



Österreich Maritim

Weißer Flotte an Kroatiens Küsten

Patrouillenboote in Korneuburg

Kriegsschiff NIOBE in vier Marinen



Historischer Donaubagger VULCAN

Ein Sommer auf einer Jacht im Norden

Inhalt

Die weiße Flotte an Kroatiens Küsten: 75 Jahre Jadrolinija	4
<i>Michael Ellenbogen</i>	
Patrouillenbootstaffel der MKFF in Korneuburg 2022	7
<i>Wladimir Aichelburg</i>	
Gedenktage der k.u.k. Marine	[11]
<i>Oliver Trulei</i>	
Die NIOBE diente in vier Marinen	[13]
<i>Michael Ellenbogen</i>	
Europa und den USA: Schnellste Datenautobahn	[14]
<i>Thomas Zimmel</i>	
Der historische Donaubagger VULCAN	[15]
<i>Thomas Zimmel</i>	
Der rätselhafte österreichische Seeoffizier Edmond Pougin	[18]
<i>Thomas Zimmel</i>	
Einen Sommer lang im Norden	[20]
<i>Stephan Schernikau</i>	
Aus aller Welt	[22]
Berichte über die Arbeit unserer Sektionen: »Escadre«, »ex Museumshafen«, »Am Wasser«	[25]



Titelbild:
Historische Segeljacht HOPPETOSSE von Stephan Schernikau in der dänischen Südsee



Liebe Leserin,
lieber Leser von »Österreich Maritim!«

Hätten Sie je gedacht, dass der weltweite Seehandel sich urplötzlich in noch schwieriger Lage als bisher befindet? Wir haben versucht, die zugrundeliegende Gemengelage ein wenig zu entwirren – lesen Sie dazu den von unserer Redaktion aus internationalen Pressemeldungen zusammengetragenen Bericht auf Seite 22.

Ungeachtet der herrschenden Umstände sind unsere Vereinsmitglieder hoch aktiv:

- Die Sektion Escadre hat seit unserer Ausgabe 83 eine ganze Reihe von Ausrückungen – auch international – vorzuweisen, Bericht auf Seite 29.
- An unserer Lände in Greifenstein war die Sektion »Am Wasser« das ganze Jahr 2023 über aktiv. Eine *special task force* hat die Restaurierungsarbeiten an unserem Bugsiertrecker GNOM im wesentlichen abgeschlossen. Am denkmalgeschützten Güterkahn ist eine zahlenmäßig größere Gruppe tätig, welche sich in kurzen Abständen zum Vorantreiben der notwendigen Tätigkeiten zu seiner Erhaltung und effizienten Nutzung trifft.

Auch diesmal haben wir tatkräftige Unterstützung durch die beiden Experten des Kriegsmarine-Archivs, Oliver Trulei und Thomas Zimmel, erhalten – siehe ihre Berichte auf den Seiten 11-13 und 15-19.

Wir wünschen Ihnen mit diesem Heft wieder eine aufschlussreiche Lektüre und eine glückliches, erfolgreiches – und vor allem gesundes – Jahr 2024!

Herzlichst,
Ihre Redaktion von »Österreich Maritim«

Impressum

Medieninhaber:

FHS – Freunde Historischer Schiffe, ZVR-Zahl 344016034

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

FHS-Magazin ISSN 1813-3525, Key title: Österreich Maritim

Herausgeber:

FHS – Freunde Historischer Schiffe, 1070 Wien, Neubaugasse 24/4. - E-Mail: info@fhsaustria.info

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.

