor- und Hauptmast gespannt war, wurden im Sendebetrieb eingesetzt.

Die Funkraumuhr zeigt stets die Universelle Weltzeit UTC an (früher hieß das GMT/MGZ.). Die farbigen Sektoren auf dem Zifferblatt markieren die Seenotpausen (SP = silent period). In diesen jeweils 3 Minuten müssen die Not- und Anruf Frequenzen für Telegrafie (500 KHz) und Telefonie (2182 KHz) freigehalten werden, damit schwache Stationen in Seenot die Möglichkeit haben, gehört zu werden. Die Bereiche „Rot“ stehen für Telegrafie, „Grün“ oder „Blau“ für Telefonie stündlich in den Minuten 15-18 und 45-48 bzw. 00-03 und 30-33.

Alle Funkaktivitäten werden durch die gerade durchfahrene Zeitzone bestimmt. Daneben läuft noch die Bordzeit (BZ), die nicht unbedingt die Zonenzeit (ZZ) sein muss. In Fahrtrichtungen Ost-West, West-Ost werden die Borduhren nach jeweils 15 Längengraden um eine Stunde vor- oder nachgestellt, so dass man nach 12 Stunden einen Punkt erreichen würde, an dem es UTC + bzw. -12 h ist.

Dienstübernahme

Bis auf einen häufig genutzten Vordruck zum Zeichnen kodierter Wetterdaten waren keine Unterlagen eines Vorgängers zu finden.

Der Kapitän führte das Schiff bisher in Kleiner und Mittlerer Fahrt mit einem Sprechfunkzeugnis, das alle Kapitäne mit ihrem Patent erwerben. Aufgrund der Schiffsgröße, aber insbesondere wegen des Fahrtgebiets, gehörte das Schiff laut Vollzugsordnung für den Funkdienst, VO Funk, zur 3. Gruppe „H8“. Die in dieser

Kategorie festgelegten Hörwachen sahen Wachzeiten von 8 Stunden täglich vor, und zwar von 0800 bis 1200 Uhr, zwei zusammenhängende Stunden zwischen 1800 und 2200 Uhr Bordzeit und weiteren frei wählbaren 2 Stunden. Diese variablen Zeiten wurden den geografischen Bedingungen und den Erfordernissen des Bord- bzw. Funkbetriebs angepasst. Die Wachen erfolgten auf der internationalen Not- und Anruf Frequenz für den Telegrafie-Funkverkehr auf 500 kHz.

Angesichts der Tatsache, dass der Funkoffizier eigentlich 24 Stunden täglich verfügbar war, ist diese Diensterteilung nur der grobe Rahmen seiner Pflichten.

Auslaufen

Man muss davon ausgehen, dass der Hafen noch vor Mitternacht verlassen wurde. Das Schiff war seit mehr als 24 Stunden beladen und auslaufbereit, und der bevorstehende Tag ein Freitag!

Das neue Funktagebuch wurde mit diesen Eintragungen eröffnet:

MS St. Anton/OEMZ

Eigner: Minibulk, Wien

Donnerstag, 22. August 1991

Kapitän: K.W.

RO: Niendorf, Horst (nd)

F1 Nr. R009

Reise von Rotterdam

-Las Palmas-Cap Verden-Sao

Luis/Brasilien

Dienststunden/Hörbereitschaft

H8

Station ok, Batterie 24 V b.T.

Alle Anlagen geprüft, ok

20.00 Seeklarmeldung an

Kapitän

Im Funktagebuch wurden Wachbeginn und -ende, sowie alle relevanten Vorkommnisse wie Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsmeldungen, sowie die des Routineverkehrs, Prüfungen der Geräte, Zeitzeichenempfang u.v.a. festgehalten. Es hat den

Charakter einer Urkunde und wird im Durchschriftverfahren geführt. Die oben genannten Ereignisse im Funkverkehr bilden die Rangfolge der Verkehrsabwicklung.

Nach letzter, abschließender Klärung durch die Behörden und nach Erhalt von Informationen über die gegenwärtige Wetterlage verließen wir mit Unterstützung eines Lotsen den Hafen.

Dieser stieg auf Reede auf das mitlaufende Lotsenboot über. Das war dann der „Beginn der Seereise“, ein juristischer Begriff, der im Brückenbuch einzutragen war. Die Aufgabe, alle Lotsenbefehle mit den entsprechenden Zeiten zu notieren, war eine der „Nebenbeschäftigungen“ des Funkoffiziers, ebenso wie die Übernahme von Klärungsaufgaben bei Ein- und Auslaufen des Schiffes.

Norddeich Radio, Rufzeichen DAN, war als unsere „Heimatsfunkstelle“ gewählt worden. Über diese wurde – nach Möglichkeit – der ein- und ausgehende Telegrammverkehr abgewickelt.

Mit dem Beginn der Seereise war eine erste Pflicht zu erfüllen. Es galt einen TR (travel report) abzusetzen. Damit wurde unsere Teilnahme am Seefunkdienst angezeigt. Diese Notiz war gebührenfrei.

Anruf 500 KHz (SP beachten!)

DAN de OEMZ TR pse 480 up.

OEMZ de DAN up

Nach Verbindungsaufnahme auf den jeweiligen Arbeitsfrequenzen wurde ein Text ähnlichen Inhalts abgesetzt:

TR MS ST ANTON/OEMZ QTO

ROTTERDAM BND SAO LUIS/

BRASILIEN nil

Damit war angekündigt: „MS ST. ANTON mit dem Rufzeichen OEMZ, hat Rotterdam nach Sao Luis verlassen, es hat nichts vorliegen.“

Bestätigung:

OEMZ de DAN TR QSL nil gb +

Von Rotterdam nach Las Palmas

Freitag, 23. August 1991

Am folgenden Morgen, von den Strapazen des Vortages noch nicht ganz erholt, wurde nach einem kräftigen Frühstück die erste Wache angetreten.

Von 0800 bis 1200 BZ (UTC + 1h), 1600 bis 1800 und 1900 bis 2100. Diese Wachzeiten wurden auf der gesamten Reise beibehalten.

Während der Nacht hatten wir bei guten Wetterbedingungen inzwischen Dover passiert.

Von meinem neuen, offenen Arbeitsplatz, auf dem man den gesamten Navigationsablauf miterlebte, war ich anfangs nicht begeistert. Später, auf dem langen Weg über den Atlantik, erwies sich diese Lösung als Vorteil.

Der erste Wetterbericht von Norddeich Radio auf Grenzwelle, der wohl am häufigsten abgehörte Dienst im Nordseebereich, bereitete keine Sorgen. Relativ geringer Schiffsverkehr im Englischen Kanal ließ die Ausführung des geplanten und fälligen Schiffsalarms zu.

An Hand der Musterrolle wurden die Funktionen der einzelnen Besatzungsmitglieder durchgespielt. Jedes Besatzungsmitglied musste alle Signale kennen, die im betreffenden Notfall eingesetzt werden. Jeder erfuhr welcher Stellplatz, welches Rettungsmittel ihm zugeordnet ist, und welche Aufgabe er im speziellen Manöverfall zu bewältigen hat.

Der Funkoffizier hatte die Funkstation zu besetzen und den Anweisungen des Kapitäns Folge zu leisten. Meine Aufgabe im Rahmen dieses Manövers bestand darin, die Besatzung mit der Bedienung der Rettungsgerätfunkstelle (allgemein als Rettungsbootstation bezeichnet) vertraut zu machen. Diese Funkanlagen waren schwimmfähig. Mit dem an Bord befindlichen Gerätetyp

konnte im Notfall eine Alarmierung auf den Notfunkfrequenzen im Mittel- und Kurzwellenbereich (500 und 8364 KHz) ausgelöst werden. Die Betriebsspannung wird durch Kurbdrehung nach dem Dynamoprinzip erzeugt.

Nach der Wahl der entsprechenden Betriebsart tastet der Alarmzeichengeber wahlweise auf 500 kHz oder 8 MHz das Telegrafie-Alarmzeichen sowie das Notzeichen SOS und zwei Peilstriche. Die Einweisung der Besatzung musste im Funktagebuch quasi „amtlich“ festgehalten werden.

Am 2. Reisetag hatten wir am Morgen die Höhe Brest/Ushant erreicht und steuerten mit Südkurs in die Biscaya. An diesem Tag schien die Biscaya sanft und friedlich.

Sie hat aber keinen guten Ruf! Hier fanden viele Seeleute den Tod, auch Freunde aus gemeinsamer Fahrzeit.



HAGENUK MT 1501

Dieses Gerät stand als Hauptsender für Mittelwelle und Kurzwelle zur Verfügung

Ein selbst erlebter Seenotfall

Unweit vom Abgangshafen unseres Schiffes kam es im Oktober 1975 zu folgendem Seenotfall:

MS Lübbenau/DHWL mit einer Weizenladung nach Kanada unterwegs, lag wegen dichten Nebels über Nacht auf der Schelde vor Anker. Dort kam es zu einer Kollision. Der Kapitän, einer der älteren in der Reederei, befahl SOS!

Wir lagen in Landnähe und konnten eigentlich schon durch die relativ geringe Wassertiefe unter dem

Kiel nicht in ernsthafte Gefahr kommen. Trotz dieses Wissens wurde der klassische Notruf wie folgt ausgestrahlt:

- Auslösung durch Alarmzeichengeber :

12 Striche von 4 Sekunden Dauer, dazwischen 1 Sekunde Pause

(Nach dem 3. bis 5. Strich wurden in der Regel die Auto-Alarm-Empfänger an Bord anderer Schiffe ausgelöst)

- Seenotmeldung des in Not befindlichen Schiffes:

SOS SOS SOS

de DHWL DHWL DHWL =

sos mv luebbenau/dhwl collided with algerian vessel stop

position river schelde, near buoy number 8 stop

taking water stop master +

- Bestätigung des Empfangs durch andere Funkstellen:

DHWL de ABCD RRR SOS

- Im Notverkehr wird jeder Meldung das Zeichen SOS vorangestellt:

SOS de EFGH ...

- Störer wurden wie folgt zur Ordnung gerufen:

CQ QRT SOS oder IJKL QRT SOS

Die Beendigung eines Seenotverkehrs wurde durch die leitende Funkstelle, meistens eine Küstenfunkstelle folgendermaßen verkündet:

CQ QUM

oder, wenn der Notfall noch bestand, aber keine Funkstille mehr nötig war:

CQ de XYZ QUZ

(Die Buchstabenfolgen ABCD, EFGH, IJKL und XYZ stehen dabei beispielhaft für die realen Rufzeichen evtl. beteiligter Funkstellen)

- Eine Station, die nicht selbst in Not ist, hätte, wenn sie die Notmeldung für den Havaristen ausstrahlt, folgendermaßen gerufen:

DDD DDD DDD SOS SOS SOS DDD DDD DDD de usw.

Im oben genannten Fall hatten wir den Notruf wenig später auf 500 kHz mittels QUZ selbst gecancelt:

CQ de DHWL QUZ stop distress traffic channel 16 in progress = master +

Weiter nach Brasilien

Neben LANDSEND RADIO, Rufzeichen GLD, war für das angesteuerte Gebiet der Wetterbericht von ST. LYS RADIO, Rufzeichen FFS, vorteilhaft.

Landsend, am Ausgang des Kanals gelegen, brachte stets zuverlässig neben dem aktuellen Wetterbericht alle vorliegenden nautischen Warnungen für das Vorhersagegebiet.

Die französische Küstenfunkstelle ST. LYS RADIO (FFS) sendete um 0810z, (z steht für UTC) neben dem Wetterbericht in offener Sprache auch eine kodierte Wetterkarte.

Nach den Tagen 3 und 4 lagen Kap Finisterre, westlichster Punkt Europas, und Kap Sao Vicente, die Südspitze der Iberischen Halbinsel, hinter uns.

Auf dem folgenden Reiseweg waren Wetterberichte und Warnnachrichten portugiesischer, spanischer und auch marokkanischer Küstenfunkstellen aufzunehmen.

Mittwoch, 28. August

Einlaufen (QTP) Las Palma

Am 6. Tag hatten wir Lanzarote im Radar. Anruf an Las Palmas Radio/EAL auf 500± kHz:

*EAL de OEMZ gm pse QRU?
OEMZ de EAL gm nil*

Damit ist jedoch selten der Verkehr beendet. Ohne ein „dit“ auf beiden Seiten geht's nicht,-).

Später, nach UKW-Kontakt mit der Lotsenstation, machten wir an einem der äußeren Liegeplätze im Hafen fest. Vermutlich haben wir drei bis sechs Stunden gelegen. Es gab Landgang. Nach einer Bunkerüber-

nahme wird gewöhnlich eine Mitteilung an den Reeder gesendet:

*St. Anton/OEMZ NR 1 CK
11...28 1600 =
austroskip wien =
geordnete bunkermenge uebernommen. eta sao luis 6. september =
kapitaen +*

Von Las Palmas via Kapverden nach Sao Luis/Brasilien

Auf unserem Weg nach Süden gab es nur noch die senegalesische Station DAKAR RADIO, Rufzeichen 6VA, die eine Großwetterlage in offener Sprache und eine brauchbare Wetterkarte verbreitete.