Redaktion: CvD Peter Strecha

Autoren dieser Ausgabe: Wladimir Aichelburg, Michael Ellenbogen, Oliver Trulei, Thomas Zimmel, Stephan Schernikau

Lektorat: Gerhard Nauer

Druck: druck.at, 2544 Leobersdorf, Aredstraße 7, office@druck.at

Online-Version: <https://www.fhsaustria.info/projects-2-2>

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

Abopreise Inland EUR 46,-, Ausland EU EUR 54,-, übriges Ausland EUR 58,-

Bestellung Abo unter FHS – Freunde Historischer Schiffe, 1070 Wien, Neubaugasse 24/4

Bankverbindung:

IBAN: AT85 6000 0005 1006 4100

BIC: BAWAATWW

Die weiße Flotte an Kroatiens Küsten: 75 Jahre Jadrolinija

Text und Bilder: Michael Ellenbogen



Wer im Sommer eine der großen Inseln des Adria-Staates, wie Korčula, Hvar, Vis, oder Šolta gegenüber Split, oder Ugljan, Pašman oder Dugi Otok gegenüber der Hafenstadt Zadar mit dem Auto besuchen möchte, der wird eine der Fähren mit dem Schriftzug »Jadrolinija« benützen müssen. Doch die Schiffe für den Autotransport spielten bei der traditionsreichen Staatsreederei, die im vergangenen Jahr ihr 75jähriges Bestehen feierte, nicht immer eine so große Rolle wie heute. Begeben wir uns auf eine Zeitreise in das Jahr 1947, als die Schifffahrtslinie in der neu entstandenen Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien gegründet wurde.

Der Heimathafen all dieser Schiffe war Rijeka, und als Sitz des Unternehmens wurde das *Palais Adria* (*Palazzo resp. Palača, Red.*), im Stile des Historismus von den Architekten Vilmos Freund, Francesco Mattiassi und Giacomo Zammattio errichtet, ausgewählt. Am 3. November 1896 wurde das Gebäude dem Dampfschiffverein »Adria« übergeben.

Während der k.u.k. Monarchie entstanden private Reedereien, durch die größere Städte und Inseln entlang der Küste miteinander verbunden wurden. Um die Schifffahrt entsprechend den damals modernsten bautechnischen Erfordernissen zu gewährleisten, wurden enorme Investitionen in den Ausbau der Infrastruktur getätigt. Hafenanlagen, Werften, Molos und Leuchttürme im von Österreich-Ungarn verwalteten Seegebiet wurden errichtet, die vielfach bis heute genutzt werden. In diesem Zusammenhang sind auch die historischen Entwicklungen auf Grund verschiedener ethnischer Ein-

flüsse zu verstehen, die von den Illyrern, Griechen, Römern, Mazedoniern während der Antike und später von den Slawen bewirkt wurden.

Die Kroaten besiedelten während des 7. Jahrhunderts die nördliche Adria. Gleichzeitig erlangte der Stadtstaat Venedig in diesem Gebiet Einfluss, der sich über die folgenden Jahrhunderte auf den gesamten Adria-Raum ausbreitete. Auch die Osmanen versuchten, sich insbesondere an der südlichen Adria festzusetzen und dort Stützpunkte zu errichten. Der Stadtstaat Ragusa, heute Dubrovnik, spielte dabei eine wichtige Rolle. Die wechselvollen Epochen im Adria-Raum wurden auch von Frankreich unter der Herrschaft Napoleons und ebenso wie von der Habsburger-Monarchie bis 1918 geprägt. Der kurzfristig existierende Staat der Serben, Kroaten und Slowenen (SHS, Red.), der sich später »Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen« und ab 1929 als »Königreich Jugoslawien« bezeichnete, löste sich nach dem Sieg des Deutschen Reiches 1941 auf.

Kurz nach der Kapitulation des Königreichs Jugoslawien formierte sich die jugoslawische Volksbefreiungsarmee unter Josip Broz Tito. Das sozialistische Jugoslawien entstand 1945 und existierte 46 Jahre. In den Jahren 1991 bis 1999 zerfiel der Vielvölkerstaat in der blutigsten kriegesischen Auseinandersetzung auf europäischem Boden nach dem Zweiten Weltkrieg. Die historische Entwicklung im Überblick ist deshalb wichtig zu verstehen, da diese bis heute auch einen Einfluss auf die Seefahrt im kroatischen Teil der Adria hat. Die Schiffsbestände der ehemaligen österreichisch-ungarischen Reedereien wurden zwischen

Italien und dem neu entstandenen südslawischen Staat aufgeteilt. In der Zwischenkriegszeit wurde von jugoslawischer Seite auch der Bau einiger größerer Passagierschiffe beauftragt. Viele dieser Schiffe gingen während der Kampfhandlungen im Zweiten Weltkrieg verloren.

Am 20. Jänner 1947 beschloss die jugoslawische Regierung die Gründung der »Jadrolinija« als »Jadranska Linjska Plovidba«, die mit 41 größtenteils dampfbetriebenen Schiffen aus der Vorkriegszeit ihre Verkehrstätigkeit aufnahm. Schnell war klar, dass mit dem alten Schiffsbestand die vielfältigen Aufgaben entlang der mit allen vorgelagerten Inseln mehr als 6.000 Kilometer langen Küste nicht zu bewältigen war. Im Zeitraum von 1952 bis 1957 wurden zunächst auf der Werft »Uljanik« in Pula (Oliveninsel, Red.) 19 kleinere und für damalige Verhältnisse modern ausgestattete Schiffe gebaut, die auf lokalen Linien eingesetzt wurden. Die alten Dampfschiffe verschwanden allmählich. Das Ziel der Schifffahrtsgesellschaft war es damals, auch ins Kreuzfahrtgeschäft einzusteigen.

Ab 1956 wurden die ersten drei großen Schiffe, JUGOSLAVIJA, JEDINSTVO und JADRAN gebaut. Auf der JEDINSTVO lernten die Fahrgäste im Jahr 1969 die Kanarischen Inseln und die westafrikanische Küste kennen. Fahrten zu bekannten Destinationen erfreuten sich bis knapp vor dem Ende der 1960er Jahren – vor allem bei inländischen Gästen – hoher Beliebtheit. Diesen Trend sollten auch die beiden 1965 gebauten Schiffe DALMACIJA und ISTRA vertiefen. Die DALMACIJA fuhr 1981 von Venedig aus nach Griechenland und in türkische Gewässer, ebenso



HVARANKA



LIBURNIA



JURAJ DALMATINAC



JURAJ DALMATINAC (II)



Fähre Cres-Rijeka



MARKO POLO



JELENA



JELENA (II)

wie in den Stillen Ozean, nach Australien und in den Indischen Ozean.

Im gleichen Zeitraum stieg jedoch die Anzahl der Urlauber, die mit dem Auto anreisen und mit diesem auch die größeren Inseln vor der kroatischen Küste befahren wollten. Bei der Jadrolinija erkannte man schnell die Notwendigkeit der Beschaffung mittlerer und größerer Autofähren, die internationalen Standards entsprachen. Die LIBURNIJA, die 1965 in der holländischen Werft »De Merwede« gebaut wurde, galt als eine der größten Autofähren der Jadrolinija. In den ersten Monaten der kriegerischen Auseinandersetzungen des Jahres 1991 beteiligte sich die LIBURNIJA gemeinsam mit den Fährschiffen ILIRIJA, SLAVIJA und ISTRA am 28. Oktober 1991 am humanitären Konvoi »Libertas«, um einen Großteil der Zivilbevölkerung der von der jugoslawischen Kriegsmarine eingeschlossenen Stadt Dubrovnik zu evakuieren.

Im neu entstandenen Staat Kroatien orientierte sich die im Staatseigentum verbliebene Passagierschiffslinie an neuen Herausforderungen. Der Schiffsbestand entsprach vielfach nicht den Anforderungen der ersten Jahrzehnte des 21. Jahrhunderts. Auf kroatischen Werften, wie bei »Brodosplit« in Split wurden ab dem Jahr 2000 neue, auch große Autofähren, wie die TIN UJEVIC, benannt nach einem kroatischen Dichter, weiters die JADRAN, die ILOVIK, und die JURAJ DALMATINAC – ein nach dem bekanntesten dalmatischen Bildhauer und Architekten des Mittelalters benanntes Fährschiff – gebaut.