Zum Empfang der Wetterkarte war ein spezielles Faxgerät erforderlich, der sogenannte Wetterkartenschreiber.

Später, weiter südlich, waren dann aber überhaupt keine Wetterinformationen verfügbar. Gerechterweise kann gesagt werden, dass es in diesem Seegebiet gar kein Wetter gibt, wie ein Spötter einmal behauptete – und gleichzeitig treffend bemerkte – dass man hier auch nach dem tausendjährigen Kalender navigieren könne.

Am siebten und achten Reisetag hatten wir den nördlichen Wendekreis gekreuzt und Cap Blanc in weitem Abstand an Backbord gelassen. Cap Blanc gehört zu Mauretanien. Auf Cap Blanc liegt das berühmte Port Etienne der französischen Fremdenlegion.

Der nächste Fixpunkt Cap Vert ist eine zur senegalischen Hauptstadt Dakar gehörende Landmarke und der am weitesten westlich liegende Punkt Afrikas.

Nun lagen die Kapverden voraus. Im Gebiet dieses Inselstaates entstehen gelegentlich tropische Wirbelstürme, die dann westwärts ziehen. Auf der Nordhalbkugel muss in den Monaten Juli bis September mit solchen gerechnet werden.

Sonnabend, 31. August

Es war der neunte Reisetag, an dem wir die Kapverden erreichten. Wir durchliefen in Sichtweite zwei Inseln die zur Nordgruppe gehören. In Erinnerung sind eine ‚spiegelglatte‘ See und dem Bug vorauseilende Delphine. Die Zonenzeit von UTC-1 hatten wir an die Bordzeit angepasst und die Uhren um eine Stunde zurückgestellt. Nun in „1000 Meilen“ voraus: nur noch Atlantik!

In Abhängigkeit der Wetterlage hat der Kapitän die Navigation auf dem sogenannten GROßKREIS gewählt (Die kürzeste Verbindung zweier Punkte auf der Oberfläche einer Kugel verläuft bogenförmig).

Unser Reiseweg in südwestlicher Richtung ist der weniger befahrene Kurs nach Brasilien. Wir befanden uns damit im Gebiet der ORKANFREIEN ZONE, welche die gesamte brasilianische Küste bedeckt. Es muss wenig später nach der Passage der Inseln gewesen sein. Unser Kapitän machte auf ein wohl seltenes Phänomen aufmerksam, das die Prognose entstehender Wirbelstürme in diesem Gebiet bestätigte: In einiger Entfernung war aufsteigender Dampf zu erkennen, der sich in der Höhe zu stets mächtiger werdenden Cumulus-Wolken entwickeln. Wir erlebten die „Geburt“ eines Wirbelsturms!

Am Reisetag 11 hatten wir auf etwa 10 Grad Nord 32 Grad West die Grenze einer weiteren Zeitzone überschritten. Tage schon war auf unserer Route kein Schiff zu sehen und auch auf der Wachfrequenz nicht das geringste Zeichen zu empfangen.

Es galt nun die Aufmerksamkeit auf brasilianischen Küstenfunkstellen zu richten. Das waren insbesondere JUNCAO RADIO, Rufzeichen PPJ, und RIO DE JANEIRO RADIO, Rufzeichen PPR, die ihre Sammelanrufe und Wetterberichte auf Kurzwelle zu ausgewiesenen Zeiten ausstrahlten. Warnnachrichten und Wetterberichte kamen von RIO

DE JANEIRO RADIONAVAL, Rufzeichen PWZ3.

Am 13. Reisetag wurde der Längengrad 40 West passiert, am folgenden Tag der Äquator erreicht. Weit an Backbord liegen die Rocas, ein Atoll unbewohnter Inseln und vieler Untiefen. Es gab keine Äquatortaufe, nur alte Hasen an Bord.

Wir fahren jetzt in Zeitzone UTC-3. Somit konnte die Bordzeit durch Zurückstellen der Uhren um 1 Stunde der Ortszeit von Sao Luis und Belem angeglichen werden.

Die Küstenfunkstelle unseres Zielhafens Sao Luis Radio, Rufzeichen PPB, bot Sprechfunk auf GW, KW und UKW an. Ein nur kurzer GW-Kontakt (Sprachschwierigkeiten Telefonie portugiesisch) ergab, dass keine Nachricht für OEMZ vorlag.

Freitag, 6. September

(14. Reisetag)

Sao Luis erreicht.

Nach UKW-Kontakt und Lotsenübernahme steuerte das Schiff eine riesige, fast „uferlose“ Bucht an. Wir lagen wahrscheinlich auf einem der in die Bucht mündenden Zuflüsse, und wir wurden von Schuten gelöscht.

Montag, 9. September

Von Sao Luis nach Belem

Nach einer Tagesreise entlang einer abwechslungsreichen Küste erreichten wir eine noch mächtigere Bucht und gingen auf Südkurs.

Ein Anruf auf 500 Khz an Belem Radio/PPL:

PPL de OEZM gm pse QRU? k

OEZM de PPL gm QRU

(Belem von OEMZ, guten Morgen, haben Sie etwas für mich? - OEMZ von PPL, guten Morgen, es liegt nichts vor)

Etwa 5 Stunden später kam die Kulisse einer prächtigen Großstadt in Sicht.

Dienstag, 10. September

Wir erreichten das Hafengebiet, und machten an einem reservierten Liegeplatz fest. Nach der Klarierung wurde das Schiff von den Behörden freigegeben. Die Besatzung bekam Landgang. Nach etwa fünf Liegetagen wurde mit der Zuladung von Tropenholz begonnen, diese Aktion war nach etwa 3 Tagen beendet. Das Holz wurde als Decksladung befördert und war für England bestimmt.

Diese Angaben sind mir nach dem Inhalt einer Postkarte an meine Kollegen in Warnemünde erinnerlich. Ebenso wusste ich daher schon vor dem Auslaufen, dass ich in Las Palmas absteigen muss! („19.9.91, Heimreise, Ankunft Anfang Oktober.“)

Während der gesamten Reise, mit Ausnahme der Liegezeiten im Hafen, wurden die Sammelanrufe (traffic lists) von Norddeich Radio abgehört. Dazu ist anzumerken, dass während der ganzen Reise wohl nur 2 oder 3 Nachrichten an den Eigner abgesetzt worden sind. Einen Eingang gab es nicht. Das einzige Privattelegramm hatte ich selbst an meine Familie gesandt.

Donnerstag, 19. September

Von Belem nach Las Palmas

Am ersten Reisetag befanden wir uns wieder auf der „heimatlichen Seite“ des Globus. Der Äquator lag jetzt achteraus. Nach zehn Tagen lagen die Kap Verden weit entfernt an Steuerbord. Am 4. Oktober, nach 14 Seetagen, wurde Las Palmas erreicht.

An der Pier stand schon ein Taxi bereit, das mich später zum Flughafen brachte. Nicht ohne ein wenig

Wehmut verlief der Abschied. Man war sich nähergekommen, hatte sich schätzen gelernt.

Nun fuhr „Der alte Heilige aus Österreich“ ohne mich weiter. Ich war traurig, der Kapitän sicher auch. Eine Lufthansamaschine brachte mich über die Alpen nach Hamburg.

MS ST. ANTON war Nummer 1 von noch 11 weiteren Schiffen, auf denen ich in den folgenden acht Jahren nach einem 12-jährigen Intermezzo als Funklehrer an der IH für Seefahrt Warnemünde/Wustrow Funkdienst tun sollte.

Meine letzte Reise, schon mit der



St. Anton längsseits fest an der Mole

GMDSS-Ausrüstung an Bord, endete am 14.10.1998 in Hakata/Japan. So war ich dabei, als ein Beruf zu Grabe getragen wurde, deren Akteure fast 100 Jahre lang für die Rettung menschlichen Lebens auf See Dienst taten.

Den Mitgliedern der Freunde Historischer Schiffe und den Funkfreunden des Marine Funk Clubs Austria wünsche ich viel Erfolg bei ihrer Arbeit im Sinne der Traditionspflege ihres Landes Österreich.

Alles Gute! 73

Horst Niendorf, Ing. für Seefunk/ Amateurfunkrufzeichen DL4NH

Daten Frachtschiff ST. ANTON (von N. Sifferlinger)

Rufzeichen: OEMZ
 Lloyds Register Nr.: 7405649;
 Eigner: Minibulk Schifffahrtsgesellschaft m.b.H & Co KG., Wien; Heimathafen: Wien

2.300 BRZ
 1.413 NRZ
 4.030 t

Baujahr: 1976
 Bauwerft Stocznia Gdanska im. Lenina, Gdansk, Nr. B473/01;

Länge über alles: 91,7 m
 Breite max.: 14,03 m
 Tiefgang max.: 5,97 m

Schiffstyp: General Cargo, eis-verstärkt;

Maschinen: Vee Oil 4SA 12Cy. 300 x 450 mit Reduktionsgetriebe und Verstellpropeller, 1.839 kW; MH: Fiat H. Cegielski, Poznan

Geschwindigkeit: 13,5 kn

Schiffsnamen:

ex-CAIRNASH -1983 (Shaw Savil & Albion Co Ltd, Großbritannien);

ex-ANDREA -1985 (Shaw Savil & Albion Co Ltd, Großbritannien); 1983: Verlängerung von 84,1 m auf 91,7 m;

ex-ST. ANTON -2000;

ex-LEOPARD -2002 (Leopard Maritime Ltd, Malta);

ex-LEOPARD -2003 (Leopard Maritime Ltd, Kambodscha);

2003-2013 NOUR-A (Steadfast Sg S.A., Kambodscha)

Im Juli 2013 in Aliaga/Türkei zum Abwracken eingetroffen.

Österreichisches Schiffsregister:

Eintragung: 18.5.1985
 Löschung: 26.7.2000

CONTRACT OF EMPLOYMENT

between I.C. MANAGEMENT LTD
 - Limassol/Cyprus

hereinafter called the Company and

Mr. Horst NIENDORF

hereinafter called the employee.

The following agreement has been made:

Employee

- 1) Name N i e n d o r f , Horst
 - 2) Date of birth 16.04.38 Place Jueterbog
 - 3) Nationality German
 - 4) Passport Seefahrtsbuch Nr. 2208631
 - 5) Licenses as Radio Operator 1st Class
 issued of 5.3. 1991 on Rostock /Nr. R009/
 - 6) Home-address Rostock
0-2520 Rostock 25
J.-Schaars-Str. 25
 Tel: 0037 81 - 71 71 40
 - 7) Matrimonial Status: verheiratet
 - 8) Number of children to be supported 1
 - 9) Name and address of next relative: wie oben
- 10) Bank-account-No.: _____
 with _____
- The employee shall be employed as Radio Operator
 by the Company on one of the vessels managed by the Company in worldwide trade. He shall commence his employment on board of mv ' ST ANTON '

SALARY

The monthly salary and vacation is fixed as per Appendix I.

Der Arbeitsvertrag von Horst Niendorf als Funkoffizier

Projekt „LIFE Sterlet“: Hilfe für außerordentlich bedrohte Tierfamilie in der Donau

Global ist die Tierfamilie der Störe am stärksten bedroht. Menschliche Eingriffe in unsere Fluss-Ökosysteme sind die wichtigste Ursachen dafür. Alle Arten der Störe führen zum Zweck der Fortpflanzung bis zu hunderte Kilometer lange Wanderungen durch. Dadurch sind vier von fünf in der österreichischen Donau verbreitete Störarten – abgesehen von der kleinsten heimischen Art, dem Sterlet, ausgestorben.

Die Europäische Union hat daher das LIFE-Projekt aufgesetzt, um den Wildbestand an der oberen Donau zu stärken. Ziel sind gesunde Populationen, die sich selbst erhalten können.

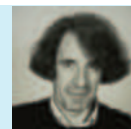
Die Projektleitung wurde einem Team des Instituts

für Hydrobiologie und Gewässermanagement übertragen, Projektpartner waren die Stadt Wien (MA 45) und die Slowakische Akademie der Wissenschaften. Gefördert wurde das Projekt durch eine Vielzahl von Stakeholdern aus den Bereichen Fischerei, Verwaltung und Naturschutz.

In Aufzuchtstationen auf der Donauinsel wurden bisher rd. 240.000 Jungfische im Projektbereich ausgewildert. Sensible Lebensräume wurden dokumentiert und ein Management-Plan für den Sterlet in der oberen Donau wurde erstellt.

Quelle: <https://life-sterlet.boku.ac.at/>

Der britische Handelsschoner W.J.C. Teil 2 einer Serie von drei Artikeln von Alexander Curtis



Beschläge und Deckaufbau

Die Beschläge von Cornwall-Schonern wurden durch lokale Eisengießereien hergestellt, und im Fall der W.J.C. wird es wohl die Gießerei Basset in Perranaworthal gewesen sein. Nach der letzten Vermessung der W.J.C. zwei Wochen nach ihrem Stapellauf schien es, dass dies in vollkommen aufgeriggtm Zustand und ausgerüstet mit sämtlichen Beschlägen geschah. Die ersten Beschläge, die man auf einem Schiff sieht, sind jene des Ankereschirrs, wobei die Ankerkette das Deck über eiserne Klüsen-Rohre auf beiden Seiten des Bugs verließ.



Abb. 7 Links: Fundstück Klüse der W.J.C. (Länge 48 cm),
Rechts: Klüse mit Ankerkette
(Rekonstruktion)

Die Ankerkette wurde unter Deck in speziell dafür vorgesehenen Kettenkästen gestaut. Den Richtlinien gemäß wurde die Ankerkette der W.J.C. auf ihre Festigkeit geprüft. Die



Abb. 8: Fundstück Ankerkette der W.J.C.
(Länge 45 cm)

Kettendimension der Probestücke stimmten mit den 13/16“ (rd. 2,1 cm, red.) aus dem Bericht des Vermessers überein.

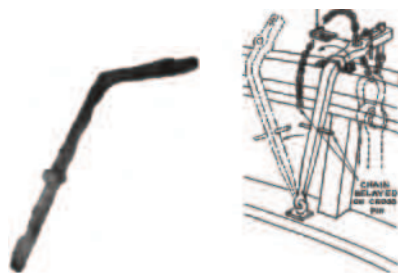


Abb. 9 Links: Kranbalken der W.J.C., welcher zum Setzen und Aufholen des Ankers verwendet wurde, komplett mit Kreuzzapfen (Länge 120 cm), Rechts: Befestigung und Funktionsweise des Kranbalkens (nach Bennet)

Das Setzen und Aufholen des Ankers geschah mit Hilfe eines Kranbalkens (engl. *cathead*).

Die Winsch war unter den vorderen Beschlägen augenfällig. Sie wurde zum Aufholen des Ankers wie



Abb. 10: Fundstücke des Spills von W.J.C. und Rekonstruktion
a) Wippe und Handspake (Länge 115 cm)
b) Verbindungsschäkel (Länge 21 cm)
c) Eisenstange als Verbindung (Länge 35 cm)
d) Rekonstruktion der Fundstücke, in Zusammenhang mit dem Knarrpoller

auch zum Setzen der Segel verwendet. Zwei Mann konnten die Winsch über ein Kurbelsystem – durch Einstecken von Hebeln („Handspaken“) an einer eisernen Wippe und Auf- und Abbewegungen – betreiben.

Die innere Scheibe (*eine Ketten-scheibe*, Red.) des Spills (ohne Abbildung) wurde zum Aufholen des Ankers eingesetzt, die äußere Trommel diente dem Setzen der Segel.



Abb. 11 Links: einfache Klampe vom Lukensüll des Hauptladeraums der W.J.C. (Länge 19 cm);
Rechts: Süll und Sicherungselemente einer Luke (nach Bennet)

Der Vordeck-Niedergang führte hinunter zu den Kojen, in denen die Besatzung schlief. Nach achtern anschließend befand sich der Frischwassertank.

Zum Be- und Entladen waren die Schoner mit einer Groß- und einer achteren Luke ausgestattet. Einmal geschlossen wurden die Luken mit Segeltuchplanen abgedeckt. Diese wurden mit verkeilten Latten zwischen den Lukensülls und einfachen Klampen gesichert.

Zum Segelsetzen am Großmast waren Schoner mit einem zweiten Spill ausgerüstet, dieses wurde als „dolly winch“ bezeichnet und war unmittelbar vor dem Großmast angeordnet.

Achtern des Großmastes befand sich die Kombüse. Hier bereitete der Koch, ebenfalls ein Vollmatrose, die



Abb. 12:

a) oben links: Rekonstruktion der Fragmente der Hilfs-Winch, entsprechend den geborgenen Teilen

b) oben rechts: Backbordseite der oberen Trommel

c) rechts Mitte: Backbordseite der unteren Trommel (max. Durchmesser 26 cm)

d) unten: die Haupttrommel von W.J.Cs Hilfs-Winch (Länge ca. 85 cm, Durchmesser 40 cm)



Abb. 13: Fragmente einer Bilgenpumpe von W.J.C. – auf dem ganz rechten Teil kann man im Original die blaue Lackierung sehen (Durchmesser des Hauptteils 25 cm)

Mahlzeiten, kochte Tee und reinigte das Essgeschirr.

Zum Lenzen des Bilgewassers waren Schoner mit einem Paar Pumpen ausgestattet, welches das Wasser beidseits des Kiels auspumpten.

Das Wasser wurde über Lenzrohrleitungen auf Deck gepumpt, sammelte sich in den Wassergängen an Back- und Steuerbord, und lief über die Speigatten in die See. Die Pumpen wurden mittels eines einzelnen Hebels in einer Auf- und Abbewegung betrieben.

Achtern der Luke ermöglichte der reservierte Niedergang Zutritt zur Kajüte des Kapitäns (zu den Mahlzeiten durften jedoch alle Besat-

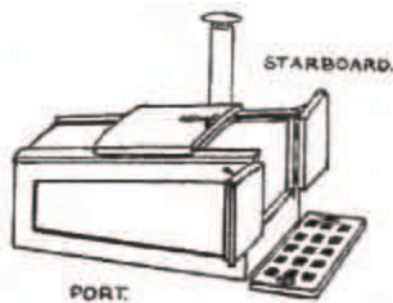


Abb. 14: Symbolische Darstellung des vermutlich auf W.J.C. befindlichen Niederganges

zungsmitglieder diese Treppe benützen).

Die Kajüte wurde durch ein ins Deck eingelassenes Oberlicht aus dickem Glas erhellt. Ebenfalls ins Deck eingelassen war ein Kontrollkompass, der sowohl aus der Kajüte als auch von Deck abgelesen werden konnte. Das Schiff wurde mittels einer langen Pinne gesteuert

Ein Bild, das von A.J. Burt beauftragt wurde, zeigt genau eine solche Situation. Mit nur einem Vorsegel und einem gerefften Großsegel hat er entschieden, den Versuch zum Passieren des felsigen Kaps an der Backbordseite zu versuchen. Man kann aus der reduzierten Segelführung annehmen, dass sich der Sturm verstärkt hatte. Mit gerefften Segeln hat das Schiff eine stärkere Abdrift, die Belastung des Riggs blieb aber gleich. Während das Großsegel das Schiff im Wind hielt, scheint das Vorsegel auszureichen, um genügend Höhe zum Passieren der Landspitze zu liefern. Mittlerweile – vermutlich mit großer Erleichterung – könnte die Besatzung begonnen haben, ein weiteres Vorsegel am Fockmast zu setzen.

(Wird fortgesetzt)

Die Frachtschiffahrt auf Groß-Segelschiffen unter Segeln – und ohne Hafenanlagen

Während viele Lade- und Entladearbeiten in Häfen abgewickelt wurden, wurden Schiffe oft auch bei Hochwasser in einer geeigneten Bucht auf einen Strand laufen gelassen. Wenn die Tide zurückging, konnte die Ladung auf Wagen längs der Schiffe umgeladen werden. War auf diese Art gestrandet worden, wurden Vorbereitungen für die Abfahrt der Schiffe gemacht.

War der Wind aufländig, konnte das Schiff mit seinen Bug-(Haupt-)anker mit einem backgestellten Topsegel Heck voraus auf das Ufer gelaufen werden.

Blies jedoch der Wind ablandig, musste das Schiff mit dem Bug voran auf den Strand segeln. Für diese Situation wäre das Buggeschirr zu schwer gewesen, und hätte die Fahrt zu früh gestoppt. Anstatt dessen wurde in einiger Entfernung vom Ufer ein leichter Warpanker (*kedje anchor*) gesetzt, mit dem sich das Schiff nach den Ladearbeiten vom Strand ziehen konnte. Alternativ hätten kleine Warpanker mit Booten ausgefahren werden können

Ent- und Beladen konnte bis zu zwölf Stunden dauern, in der Zwischenzeit konnten sich die Wetterverhältnisse oft ändern. Wenn das Wasser auflief, konnte, wenn sich der Wind in der falschen Richtung drehte, das Schiff beim Verlassen des Ufers vom Wind zurückgedrückt werden, bevor es genügend Fahrt zum Freisegeln aufnehmen konnte. Wurde vor Anker gelegen, bis sich der Wind gedreht hatte, musste man – besonders bei Zunahme der Windstärke – befürchten, dass die Anker schliefen. Manche Kapitäne hatten daher keine andere Wahl, als unmittelbar nach dem Entladen in See zu gehen.

Wenn das Schiff dann genügend Höhe lief, um ausreichend Fahrt durchs Wasser zu machen, konnte man so die gefährlichen Hindernisse (z.B. Kaps in Luv, Red.) sicher anliegen.

Richard Peršić: Der Schöpfer perfekter Miniaturen

Michael Ellenbogen



In einer der Werkstätten des Modellbauers Dipl.-Ing. Richard Peršić aus Pula begibt man sich auf eine maßstabgetreue Zeitreise in verschiedene historische Epochen. Schiffe, Yachten, U-Boote prägen ebenso wie Flug- und Fahrzeuge, Gebäude und Dioramen kriegsgeschichtlicher Ereignisse die visuellen Eindrücke des Besuchers.

Bereits als kleiner Junge bekam



Bild 1: Detailarbeit in der Modellbauwerkstätte von Dipl.-Ing. Richard Peršić: Turm von S.M. Unterseeboot U11

Richard Peršić von seinem in Prag lebenden Großvater und seiner Mutter Modelle zum Selbstbauen geschenkt, die er nicht nur entsprechend der Anleitung zusammensetzte, sondern auch durch bestimmte selbst gefertigte Anbauteile verfeinerte und entsprechend dem Original in natura bemalte. „Meine wichtigste Motivation für die Arbeit ist das Verlangen, Dinge, die ich *in natura* sehe, in einem bestimmten Maßstab umzusetzen, wie beispielsweise ein ferngesteuertes Bootsmodell, das ich im Meer fahren lassen kann, so es keinen Wellengang gibt,“ erzählt der Mo-

dellbauer. Natürlich kosten gute Materialien viel Geld und verteuern damit jedes Projekt, welches nach einer ausführlichen Planung realisiert werden soll.

Daher entschied sich der Ingenieur, die Grundstoffe, wie beispielsweise Holz, in der Natur zu finden und zu bearbeiten. Die Umsetzung eines bestimmten Modells verlangt eine minutiöse Vorbereitung. Pläne, Bilder und vor allem technische Daten

müssen recherchiert und genau studiert werden. Auf dieser Grundlage kann eine Miniaturnur erst maßstabgetreu entstehen. Genauigkeit und Detailtreue gehören bei jedem authentischem Modell dazu. Jedes Schiffmodell muss beispielsweise die Nietens der Bullaugen oder die Knoten der Schiffstau „präsentieren“. Auch die Inneneinrichtung wird mit jeder Komponente dem Original nachempfunden, auch wenn diese gar nicht oder nur teilweise sichtbar ist. „Wenn ich ein Modell für mich persönlich fertige, dann arbeite ich nach dem Prinzip des „eingefrorenen Bildes“. Ich nehme die Aufnahme eines Panzers zur Hand, baue diesen und auch gleich das passende Diorama dazu,

damit es aussieht wie eine Fotografie,“ berichtet der Techniker, für den Perfektion an erster Stelle steht.