In den Sommermonaten reisen tausende Besucher zu den Inseln und Städten entlang der kroatischen Adriaküste. Auch der Bedarf an großen Fähren, die internationale Schiffsverbindungen nach Italien und Griechenland ermöglichen, ist bei der Jadrolinija gegeben und Gegenstand längerfristiger Planungen. Die kleinen Passagierschiffe PREMUDA, Baujahr 1957, oder die POSTIRA, Baujahr 1963, mit denen Generationen von Passagieren bei jedem Seegang fahren, sollen in naher Zukunft mit Fördermitteln der Europäischen Union durch elektrisch betriebene Schiffe ersetzt werden.

Die neue Zeit hielt bei der Schifffahrtsgesellschaft aus Rijeka bereits Einzug: Schnelle Doppelrumpf-Schiffe, wie die JELENA, die VIDA, die KATA und die DANICA, gleiten mit manchmal bis zu 30 Knoten über das Wasser, verfügen über bequeme Sitze, eine Klimaanlage sowie eine Bar. Bei Schlechtwetter sind diese Wasserfahrzeuge auch sicher, da sie über Stabilisatoren verfügen.

Lesetipp: Das Buch anlässlich des 75jährigen Jubiläums der Jadrolinija 51000 Rijeka, Kroatien, Tel +385 51 666 111

Jadrolinija 75, zweisprachig kroatisch, englisch, 288 Seiten, 1. Auflage 1.000 Stück, ISBN 978-953-95780-4-4, Stega tisak Zagreb, 2022. Erhältlich über die Homepage der Jadrolinija: www.jadrolinija.hr oder in den Vertretungen der Schifffahrtslinie in den kroatischen Küstenstädten und Inseln sowie in der Zentrale der Jadrolinija in Rijeka, Riva 16,



Dipl.Ing. Zdravko Sisko, Modellbauer

Bereits in seiner Kindheit und Jugend hatte der heute in der Ortschaft Kastav bei Rijeka lebende 78jährige Modellbauer eine Leidenschaft für den Modellbau entwickelt, die er gegenwärtig als Pensionist umfassend ausübt. Er hat bereits viele detailgetreue Nachbildungen verschiedener Schiffe aus der jugoslawischen Vergangenheit und der kroati-

schen Gegenwart in verschiedenen Maßstäben gebaut hat. Für das Modell des kroatischen Passagierschiffes "Premuda" im Maßstab 1:43, welches er in meinem Auftrag baute, wurde er 2021 in Rijeka ausgezeichnet.

Michael Ellenbogen



Patrouillenbootstaffel der MKFF in Korneuburg 2022 Bericht aus Korneuburg von Wladimir Aichelburg



Die Staffel der MKFF

Erster Teil: Januar bis Juni

Zu Jahresbeginn 2022 war es relativ warm, und schon im Februar waren die Ruderer des benachbarten Clubs Alemannia und ihre Gäste mit den beeindruckenden Achtern vor einer Meisterschaft am Üben.

Im März 2022 befand sich OBERST BRECHT wieder am Ponton der Event-Schifffahrt Haider in Hainburg. Hier traten der MKFF zwei für uns wichtige, fachlich durch Kpt. Markus Haider ergänzend ausgebildete neue Mitglieder bei, Kpt. Peter Marchart und Markus Schaarschmidt. Sie hatten sich um die Restaurierung der OBERST BRECHT, insbesondere durch ihre finanziellen Widmungen und ihren hohen zeitlichen Arbeitsaufwand verdient gemacht. Kpt. Markus Haider finanzierte die Restaurierung vor, zum Sponsor wurde Leopold Wetsch.

Am 18. April wurde die NIEDERÖSTERREICH technisch überprüft und ihre Zulassung verlängert. Drei Feuerlöcher wurden ersetzt, auch mehrere Rettungswesten ergänzt.

Anfang Mai kam die OBERST BRECHT wegen der gerade gesperrten Schleusen Freudenau durch den

Donaukanal von Hainburg nach Korneuburg zurück. Die ungewohnte Fahrt durch Wien führte zu mehreren telefonischen Anfragen der nach dem Ausbruch der Ukrainekriegs ängstlich besorgten Bevölkerung. Seitdem unternahm das Schiff bereits mehrere Fahrten zum Kraftwerk.

Am 5. Juni zwischen 09:00 und 12:00 begann

die übliche Besichtigungsmöglichkeit der Patrouillenboote für die breite Öffentlichkeit bei freiem Eintritt, die wie üblich von Vzlt Werner Jung und Wladimir Aichelburg, fallweise auch noch von weiteren Mitgliedern der MKFF ergänzt, betreut wurde. Die folgenden Besichtigungstage waren der 3. Juli, 7. August, 4. September und der 2. Oktober. Schon der erste Sonntag überraschte uns durch den unerwartet hohen Ansturm der Interessierten aus allen Schichten, sogar mit ganzen Familien, nur durch den Stillstand der vergangenen Jahre verständlich. Gezielt kamen Besucher auch aus weiter Umgebung, sogar aus Kärnten und Böhmen, Mähren und der Slowakei. Pro Sonntag wurden jeweils weit über hundert Personen gezählt. Nach Jahren der Ruhe zeigte sich neben dem Bundesheer auch das fremde Militär wieder verstärkt an den Schiffen interessiert, so wurden sie von Schweizer Offizieren und mehreren Militärattachés besichtigt. Dieses große Interesse der Fachwelt blieb bis zum letzten Besichtigungstag im Oktober bestehen.

Am ersten Sonntag waren anlässlich des International Museum Ships Events 2022 die Funker des Marine Club Austria MFCA beteiligt. Angemeldet wurden Stationen von 89 Schiffen. Die NIEDERÖSTERREICH war 09:30 bis 15:30 on air. Besondere Überraschung erweckte bei den Besuchern die immer noch praktizierte klassische Morse-Telegraphie.

An der Anlegestelle Korneuburg lag wochenlang das Kabinenschiff DOUCE FRANCE. Um den 10. Juni lag der Donaupegel Korneuburg bei mehr als vier Metern.

In der Woche vom 20. bis zum 24. Juni hielt das Jagdkommando des Bundesheeres im Zeltlager des Korneuburger Militärübungsgebietes in der Au, in der gesamten Bucht, in der Nähe des Motorbootclubs Vindobona, in der Alten Werft und auf der offenen Donau seine vielseitigen Übungen ab. Beteiligt waren zwei Sturmboote der »Schnellen Einsätze« aus Melk, ge-



OBERST BRECHT im Hafen Freudenau

wassert am Slip des Rudervereins Alemannia sowie vier gecharterte schnelle Schlauchboote ziviler Art. Das Jagdkommando besteht aus Elite-Soldaten, die für Einsätze unter schwierigsten Gelände- und Witterungsbedingungen sowie bei extre-

men Gefahrensituationen ausgebildet werden.

Eine große Übung mit der NIEDERÖSTERREICH und mehreren weiteren Booten fand in der Morgendämmerung des 22. Juni auf der Donau bis zum Kraftwerk Greifenstein statt, wo die alte Dame NIEDERÖSTERREICH mit 73 t Verdrängung, auch ihre Fahrt um die 40 km/h demonstrieren konnte - nauwärts wegen der Donauströmung sogar um 50 km/h über Grund. Die fünfzig Jahre alte NIEDERÖSTERREICH gehört immer noch zu den schnellsten großen Donauschiffen.