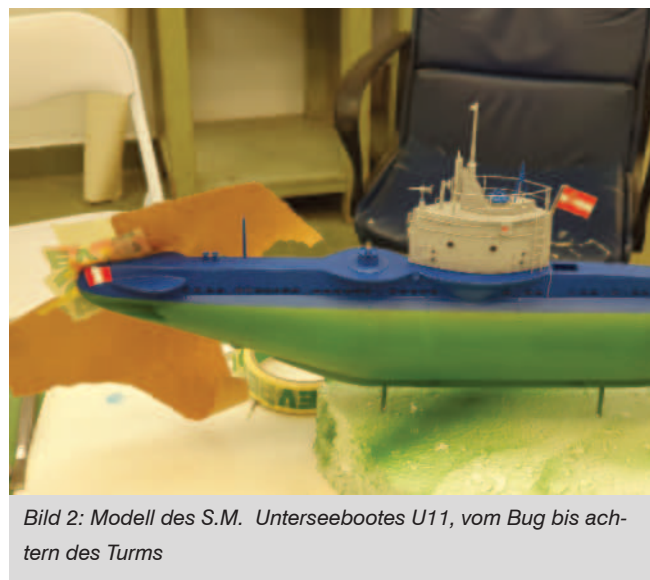


Bild 2: Modell des S.M. Unterseebootes U11, vom Bug bis achtern des Turms

Richard Peršić fertigt oftmals auch im Auftrag staatlicher Kulturinstitutionen Schiffsmodelle, wie beispielsweise für die Seefahrtsmuseen in Rijeka und Novigrad. „Neben der Recherche aller technischen Daten, die für die Herstellung der Miniaturnur eines historischen Schiffes not-



Bild 3: Turm eines U-Bootes aus dem II. Weltkrieg

wendig sind, stelle ich mir auch den Ausstellungsraum bildlich vor, sowie die anderen Modelle, die dort zu sehen sind,“ analysiert der Preisträger



Bild 2: Richard Peršić bei der Arbeit am Modell

einiger kroatischer Modellbaubewerbe die Entstehung einer Nachbildung. Der promovierte Maschinenbauingenieur war 20 Jahre in der Schiffwerft „Uljanik“ in seiner Heimatstadt Pula tätig, ehe er nach dem wirtschaftlichen Ende des Schiffbau-

unternehmens sein Hobby, den Modellbau, zum Beruf machte. Mittlerweile stellte der 46jährige Kroatier rund 600 Modelle her und verfügt über drei Werkstätten, von denen sich eine auch im ehemaligen k.u.k. Seearsenal der österreichisch-ungarischen Marine befindetet, das später zum Gelände eines der wichtigsten Herstellers von Schiffen im ehemaligen Jugoslawien gehörte.

„Für viele, auch historische Schiffsmodelle gibt es meist Planmaterial, auch wenn dieses nicht immer umfangreich ist. So die Pläne unvollständig sind, zeichne ich die benötigten technischen Details nach,“ führt der Modellschiffbauer aus und sucht danach das geeignete Material für die Fertigung aus. Beim Bau der Nachbildung des K.u.K. Unterseebootes „U 11“ aus dem Jahre 1915, verfügte Richard Peršić lediglich über vier Bilder und eine Skizze, aber keine Pläne. Der Kunde wollte dieses Modell in einem verhältnismäßig kurzen Zeit-

raum haben, und dem ehemaligen Maschinenbauer gelang es ein meisterhaftes Modell am vereinbarten Übergabetag auszuhändigen. Von der Planung bis zur Fertigstellung eines Modells vergehen in der Regel drei bis vier Monate. Zum Kundenkreis des Familienvaters gehören Museen, private Sammler, Gemeindeämter, ebenso wie Architekten und Privatpersonen, die ein bestimmtes Modell als Geschenk oder Ziergegenstand für ihre Wohnung bestellen.

Erreichbarkeiten:

RP Models

Richard Peršić

Adresse: Valdebecki Put 17,

52100 Pula, Kroatien

Telefon: 00385 91 544 62 45

e-mail: record1976@gmail.com

Web: www.maketaripula.com

Aus der universitären Forschung: Intelligente Unterwasser-Reinigung mit Robotern

Wer hat noch nicht zumindestens groben Ärger mit unerwünschtem Bewuchs am Unterwasserschiff und den damit verbundenen Kosten gehabt? Auch die Großschifffahrt ist davon nicht ausgenommen. So kostet die Reinigung eines Containerschiffes bis zu 200.000 Euro und verursacht einen bis zu acht Tage dauernden Stillstand der Schiffe im Dock. Bei nicht gereinigten Schiffen fallen durch den erhöhten Wasserwiderstand und damit steigende Treibstoffverbräuche beträchtliche Kosten an, weshalb eine ausreichend häufig erfolgende Reinigung geboten ist.

Das Institut für Intelligente Systemtechnologien der Alpe-Adria-Universität (Forschungsgruppe Sensor- und Aktortechnik) hat nunmehr im Rahmen des Projektes „BugWright2 Autonomous Robotic Inspection and Maintenance on Ship Hulls and Storage Tank“ ein autonomes Robotersystem entwickelt.

Reedereien und Endnutzer sind von diesem System noch zu überzeugen, daher springt hier die Wörthersee-Schifffahrt als „Versuchskaninchen“ ein. Ein „Inspektionsroboter“ soll am Schiffsrumpf die befallenen

Stellen erfassen, mit Videoaufnahmen bildlich dokumentieren und automatisch an weitere Robotersysteme („Putzroboter“) übergeben, welche dann gezielte Reinigungsarbeiten Inspektionen vornehmen.

Ein herausfordernder Sachverhalt: Die Positionierung der eingesetzten Roboter kann aufgrund des Operationsbereiches unterhalb der Wasseroberfläche nicht durch GPS erfolgen, und muss daher durch alternative Messverfahren ersetzt werden. Durch akustische Messdatenaufnahme können in einem Kontrolldurchgang gleichzeitig auch Korrosionsflecken identifiziert werden.

Im günstigsten Fall können durch eine ordnungsgemäße Reinigung des Unterwasserschiffes die Treibstoffkosten um bis zu 30 Prozent gesenkt werden. Weitere Einsatzbereiche, wie die Reinigung von Ladebunkern von Flüssigkeits- oder Massengutfrachtern, sind im gegenständlichen Projekt ebenfalls umfasst.

Quelle:

AAU News via www.aau.at, abgerufen am 12.03.2023

Gedenktage der k.u.k. Kriegsmarine 2023 (Teil 1)

Zusammengestellt von Oliver Trulei



Vor 230 Jahren (1793)

Am **29. Juni** wurde in Chrudim /Böhmen der spätere Marineforstbeamte und Erfinder Josef Ressel geboren. Er gilt als Erfinder der Schiffsschraube, für welche er 1827 ein Privilegium (Patent) erhielt. Eine Probefahrt am 1. Juli 1829 mit dem Dampfschiff *CIVETTA* mußte wegen Problemen an der Dampfmaschine abgebrochen werden. Weitere Fahrten wurden behördlich verboten. Sein Patent konnte er nie in finanziellen Erfolg umwandeln, seine Idee griffen andere Unternehmer auf führten diese zum Erfolg. Ressel starb verarmt und verbittert während einer Dienstreise am 10. Oktober 1857 in Laibach. Heute würdigen ihn zahlreiche Denkmäler, Gedenktafel, Straßen, Plätze, Briefmarken, etc., in zahlreichen Ländern.



Briefmarke der österr. Post, ausgegeben 2016 (rechtzeitig zum 223. Geburtstag bzw. 159. Todestag Josef Ressels, red.)

Vor 220 Jahren (1803)

Am **5. Oktober** verließen die Briggs *ORESTE* unter Linienschiffsleutnant Karl Comte Moginat de Pouilly und *PILADE* unter Linienschiffsleutnant Vinzenz Dabovich Venedig. Die Aufgabe der Schiffe war es, die österreichischen Handelsschiffe vor den Korsaren im westlichen Mittelmeer, an der marokkanischen und spanischen Küste sowie im Atlantik

zu beschützen. *Oreste* war das erste k.k. Kriegsschiff, das die rot-weiß-rote Flagge außerhalb des Mittelmeeres zeigte. Ende Oktober 1805 kehrten die Schiffe nach Venedig zurück.

Vor 210 Jahren (1813)



Johann Luppis von Rammer

Am **27. Jänner** wurde in Fiume der spätere Fregattenkapitän Johann Luppis von Rammer geboren. 1860 entwickelte er ein Modell eines Oberwassertorpedos, den „Küstenretter“. In weiterer Folge entwickelte er gemeinsam mit Ing. Robert Whitehead den ersten Unterwassertorpedo, der am 21. Dezember 1866 der österreichischen Kriegsmarine präsentiert wurde. 1869 erhielt er dafür den Orden der Eisernen Krone 3. Klasse und wurde in den Ritterstand erhoben. Er starb am 11. Jänner 1875 in Mailand.

Vor 200 Jahren (1823)

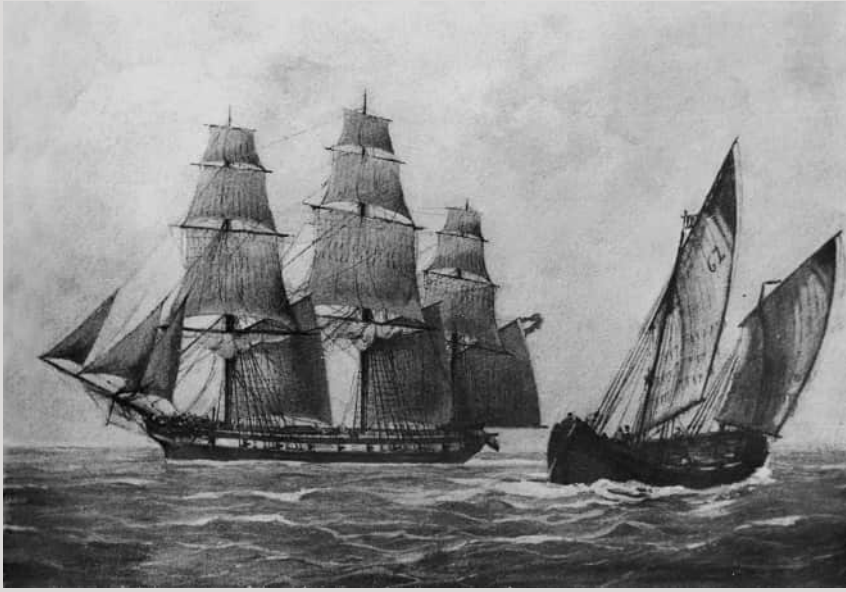
Am **13. August** wurde in Slagelse, Dänemark, der spätere Schiffbau-Oberingenieur 1. Klasse Jakob Andressen geboren. Er wurde 1850 von

seinem Landsmann und k.k. Marinekommandanten Dahlerup, mit weiteren Dänen, in die k.k. Kriegsmarine geholt. Unter seiner Leitung wurden in Venedig unter anderem die Fregatte *SCHWARZENBERG*, die Goelette *SAIDA*, die Schraubenfregatte *ERZHERZOG FRIEDRICH* und *DANDOLO* gebaut. Er starb am 1. November 1900 in Triest und wurde auf dem St. Anna Militärfriedhof begraben. Die Österreicher-Abteilung wurde 1993 geschleift, die dortigen Gräber existieren nicht mehr.

Vor 190 Jahren (1833)

Am **10. April** strandete im schweren Sturm die aus Smyrna kommende Korvette *ABBONDANZA* (s. Bild S. 15) bei Brindisi. Mehrere Versuche zur Rettung des Schiffes scheiterten. Aus den näheren Ortschaften kamen zahlreiche Boote, die die Mannschaft retten konnten. Der Kommandant Linienschiffsleutnant Andreas Gnoato erschoss sich kurz vorher in der Offiziersmesse.

Am **9. Mai** wurde in Wien der spätere Vizeadmiral und Flottenkommandant Hermann Freiherr von Spaun geboren (Bild s.S. 15). Ab 1897 Flottenkommandant, trug er wesentlich zum Ausbau der Flotte bei. Von der Wiener Bürokratie letztendlich zermürbt, trat er am 6. Oktober 1904 zurück. Als Zeichen der Anerkennung bestimmte Kaiser Franz Joseph I., dass das nächste Kriegsschiff seinen Namen tragen sollte. Am 30. Oktober 1909 lief der Rapidkreuzer *ADMIRAL SPAUN* in Anwesenheit des Namenspatrons in Pola vom Stapel. Spaun war der einzige lebende Namensgeber eines k.u.k. Kriegsschiffes, der kein Mit-



S.M. Korvette ABBONDANZA (mit Wegerecht gegenüber dem Trabaccolo rechts vorne, red.)

glied des Kaiserhauses war. Er starb am 23. Mai 1919 in Görz.

Am 22. Juli wurde in Kopenhagen, Dänemark, der spätere Kontreadmiral Ulrich Ritter von Lund geboren. Lund wurde, zunächst für die dänische Handelsmarine ausgebildet, 1850 von seinem Landsmann und k.k. Marinekommandanten Dahlerup mit weiteren Dänen in die



Vizeadmiral und Flottenkommandant Hermann Freiherr von Spaun (Willi Döring, 1904)

k.k. Kriegsmarine geholt. 1864 war er GDO (Gesamtdetailoffizier, red.) auf der Fregatte Novara, welche Erzherzog Ferdinand Max nach Mexiko brachte. Die Seeschlacht von Lissa macht er als Kommandant des Radampfers ANDREAS HOFER mit, wofür er den Orden der Eisernen Krone 3. Klasse erhielt. 1874 wurde er in den Ritterstand erhoben. 1884 erfolgte, noch zum Kontreadmiral befördert, seine Versetzung in den Ruhestand. Er starb am 4. Oktober 1902 in Görz

Vor 180 Jahren (1843)

Am 22. Februar wurde in Modena der spätere Admiral und Flottenkommandant Rudolf Graf Montecuccoli geboren. Er kommandierte 1900 das k.u.k. Ostasiengeschwader beim Boxeraufstand. Er wurde Spauns Nachfolger als Marinekommandant und galt als Schöpfer der k.u.k. Weltkriegsflotte. Unter seiner Amtszeit wurden unter anderem die Schlachtschiffe der „Radetzky“-Klasse sowie der „Tegetthoff“-Klasse, die

Kreuzer des Typs „Admiral Spaun“, 12 Torpedoboote, sechs Zerstörer, sechs Unterseeboote und die ersten Seeflugzeuge für die Marine gebaut. 70-Jährig trat „der eiserne Graf“, wie er wegen seiner Unerbittlichkeit genannt wurde, mit 1. März 1913 auf eigenes Ansuchen zurück. „Monte“, wie er allgemein genannt wurde, litt an einem schweren Augenleiden und war gegen Lebensende nahezu erblindet. Er starb am 16. Mai 1922 in Baden.

Am 2. Mai wurde in Lemberg/Galizien der spätere Linienschiffskapitän Emil Edler von Wohlgemuth geboren. Berühmt wurde er als Leiter der „Jan Mayen- Expedition 1882-1883“. Von 1885 bis 1887 war er Flügeladjutant bei Kronprinz Rudolf. Er starb am 27. Jänner 1896 in Wien. Sein Grab (Gruppe 31A, Reihe 2, Grab 6) am Wiener Zentralfriedhof wurde kurz vor der Schließung von der Gemeinde Wien als Ehrengrab übernommen.



Grabstätte des Emil Edler von Wohlgemuth am Wiener Zentralfriedhof

K.u.k. Schifffahrtsgeschichte in alten Photographien:
Ferdinand von Monsé: S.M. Kanonenboot KERKA 1885
 Thomas Zimmel



In den 1880er Jahren war es üblich, dass die Absolventen des Artillerie-Kadetten-Kurses an der Artillerieschule im Wiener Arsenal zum Abschluss ihrer Ausbildung eine gemeinsame Exkursionsreise unternahmen. Diese etwa 10tägigen Exkursionen waren eine Belohnung für die erfolgreiche Absolvierung der Ausbildung, hatten aber auch einen dienstlich-instruktiven Charakter. Über die Reisen wurden Berichte verfasst, die im Anschluss in kleinsten Auflagen als Privatdrucke produziert wurden. Die einzelnen Bände wurden unter den mitreisenden Kadetten und Lehrkräften sowie unter allen Personen und Institutionen, die die Reise ermöglicht hatten, verteilt.

Der Abschlussjahrgang 1885 bereiste im Juli die Hafenstädte Triest und Pola, wo unter anderem die Befestigungsanlagen und die Einrichtungen der Küstenartillerie besichtigt wurden. Die Südbahngesellschaft stellte die Eisenbahnbillets kostenlos zur Verfügung, Quartier und Verpflegung konnte über das jeweilige Platzkommando der Armee organisiert werden.

Unter den Begleitpersonen der Reise 1885 befand sich auch der Artillerieoffizier Ferdinand von Monsé (*31. März 1847 in Tobitschau (heute: Tovacov; in der Region

Olmütz), †13. Juni 1918 in Wien), der damals Lehrer am Artillerie-Cadetten-Kurs war. Ferdinand von Monsé war ein begeisterter Amateur-Fotograf, der die Reise mit einer Reihe von Aufnahmen dokumentierte. Einige dieser Aufnahmen wurden dem gedruckten Reisebericht beigegeben.

In der Bibliothek des "KMA – k.u.k. Kriegsmarine Archiv" in Wien wird ein Exemplar dieses Exkursionsberichts aufbewahrt, in dem, bei der hier abgebildeten Aufnahme von S.M. Kanonenboot KERKA, der Bildautor Ferdinand von Monsé und das Aufnahmedatum 18. Juli 1885 vermerkt sind. Im Hintergrund kann man das Küstenfort Kaiser Franz I. auf der Insel St. Andrea erkennen.

Das Kanonenboot KERKA befand sich zu diesem Zeitpunkt seit Ende März 1886 abgerüstet in Pola. Etwas mehr als zwei Wochen später wurde es wieder ausgerüstet und der Eskadre zugeteilt. Ende Dezember 1885 verließ das Kanonenboot Kerka den Kriegshafen Pola und kreuzte im Laufe des Jahre 1886 großteils in der Levante.



Ferdinand von Monsé: S.M. Kanonenboot Kerka 1885

Donau-Geschichten
1968 – Donau-Begegnungen am Eisernen Vorhang
 Alfred Karrer



Das Jahr 1968 war ein geschichts-trächtiges Jahr – nicht nur wegen der 68-er Jugendbewegung. Nein, wieder einmal – wie schon 1945 (Deutschland und Österreich), 1956 (Ungarn), so auch 1968 (Tschechoslowakei) ertönte der angstvolle Ruf „Die Russen kommen!“. Und wie wird das 2022/23 mit der Ukraine weitergehen? Noch wissen wir es nicht. Wie es 1968 dazu kam, kann ich zumindest aus meinen Erinnerungen schildern, soweit ich dies damals als Donau-Kapitän auf meinem Schiff auf der Donau beobachten bzw. feststellen konnte.

Um zu dokumentieren, mit welchem Schiff, mit welcher Tonnage und Ladung etc. wir damals die ost-europäische Donau bergwärts von der Sowjetunion nach Wien befuhren, sollen die nachfolgenden Bilder und eine Skizze eine Vorstellung geben. Dieses Tankschiff (wie in Abb 3) wurde als Schubschiff in einem Koppverband mit normalen Donau-Tankkähnen (ohne Eigenantrieb) eingesetzt. In der nachfolgenden Skizze kann man ablesen, wie die Formation gebildet wurde, und welche Transportmengen dabei abgeladen werden konnten. Ein Rundumlauf dieses Konvois Wien – Reni –



Bild 1: Das Achterschiff mit dem Kommando des Motortank-Schubschiffes Traun der OCOMOS AG, Wien

Wien dauerte ungefähr 20 – 21 Tage. Drei Tage vor dem Einlaufen im Ziel-tankhafen Wien-Lobau befanden wir uns bei der Eingangs-Grenz/Zollrevision im ungarischen Mohacs unweit der Grenze zum damaligen Jugoslawien.

Während der Fahrt von Ungarn via Budapest, weiter nach Bratislava bis zur Grenze nach Österreich bei Hainburg, konnten wegen intensiver Kontrollen von diversen Einheiten polizeilicher bzw. militärischer Natur aus sicherheitstaktischen Überlegungen kaum Fotos gemacht werden. Es folgt nun der Erlebnisbericht.

Die ungarische Grenzstation Mohacs verließen wir in der Nacht von 20. auf 21. August 1968 in Bergrichtung nach Budapest. Wir hatten zu diesem Zeitpunkt keine Ahnung, was sich im Landesinneren bezüglich Transportbewegungen in Richtung damaliger CSSR abspielte. Doch vom Kommando meines Schiffes konnte ich während meiner

Dienstzeit in der Nacht doch ungewöhnliche Dinge beobachten, für die ich keine Erklärung hatte. In ufernahen Begleitstraßen der Donau fuhren um Mitternacht enorm lange Kolonnen von Lastkraftwagen nach Norden. LKW-Scheinwerfer sowie Suchscheinwerfer zum Himmel gaben der Umgebung eine doch

Name	Flagge	Umsatz (t)	Stückzahl	Art der Ladung	Gewichte (t)	Bestimmungsart	Zollwert (Ausschlag)
MTSS *Traun*	Öst.	22.	Seel	Sohel	108,360	Wien Lobau	596
COMOS T-LIV	Öst.	22.	Seel	Sohel	912,000	Wien Lobau	904
COMOS T-LI	Öst.	22.	Seel	Sohel	500,145	Wien Lobau	970
COMOS T-LIVT	Öst.	22.	Seel	Sohel	686,192	Wien Lobau	970
					3.206.757 t		



Bild 2, 3: So präsentierte sich der Konvoi vom Kommandostand der MTSS TRAUN, wie der Kapitän seine Übersicht hatte. Die Skizze oberhalb enthält die nautischen Daten

bedenkliche bzw. unheimliche Kulisse. Erst dachten wir an nicht angekündigte Militärmanöver, aber keineswegs an einen Einmarsch in irgendein Land an der Donau. Doch schon sehr bald gab es die ernüchternde Erklärung für die Beobachtungen in dieser Nacht als wir am Morgen des 22. August ein paar Stromkilometer unterhalb von Budapest von der ungarischen Schiffsfahrtpolizei („Rendörseg“) einfach angehalten wurden. Dort waren schon einige internationale Schiffskonvois vor Anker. Wir mussten desgleichen auf Anker gehen. Keiner wusste, wann wir wieder weiterfahren können. Da hieß es einfach warten.

Aber schon am späten Nachmittag des gleichen Tages erhielt

ten wir die polizeiliche Erlaubnis, die Fahrt fortsetzen zu dürfen. Allerdings mit der Auflage, wir sollten mit den anderen Schiffen, die ebenfalls weiterfahren durften, in Geleitzug-Manier bis zur ungarischen West-Grenzstation Komarom die Reise fortsetzen. An diesen Tagen – wir wussten es noch immer nicht – hatten Truppen des Warschauer Pakts Bratislava mit schweren Geschützen und Panzern schon besetzt. Unser Konvoi (die TRAUN) war allerdings der schnellste, sodass wir in der darauffolgenden Nacht alle anderen Schiffe aus den Augen verloren und wir schließlich allein am Morgen des 23. August 1968 in Komarom ankamen.

Im ersten Moment dachten wir: nun gibt es wahrscheinlich wieder einen STOP für unsere Weiterreise, da wir ja die anderen Konvois abgehängt hatten. Aber sieh mal einer an, dem war nicht so, wir konnten nach der üblichen strengen Grenzkontrolle, nach ein paar Stunden die Fahrt wieder fortsetzen. Irgendwie war die weitere Fahrt zwischen Komarom und Bratislava doch ein wenig – gering gesagt – seltsam. Wir waren das einzige Schiff auf der Strecke, weder Begegnungen noch Überholungen von anderen Schiffen waren zu verzeichnen. Also fuhren wir noch eine Nacht unterhalb von Bratislava zu Berg unbehelligt durch. Diese Strecke war damals noch schleusenfrei. Es gab noch kein KW Gabčíkovo, und an beiden Ufern der Donau kaum Siedlungen – nur durchgehenden und nahezu undurchdringlichen Auwald.

Doch am frühen Morgen des nächsten Tages, des 24. 8. drang uns das dramatische Geschehen drastisch ins Bewusstsein, als wir im Auwald eine kleine Gruppe Menschen beobachten

konnten, die ganz intensiv am Ufer eine weiße Fahne schwenkten – offenbar mit der Bitte, dass wir sie an Bord holen sollten. Wir dachten kurz nach ob wir in irgendeiner Weise zu Hilfe kommen sollten. Wir hatten ja ein Motor-Beiboot an Bord. Die Leute an Bord zu holen wäre eine kurze Aktion gewesen. Ja aber sieht das dann keiner? Wir hatten Ladung für Österreich an Bord und durften nichts riskieren. Aber schon 10 Minuten später wussten wir, was wir zu tun – oder nicht zu tun hatten. Über dem Auwald tauchte ganz plötzlich ein Militär-Hubschrauber auf, der uns von nun an bis zur Innenstadt von Bratislava begleiten sollte

Es war ein ganz unangenehmes Gefühl, als uns dieser Hubschrauber exakt über unserem Kommando-stand (d.h. ca. 20 m über uns) genau in unserer Fahrtgeschwindigkeit die gesamte Zeit bis zum Zentrum von Bratislava (ca. noch 2 Stunden) begleitete. Als wir am Weichbild der Stadt vorbei fuhren, konnte ich bemerken, wie eine große Anzahl von Panzern an den Ufern der Donau bereitstanden, mit offenbar eingestellten Zielvorgaben und jederzeit schussbereit. Ich zählte allein auf kürzester Distanz 80 Tanks. Also nichts wie weg von hier, möglichst rasch aus den Schusslinien mit unserer explosiven Ladung (wir hatten ja

Rohöl in den Tanks geladen) – weiter zur österreichischen Grenze, die aber rechtsufrig noch 5 km, linksufrig jedoch noch 12 km entfernt war. Unser Schiff konnte gegen den Strom aber maximal 7-8 km/h machen. Aber weiter ging es – wenn auch mit mulmigem Gefühl.

Aber dann, als wir die damals einzige Straßenbrücke in Bratislava passierten, wurden wir von einer großen aufgebracht Menschenmenge auf der Brücke gestikulierend auf den militärischen Besatzer-Status der Russen per ausgestreckten Händen hingewiesen. Wir sollten unseren Eindruck weitererzählen und der übrigen Welt mitteilen. Das taten dann aber ohnehin die Medien. Ohne Handy und sonstige der heutigen elektronischen Möglichkeiten der Übermittlung, dauerte damals eben alles länger, und Geheimhaltung konnte länger gelingen. Fotos traute man sich damals natürlich keine mehr zu machen. Da wären wir sofort zu Spionen erklärt worden. Und gerade eine solche Erfahrung hatte ich persönlich schon 1963 im sowjet-russischen Hafen von Reni unweit der Donaumündung in der heutigen Ukraine gemacht. Aber das wäre eine eigene Geschichte.

Nach der Brückenpassage in Bratislava waren keine besonderen Vorkommnisse mehr zu vermerken. Wir konnten in kürzester Zeit die österreichische Grenze passieren und erst als wir den berühmten Felsen von Devin (früher: deutsch Theben) an der Mündung des Flusses March über Heck betrachten konnten (siehe nachfolgendes Bild 6), wussten wir, dass wir wieder im neutralen Österreich zu Hause waren.

Von dort fuhren wir nur noch ein paar Stunden bis zum Wiener Tankhafen Lobau, wo unsere Ladung routinemäßig gelöscht wurde.



Bild 4: Es sah sehr bedrohlich aus, als dieses Luftfahrzeugtüm daher ratterte. Also weiterfahren, als ob nichts geschehen wäre, war die Devise.



Bild 5: So präsentierte sich 1968 die alte Straßen- und Bahnbrücke von Bratislava. Diese Aufnahme wurde bei anderer Gelegenheit gemacht, aber auch in dieser Zeit. Heute gibt's dort nur ganz neue Brücken. Die Brücke im Bild wurde abgerissen ...

Nach zwei Tagen Aufenthalt, in denen wir uns wieder für eine weitere Reise nach Reni in der Ukraine ausrüsteten, ging es am 27. Au-

gust. 1968 wieder zu Tal. Wieder mussten wir die Brücke in Bratislava – aber in der Gegenrichtung – passieren, nur die Situation war schon eine ganz andere. Auf der Brücke standen wieder Menschen, die auf uns herabsahen, auf das durchfahrende Schiff. Nur diesmal war die Menge nicht aufgebracht – nein, sie spuckten auf uns herunter. Offenbar waren Leute für

eine solche verachtende Gegenaktion von den neuen Machthabern eingeteilt worden und die Brücke für Andersdenkende gesperrt.

Ja, traurig aber wahr! In wenigen Tagen ist aus dem damaligen ‚Prager Frühling‘ ein eiskalter sibirischer Winter geworden – auch in Bratislava, nicht nur in Prag.

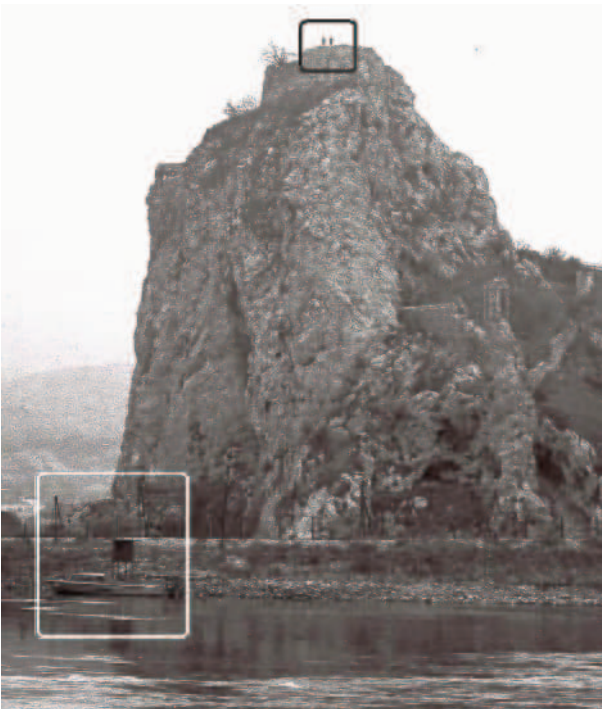


Bild 6: Der Felsen von Theben (Devin) wie er sich 1968 zeigte. Man sieht deutlich im Vordergrund des Bildes die berüchtigte Motorboot-Grenzstation der damaligen CSSR-Donau-Marine. Die Boote begleiteten sämtliche „Westschiffe“ bei der Talfahrt während der Grenzpassagen (siehe weißer Rahmen). Übrigens: an dieser Stelle wurden etliche Leute, die über die March flüchten wollten, einfach erschossen. Heute steht an dieser Stelle ein Denkmal.



Bild 7: In Bratislava stand die damals noch im Dienst befindliche DRUZBA. Das den Schiffsnamen bildende Motto bedeutet übersetzt „Freundschaft“. Ein größerer Gegensatz war nicht mehr möglich, denn – bedenkt man die in dieser Geschichte beschriebenen Vorgänge – war vom eigentlichen Schiffs-Motto wenig zu bemerken.

Bericht der Sektion Escadre Georg Schaller



Liebe Kameraden, liebe Freunde!

Fast wie früher! Nachdem über zwei Jahre alle Veranstaltungen untersagt waren, konnten im vergangenen Jahr wieder viele Traditionstreffen durchgeführt werden. Hier eine Auswahl jener, an denen die Traditionescadre teilnahm (über das Fest der Cavallerie und die Frühjahrsparade in Linz berichtete ÖM schon in der letzten Ausgabe).

Am 19. 3. waren wir zur Generalversammlung des Österreichischen Cavallerieverbandes am Heldenberg eingeladen. Neben der Generalversammlung wurde ein großartiger Vortrag von Dr. Ortner über den Beitrag der Cavallerie zum Sieg bei Custozza geboten. Obwohl noch nicht eröffnet, wurde uns die tolle Dragonerausstellung gezeigt, ferner gab es die Möglichkeit, das sehenswerte Automobilmuseum zu besuchen, allwo sogar ein Wagen ausgestellt ist, der von Kaiser Franz Josef benutzt wurde. Meine Frau erhielt die Erlaubnis, in dem Wagen Platz zu nehmen!



Befreundete Cavallerie am Heldenberg

Am 1. 4. nahm eine Gruppe von uns an der, von der Schwarz-Gelben Allianz veranstalteten, sehr würdigen Kaiser Karl-Gedenkmesse in Baden teil.

Bei der Dragonervorführung in Laxenburg am 15. 5. wurden nicht nur Reitkünste gezeigt, die Escadre durfte auch für den guten Ton sorgen. Laxenburg ist ein sehr guter Veranstaltungsort, da er stets viele Zuschauer anlockt, die von dem Gebotenen begeistert waren.

Ein sehr nettes Ereignis fand am 20. 5. im schönen Weyregg/Attersee statt. Die Marinesektion der Österreichischen Militärkanzlei lud zu einem gemeinsamen Treffen in den „k.u.k Landgasthof Zur Post“. Bei strahlendem Wetter, im Garten direkt am See, wurde über Aktuelles berichtet und ein neuer Chef der Militärkanzlei gesucht (mittlerweile ist ContreAdmiral Jürgen Binder Nachfolger von Obst Tibor v. Pasztory geworden). Es gab Gelegenheit, zu schwimmen (Marine im Wasser, klar), abends hielt ich einen Vortrag über das Kreuz auf Guadalcanar/Salomonen, das wir 2005 besucht hatten.



Viceadm. i.Tr. DI Walter Höller

Etwas Neues war die Militärhistorische Veranstaltung der UEWHG Marchegg am 22. 5. Wenngleich im Platz etwas beengt war die Durchführung dank des Organisationstalentes von GenMaj Michael Blaha ausgezeichnet. Es gab eine Übersicht über fast alle Waffengattungen, Infanterie, Cavallerie, Artillerie und Marine, teilweise mit Vorführungen.

Hervorragende Vorführungen konnte man auch am 6. 6. am Heldenberg sehen, wo die Dragoner zeigten, was ihre edlen Pferde können. Besonders toll, wenn man bedenkt, dass die Gruppe ganz unterschiedliche Pferde besitzt und nur wenig Zeit zum Üben hat, auch handelt es sich ja um reine Amateure. Mit 16 Pferden wurde angetreten, sehr bewährt hat sich der (erstmalige) Einsatz eines Funk-Headsets für den Kommandanten. Nicht nur die Zuseher konnten nun die Kommandos gut verstehen, auch die weiter hinten reitenden Dragoner!

Worauf wir uns schon länger gefreut haben war die – schon mehrfach verschobene – Einladung zum Fest der Uniformen durch das privilegierte, uniformierte und bewaffnete Bürgerkorps zu Waidhofen/Thaya, das vom 18. 6. - 19. 6. abgehalten wurde. Neben Antreten, Marsch durch Waidhofen, Abschreiten der Front, Feldgottesdienst, Ansprachen, Einweihung einer neuen Kanone und anderem kam auch die Geselligkeit nicht zu kurz. Gleich mehrere Kapellen sorgten für die musikalische Gestaltung und in echter, gelebter Kameradschaft saßen wir am 18. bis in die Morgenstunden zusammen. Die Fahnenträger bekamen

Fahnenbänder verliehen, eine Fahnenpatin für jede Fah-nengruppe begleitete uns für den Rest der Veranstaltung.



Fest der Uniformen Waidhofen a.d. Thaya

Am 23. 7. durfte ich die Escadre bei einer Gedenkfeier am Sachsendenkmal Guntramsdorf, veranstaltet von der Ortsgruppe des ÖKB, vertreten.

Auch als am 21. 8. das Dragoner Regiment 2 am Heldenberg die Auszeichnung „Sub Auspiciis“ des Hauses Österreich verliehen bekam, war die Marine mit der Tonanlage dabei.

Manches kommt anders als geplant. Ein Stammtisch der Escadre am 10. 9. fand passenderweise am Raddampfer SCHÖNBRUNN statt, mit einer Rundfahrt von Linz nach Obermühl zum Kirtag und retour. Das Wetter war zwar nicht besonders einladend, aber wir waren Gast bei einer Hochzeit eines Mitarbeiters der ÖGEG (Betreiber des Schiffes), die vom Kapitän der SCHÖNBRUNN durchgeführt wurde; ein Kapitän darf ja Trauungen vornehmen! Es war ein sehr gelungener Tag.



Traditions-Marineoffiziere auf DFS SCHÖNBRUNN

Ein weiteres Highlight des Jahres war, wie immer, der Generalrapport der UEWHG (FHS ist hier Mitglied), diesmal

verbunden mit der Feier „100 Jahre Tiroler Kaiserjäger, 1. Regiment“ vom 16.-18. 9. in Schwaz/Tirol. Trotz wechselnden Wetters wurde die dreitägige Feier professionell abgewickelt, wie man es von einem der bekanntesten Regimenter Österreichs wohl erhofft hatte. Neben den offiziellen Programmpunkten und der Sitzung zur Jahresversammlung gab es auch Festmesse, Kommandowechsel und abwechslungsreiches Programm wie einer Fahrt mit einem historischen Autobus (von wegen historisch, der Bus ist nicht älter als ich...) zu dem Bergwerk und einer sachkundigen Führung durch das einst größte Silberbergwerk Europas. Dass auch die Geselligkeit nicht zu kurz kam, läßt sich in Tirol wohl vermuten.

Im Waldviertel fühlen wir uns schon richtig zu Hause (Stammtische in Rosenau), auch wenn das Meer weit weg ist. So danken wir den Kameraden Lauterböck und Kamerarer, dass sie uns am 12. 11. die Teilnahme an einer Neuenthüllung einer Gedenkplakette zum 50. Geburtstag von Kaiser Franz Josef in Zwettl an einem neu gestalteten Rastplatz ermöglicht hatten. Auch dieses Ereignis wurde von einer Jadhornbläsergruppe bestens musikalisch untermalt.

Abermals waren wir am 13. 11. in Wels Gast der Cavallerie bei der Herbsttagung des Österreichischen Cavallerieverbandes mit Vortrag über Wels als Garnisonsstadt.

Auch 2023 fanden bereits Veranstaltungen statt. Ich erwähne nur eine nette Weinverkostung des ÖKB Guntramsdorf und die diesjährige Generalversammlung der Cavallerieverbandes in der Ostarrichikaserne, Wels, wo Roswitha und ich die Goldene Verdienstmedaille erster Klasse des Cavallerieverbandes verliehen bekamen. Über die weiteren Veranstaltungen und Unternehmungen 2023 (z.B. Regimentsgedenktag des IR 27 in Graz) werde ich in einer der nächsten Ausgaben berichten.

Bei aller Freude über die vielen gelungenen Veranstaltung bleibt doch der Wermutstropfen, daß die Teilnahme von Escadremitgliedern nach dem Coronawahnsinn drastisch gesunken ist. Dank und Anerkennung an jene Treuen, die immer wieder kommen, aber wo sind all die anderen?

VIRIBUS UNITIS, Georg



Escadre in Zwettl bei der Jubiläums-Gedenktafel

Bericht der Sektion „Am Wasser“

Kpt. Edgar Wilhelm



Die Greifenstein-News der vergangenen Monate

Nach der Rückkehr von der anstrengenden, aber erfolgreichen Umweltschutz-Mission „Clean Danube“ (siehe Artikel auf Seite 24) auf MS MARBACH im Oktober 2022 begann wieder die intensive Arbeit an unseren Schifffahrtsanlagen und an unseren Wasserfahrzeugen.

Auf der Slipanlage (siehe auch das Inserat am Ende dieser Kolumne) wurden drei Einheiten aus dem Wasser gehoben und nach Abschluss der notwendigen Arbeiten wieder gewässert.

Die Platte eines Sektionsmitgliedes wurde bei eisiger Kälte mit der CARNUNTUM (Markus Haider) an unsere rechtsufrige Lände remorkiert und ist nun sicher an unserer FHS-Lände verheftet.

Auch im Winter fanden die monatlichen Werkeltage und Sektionssitzungen regelmäßig auf unserem Schlepp statt. Von unseren gefiederten Freunden – und sonstigem Kleingetier – wird die bei der Übersichts- und Orientierungstafel bei der Zugangsbrücke neu errichtete Futterstation gut angenommen. Der Nachschub an Brennholz für unseren historischen Celus-Ofen in der Steuermannskajüte wurde ebenfalls von den Sektionsmitgliedern aus geschenkten Beständen hergestellt. Somit konnten Diavorträge bei angenehmer Atmosphäre stattfinden (Bild); auch Gäste waren davon begeistert.



Unsere Versorgung mit elektrischer Energie wurde durch eine Stromzuleitung vom „großen Aggregat“ (jenes auf der Slipanlage) bis zum Zählerkasten am Schlepp, mit erforderlichem Personenschutzschalter, deutlich verbessert.

Nicht zuletzt sind wir sehr froh, dass wir unser Sektionsmitglied Silvia als Sektions-Kassierin für die Sektion „Am Wasser“ gewonnen haben. Die Nachfolge unsers langjährigen Hafenmeisters Christian Falkner-Merl hat Michael Wild angetreten – vielen Dank und alles Gute dafür!

Was wir uns für 2023 vorgenommen (und zum Teil schon erledigt) haben

Zwei langgediente Vereinsmitglieder, die das vereinseigene historische Schiff GENDA MERIE (BILD) als Paten zur Betreuung und Benützung übernommen haben, möchten



aus Altersgründen diese Patenschaft beenden. Eine Abordnung des FHS-Vorstandes hat das Schiff zur Rück-Übernahme auf Land besichtigt, und GENDA MERIE kann nun ab Hafen Korneuburg nach Greifenstein geschleppt werden. Ab Herbst 2023 wird dieses interessante, historische Schiff für unsere FHS-Mitglieder zur Verfügung stehen.

Mit Schifffahrts- und Wasserrechtsbehörde wurde bereits Kontakt aufgenommen, um dringend benötigte weitere Wasser-Liegeplätze aus bereits erworbenem Material (Schwimmstege) schaffen zu können / dürfen.

Unsere „Werkeltage“ und die Sektionssitzungen werden wir auch 2023 weiterführen.

Ich wünsche euch allzeit mindestens eine Handbreit Wasser unter dem Kiel!

Euer

Edgar Wilhelm



Bericht der Sektion Aglaia: TS AGLAIA bei den Tall Ship Races 2022

Obmann Sven Esser (Bericht: Jakob Felzmann)



Die AGLAIA hat mit ihrer jungen und engagierten Crew beim Tall Ship Race von Antwerpen nach Aalborg den Ersten Platz in der Gesamtwertung erreicht.

Das Tall Ship Race ist ein jährliches Segelrennen, das von der Organisation Sail Training International ausgerichtet wird und junge Segler aus der ganzen Welt zusammenbringt. Die Veranstaltung bietet den Teilnehmenden die Möglichkeit, ihre Segelkenntnisse und ihre Fähigkeit zur Zusammenarbeit und Führung auf einem seegehenden Segelschiff zu testen.

Die AGLAIA mit ihrer jungen und energiegeladenen Crew trat bei diesem jährlich stattfindenden Ereignis an und zeigte ihr Können und ihre Entschlossenheit. Obwohl die Crew der AGLAIA mit einer Flaute zu kämpfen hatte, arbeitete sie hart, um das Schiff während des Rennens in Bewegung zu halten, auch wenn nur ein leichter Wind von 3-5 Knoten wehte, nutzten sie jede Gelegenheit, um das Schiff zu beschleunigen und den Wind optimal zu nutzen. Sie arbeiteten als Team zusammen und jeder trug seinen Teil dazu bei, das Schiff schnell und effektiv zu manövrieren.

Insgesamt waren die Tall Ship Races 2022 ein großartiges Ereignis, das junge Segler aus der ganzen Welt zusammenbrachte und ihre Fähigkeiten und ihr Engagement für das Segeln zeigte. Die AGLAIA und ihre Crew haben gezeigt, dass es nicht immer um die Größe oder die Technologie ei-

nes Schiffes geht, sondern um die Fähigkeit und Zielstrebigkeit seiner Crew, ein Rennen zu gewinnen und als Team zu arbeiten.



TS Aglaia unter Vollzeug im Rennen



Die gründlichen Vorbereitungen im Frühjahr 2022 haben sich bezahlt gemacht!

Auch in diesem Jahr wird die AGLAIA wieder am Rennen teilnehmen. Und sucht nach motivierten Mitseglern im Alter von 16 bis 25 Jahren, die bereit sind, als Teil des Teams zu arbeiten und diese unvergessliche Erfahrung zu teilen. Segelerfahrung ist nicht zwingend erforderlich, da die erfahrene Crew, ihr Wissen und ihre Fähigkeiten gerne mit den neuen Mitseglern teilt.

Mehr Informationen auf unserer Website:
<https://www.fhsaustria.info/aglaia>

MS MARBACH – Das schwimmende Laboratorium erforscht die Donau

Kpt. Edgar Wilhelm



Wie alles begann ...

Im Pandemie-Jahr 2021 ergab es sich, dass der deutsche Chemieprofessor Andreas Fath an mich herantrat, um eine Unternehmung, welche er gleichartig bereits am Rhein absolviert hatte, auch auf der Donau zu versuchen. Der leidenschaftliche Sport-Leistungsschwimmer nutzte bereits früher seine Leistungsfähigkeit für eine Fundraising-Aktion, um Mittel für die benötigte Labor-Ausrüstung zu generieren

Die Herausforderung

Anlass für das Vorhaben an/in der Donau waren vorliegende Messungen an Fließgewässern, welche bereits an Rhein (Durchschwimmung „von der Quelle“ bis zur Mündung, 2014) und dem Tennessee River (2017) unerwartet hohe Gehalte von teils mikroskopisch kleinen Kunststoffpartikeln, sowohl im Flussbett als auch in der fließende Welle, zeigten. Nun wollte man den Donaustrom „unten Mikroskop“ nehmen.

Meine Motivation

Vier Tonnen Kunststoffabfall („Plastik“) werden von der Donau Tag für Tag ins Schwarze Meer verfrachtet. Dabei ist nicht der mit freiem Auge (makroskopisch) wahrnehmbare Anteil allein erfasst, sondern vornehmlich das Mikroplastik, das durch die zermahlende Wirkung des Geschiebes in der Stromsohle entsteht.

In meiner jahrelangen Tätigkeit als Schifffahrtstreibender, mit letztlichem Schwerpunkt Donau, habe ich ebenso lange unangenehme Konfrontationen mit Verunreinigungen erlebt – speziell durch achtlos „entsorgte“ Kunststoffteile – daher war ich gerne bei diesem Projekt dabei!

Das Projekt

Vier Tonnen Plastik schwemmt die Donau jeden Tag in das Schwarze Meer. Einige Donaustaaten haben weder funktionierende Pfandsysteme noch wirksame Müllvermeidungsstrategien. Plastikflaschen, Plastiksackerln und anderer Makro-Plastikmüll finden sich im Uferbereich ebenso wie am Grund des Flussbettes. Ein gravierendes Problem ist Mikroplastik. Dieses ist, wie viele schädliche Verschmutzungsarten des Donauwassers, kaum sichtbar. Mittlerweile befinden sich mehr Plastikteilchen als Fischlarven im Wasser.

An zahlreichen Stellen ist es gesundheitsgefährdend, in der Donau zu schwimmen, da das Wasser verunreinigt ist. Dadurch verliert der Mensch die Möglichkeit, die Flusslandschaft in ihrer Ganzheit zu erleben. Für die Wasserwelt Donau fehlt es auch deshalb an ausreichend gesellschaftlicher Wertschätzung.

Im öffentlichen Diskurs finden diese Missstände und der nachhaltige Erhalt des Naturraums Donau insbesondere nationenübergreifend nur unzureichend Beachtung. Fehlende Informations- und Bildungsangebote führen bei den Menschen zu mangelnder Motiva-

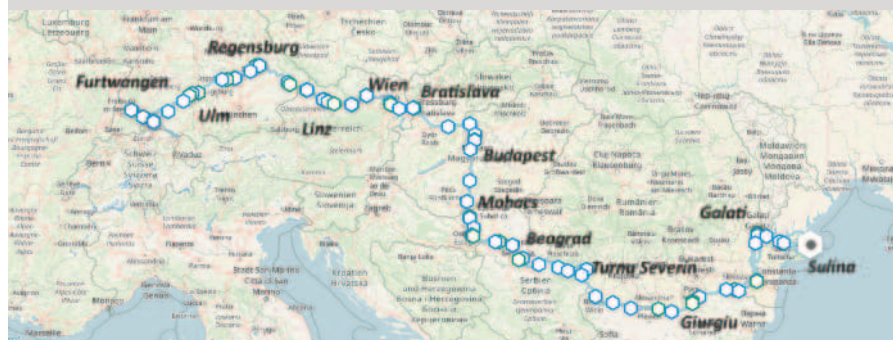
tion und Handlungskompetenz, um positive Änderungen im eigenen Verhalten anzuschieben und auf gesellschaftliche und politische Veränderungen hinzuwirken.

Es fehlen zudem Wasseranalysen, um den Verschmutzungsgrad der Donau an allen Abschnitten aktuell zu beurteilen, ebenso bedarf es der wirksamen Vermittlung der wissenschaftlichen Ergebnisse an die Öffentlichkeit.

Die Projektmaßnahmen

Hier setzt das Projekt „cleandonube“ an. Im Frühling 2022 durchschwamm Andreas Fath die gesamte Donau vom Schwarzwald bis zum Schwarzen Meer. Mario Kümmel leitet für die association for wildlife protection (AWP) das Projekt, plante die gut 2.700 km lange Tour, unterstützte Andreas Fath organisatorisch. Die sportliche Leistung des Durchschwimmens der Donau von der Quelle bis zur Mündung war das Alleinstellungsmerkmal des Projektes und erzeugte mediale Aufmerksamkeit, die wir dazu nutzen, das Anliegen von „cleandonube“ zu platzieren.

Im Forschungsteil des Projektes entnehmen wir täglich Wasserproben, die nach ihrer Analyse



einen umfassenden Überblick über den Verschmutzungsgrad der gesamten Donau lieferten. Ein Film, der Andreas Fath auf seiner Reise folgt, lässt die Ergebnisse über das Ende des Projektes hinaus wirken.

Mit zahlreichen Partnerorganisationen wurden vielfältige Aktivitäten wie Cleanups, Mitschwimm- und Paddelaktionen, Empfänge, Vorträge und Informationsveranstaltungen sowie Ausstellungen entlang der Projektroute absolviert. Zu den Partnerorganisationen zählen neben den Büros großer und bekannter Umweltschutzorganisationen auch mittlere und kleine, lokale NGOs, Universitäten, Bildungseinrichtungen, Schulen, Gemeinden und Städte sowie überregional agierende Netzwerke und öffentliche Einrichtungen.

Durch ineinandergreifende Maßnahmen leistet das transnationale Projekt einen Beitrag zum Umwelt- und Gewässerschutz. Im Fokus steht die Verringerung der Wasserverschmutzung, die Vermeidung von Plastikmüll, das Verständnis von Mikroplastik sowie die Wertschätzung des Naturraums Donau in der Bevölkerung.

Andreas Fath ist Professor für Chemie an der Hochschule Furtwangen. Im Kontext seiner Forschung zu Mikroplastik veröffentlicht er zahlreiche Artikel in Fachzeitschriften und Lehrbüchern. Durch seine sportliche Leistung und praxisnahe Wissensvermittlung hat er als „Schwimmender Professor“ bereits in anderen Projekten Begeisterung für das Thema Gewässerschutz geweckt.

Links:

cleandanube.org, hs-furtwangen.de

Aus dem Logbuch der MS MARBACH

Kenndaten der Reise 2022:

- Dauer fünf Monate
- 10 besuchte Länder
- 5.000 Stromkilometer gefahren

Der 10. April 2022 war jener Tag, an dem es kein Zurück gab und der Kurs vorerst einmal „Zu Berg“ führen sollte. Das nächste Ziel war es, den „schwimmenden Professor“ mit seiner gesamten Ausrüstung an Bord zu nehmen.

Wenn man von den technischen Schwierigkeiten mit alten (und auch neuen!) Gerätschaften absieht, war es eine Routinefahrt bis Kelheim, das wir am 18. April erreichten.

Am 25. April erreicht Andreas Fath schwimmend (!) die Marina Saal und kommt später zu uns an Bord. Zusätzliche Kojen werden gebaut und unglaubliche Mengen an Ausrüstung für Mannschaft, Schiff und Laboratorium werden an Bord genommen und gestaut.

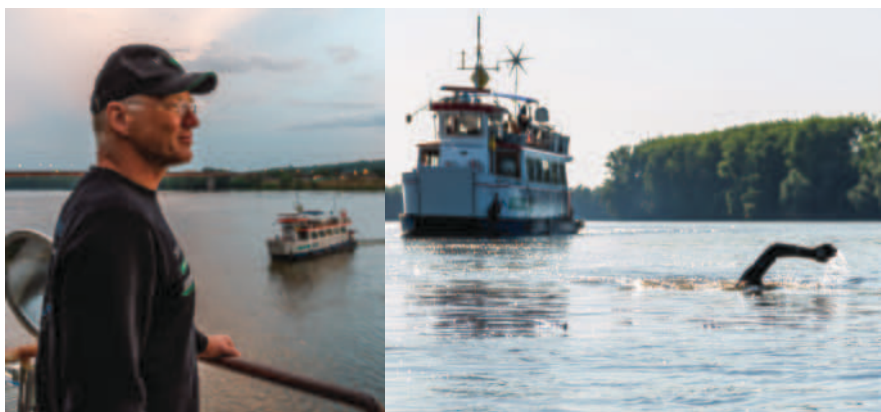
Nun ging es dem Donaustrom folgend zu Tal. Die wichtigsten Etappenziele waren

- 2. Mai Linz
- 5./6. Mai Wien (Donaukanal)
- 7. Mai Bratislava
- 12./13. Mai Budapest
- 17. Mai Mohacs
- 18. Mai Backi Monostor
- 20. Mai Vukovar
- 19. Juni Sulina

Die wichtigsten Stationen bei der Fahrt zu Berg (29. Juli.) waren

- die Passage einer Serie von Seichtstellen (31. Juli. bis 1. 8., ab Strom-km 500)
- 7. August Turnu Severin
- 11. August Eisernes Tor
- 24. August Mohacs
- 29. August Budapest
- 31. August Komarno
- 2. September Hainburg

Ende der Reise am 9. September. Wieder fest an der FHS-Lände Greifenstein.



Der Professor, MS Marbach erwartend (links) und im Wasser salutierend (rechts)



Zum Laden oder An-Land-Bringen hat sich die Bugklappe bestens bewährt



Stromkilometer Null: der alte Leuchtturm von Sulina

Aus der Sicht des Kapitäns Edgar Wilhelm

31. Juli

[...] heute wird es spannend, die vorhergesagte Furt bei KM 564 steht heute am Plan. Werden wir es schaffen? Die Bojen sind schon ausgelegt, aber nach den letzten Messungen hat es da eben nur 11 dm, genau unser Tiefgang. Schon von Weitem sehe ich die neue Saugbaggereinheit aus Giurgiu. Die Matrosen, die ich kenne, winken uns zu. Dann noch einmal ein Signal mit dem Horn, dann volle Konzentration und etwas mehr Drehzahl. Ich bin ganz schön angespannt. Ich spüre immer wieder leichten Kontakt mit dem Sandgrund, dann etwas mehr, dann schleifen wir etwa 200 m lang durchgehend am Grund, nur mehr 4 km/h, na hoffentlich geht das gut. Ich denke jetzt nicht nach, nur eines: hier möchte ich jetzt nicht stecken bleiben, also noch einmal etwas mehr Drehzahl, dann wird das Schiff wieder schneller und schneller, wir sind fast durch. Die letzte rote Boje, dann scharf nach links, geschafft. Jetzt stört uns nur der starke Gegenwind und bremst die Fahrt gegenan um etwa 2 km/h ab.

1. August

Noch einmal müssen wir drei Seichtstellen passieren. Es ist jedesmal knapp, wir rutschen über den nassen Sand, die Motoren schieben an, trotzdem geht es nur im Schrittempo über den Schlick. Dann plötzlich Stillstand, aber ich habe jetzt schon Erfahrung, reagiere schnell, volle Kraft zurück, dann eine neue Spur suchen, dann haben wir auch die letzte Seichtstelle passiert. Es wird langsam tiefer, das Ufer kommt näher, die ersten Berge rücken der Donau näher [...]

31. August

Bei Komarno, vorbei an der alten Festungsanlage, ist die Welt noch in Ordnung. Aber leider muss ich bald sehen, wie wenig Wasser die Donau führt und wie stark die Strömung in der schmalen Fahrrinne ist. Es wird immer schwieriger, mit halbwegs guter Fahrt gegenan zu kommen [...] wo ich trotz erhöhte [r Motorendrehzahl] nur mehr mit 3 km/h gegenan komme. Nach zehn anstrengenden Stunden habe ich 70 km geschafft

1. September

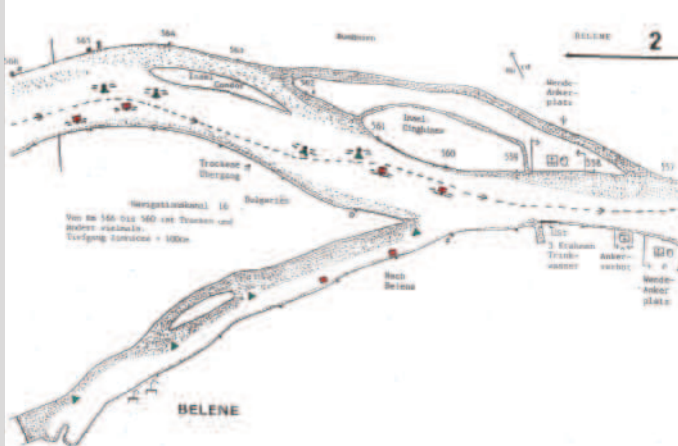
Das letzte Stück bis Hainburg ist wieder sehr schwierig für uns, viel Verkehr, wenig Wasser und zweimal die Schnellfahre aus Wien.

Ausdrücklich möchte ich die Hilfsbereitschaft der Berufskapitäne hervorheben, die mir an kritischen Punkten entweder Hinweise geben konnten, um diese Problemstellen zu umschiffen (sic!), bzw. nötigenfalls „hands on“ zur Stelle waren – herzlichen Dank dafür!

Zur Erläuterung: der Tiefgang MS MARBACH beträgt 11 dm.

Alle Bilder: Edgar Wilhelm

Auf dieser Skizze hat uns ein hilfreicher Kapitän die günstigste Fahrrinne eingezeichnet



Die Erinnerung an die stimmungsvollen Abschnitte half uns über manches Ungemach hinweg ...

Vermischtes

Lange Trockenperioden wirken sich 2022 auch auf die Donau aus

Das im Sommer 2022 herrschende Niederwasser im gesamten Verlauf des Donaustroms sei für diese Jahreszeit nicht ungewöhnlich gewesen, wie die Umweltschutzorganisation World Wide Fund For Nature (WWF) feststellte. In Ungarn, Serbien, Bulgarien, und Rumänien haben sich in der Donau Sandinseln gebildet, viele Schiffe können nicht weiterfahren, Kraftwerken fehlt Kühlwasser.

Um einem Fischsterben wie in der Oder vorzubeugen, haben lokale Behörden angekündigt, Baggerarbeiten und andere Maßnahmen, die die ökologische Situation im Fluss verschlechtern könnten, gegebenenfalls zu verbieten.

Kreuzfahrtschiffahrt

Schon im Ursprungsland der Donau, in Deutschland, führt der (grob geschätzt) 2900 Kilometer lange Strom viel zu wenig Wasser. Eine Reihe von Kreuzfahrten mussten dort abgesagt werden, bei anderen wurde die Routenführung geändert.

Frachtschiffahrt

Dafür, dass die Donau überhaupt noch schiffbar war, sorgten Bagger, die das Flussbett in kritischen Abschnitten vertieften. Die meisten Frachtschiffe konnten bei anhaltender Trockenheit grundsätzlich fahren, durch Verringerung der Beladung kann die Abladetiefe

des Schiffes reguliert werden. Dadurch reduziert sich jedoch die Wirtschaftlichkeit.

Elektrizitätswirtschaft

Im gesamten Douau-Verlauf sind 20 Laufkraftwerke situiert. Nach Angabe der Versorgungsunternehmen bewegte sich die Leistung aufgrund der reduzierten Wasserführung im Bereich unterhalb der Durchschnittsleistungen, wobei die Werte innerhalb der mittelfristigen Schwankungsbreite liegen.

Reaktorblöcke von Kernkraftwerken konnten nicht mit voller Kapazität arbeiten. Ein Energieverlust von bis zu etwa 15 Prozent pro Reaktor ist in heißen Sommern nicht ungewöhnlich. Physikalisch ganz ähnliche Verhältnisse liegen auch bei konventionell-thermischen Kraftwerken (Kohle oder Gas) vor, bezüglich Versorgung mit Kühlwasser gibt es keine Unterschiede zu nuklear betriebenen Kraftwerken.



Aktuelle Havarie: Forschungsschiff PETREL im Dock gekippt

Notfalleinheiten wurden am Mittwoch, 22. März 2023 kurz vor 0830 UTC zum Imperial Dock in Leith (nahe Glasgow, Schottland) beordert. Vermutlich durch starken Wind hatten sich die Aufpallungen im Trockendock verschoben, und das Schiff RV PETREL befindet sich nun in einem Winkel von 45° geneigt.

33 Seeleute und Werftarbeiter wurden verletzt, 21 davon mussten in Spitalsbehandlung gebracht werden.

PETREL ist ein bekanntes Tiefsee-Forschungsschiff. Das Schiff lief im Dezember 2002 in Norwegen vom Stapel (der Rumpf wurde von einer rumänischen Werft an der Donau zugeliefert). Im Jahr 2016 erwarb der Mitbegründer von Microsoft, Paul Allen, das Schiff. PETREL wurde infolge des Todes von Paul Allen (2018)

sowie der CoV-Pandemie im Oktober 2022 an die US Navy verkauft.

Während der Operationszeit wurden 20 Wracks in bis zu 6.000 m Wassertiefe – teilweise mit Unterstützung durch autonome oder ferngesteuerte U-Boote detektiert und dokumentiert. Daneben wurde auch das marine Ökosystems erforscht.

Schiffsdaten:

Länge	76,45 m
Breite	15 m
Tiefgang	7,5 m
Besatzung	20 nautisch, 10 Projektmitarbeiter

Links:

https://en.wikipedia.org/wiki/RV_Petrel
<https://Edinburghlive.co.uk>

E48

JOSEF RESSEL.

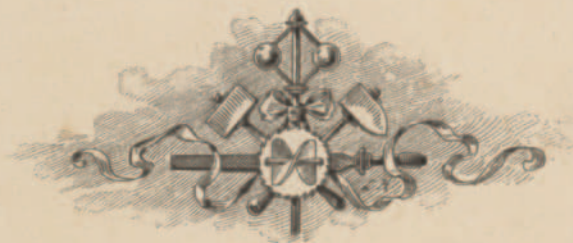
DENKSCHRIFT

HERAUSGEGEBEN

VOM

COMITÉ FÜR DIE CENTENARFEIER JOSEF RESSEL'S.

MIT EINER HELIOGRAVURE, DREI PHOTOLITHOGRAPHIEN
UND ZAHLREICHEN TEXTBILDERN.



WIEN 1893.

IM SELBSTVERLAGE DES COMITÉS, I., ESCHENBACHGASSE 11.

DRUCK VON STERN & STEINER, WIEN.