Die OBERST BRECHT wurde in- zwischen während der Übung zu



Jagdkommando, Boarding vom Wasser aus

den weiter in der Bucht liegenden Museumsschiffen WIEN (Bj. 1938, Eigner Kpt. Otto Bohdal) und LAI DA TUMA – das ist der rätoromane Name des Schweizer Tomasees, der eine Rheinquelle bildet – ver- holt.

Seit dem vorigen Jahr liegt im Museumshafen auch das aus den Niederlanden stammende einstige Dampfschiff von 1928 mit dem Namen CARUSO, der jedoch nicht den berühmten Sänger ehren soll, sondern die Töchter des Eigners Peter Baumgartner, Caroline und Sophie.

Insgesamt waren es auch für uns sehr interessante und abwechslungs- reiche Übungen, wie Boarding und Schiffsdurchsuchungen, während der Fahrt mit voller Kraft – sogar mit

einem Suchhund. Bei den Boarding- Übungen gibt es drei Varianten:

- das gestellte Schiff lässt die Untersuchung in vollem Um- fang und problemlos zu;
- der Kapitän lässt zwar die Untersuchung zu, aber im Schiffsinnern verstecken sich – unerwartet Widerstand leistende – Personen; oder im schwersten Fall
- alle, einschließlich des Kapi- täns, leisten heftigen Wider- stand.

Die NIEDERÖSTERREICH stellte dabei das »verdächtige« Schiff dar und wurde von Kpt. Markus Haider gesteuert. An der Maschine standen Dr. Richard Koza und der MKFF- Maschinenbetriebsleiter Gün- ter Ctortnik, Obmann der MKFF, der auch die Ober- aufsicht am Schiff hatte.

Am Spätabend zum 23. Juni war es mit den Aus- fahrten der NIEDERÖSTERREICH aller- dings unerwartet vorbei, da uns von den Hafenverantwortli- chen vor den Bug – Stoß an Stoß – eine Pontonhütte, einst der Donautankschiffahrtsgesellschaft m.b.H. (DTSG, Red.) gehörig, ge- legt. Diese war jahrelang an der Halbinsel gegenüber unserer Lände verheftet. Die Umstellung geschah ohne uns darüber zu informieren; die NIEDERÖSTERREICH wurde bei diesem Manöver außerdem ohne unsere Besatzung verholt!

Wie man am 23. Juni Früh er- fuhr, sollte der Ponton mit Hütte gleich in den nächsten Tagen in den benachbarten Schwimmsteg der Freiwilligen Feuerwehr eingefügt werden. Doch dazu kam es nicht. Das Schiff wurde übrigens wegen der Übungen des Jagdkommandos während der gesamten Woche von uns tagsüber betreut.

Alle weiteren vorgesehenen Aus- fahrten der NIEDERÖSTERREICH wurden uns unmöglich gemacht. Im Gespräch stand u.a. die ehrenvolle Begleitung der vorbeifahrenden his- torischen Rekonstruktion der römi- schen, neun Tonnen schweren Gale- ere aus dem 4. Jahrhundert DANUVIA ALACRIS, die vom bayeri- schen Ingolstadt zur Donaumün- dung unterwegs war. Am 28. Juli wurde die Galeere im Pionierhafen Melk von der Bundesministerin Mag. Klaudia Tanner besichtigt.

Die Übungen des Jagdkomman- dos, wie etwa ein überraschendes Boarding im Stillstand durch die Kampfschwimmer, wurden bis zum Freitag Nachmittag fortgesetzt, ebenso die Landeübungen über die hohen Kaimauern. Dazu wurden durch – im Wasser möglichst un- sichtbare, im Kampfanzug befindli- che und bewaffnete – Schwimmer Stangen mit Haken und Jakobslei- tern an der oberen, mehrere Meter hohen Kaikante befestigt

Zweiter Teil: Juli bis September

Am 21. Juli waren zum Gedenken an die Seeschlacht bei Lissa 1866 die Marinefunker MFCA an Bord. Es gelangen 130 Telegrafie-Verbindun- gen über viele Meere und Kontinen- te, darunter wieder mit der Station des Battleships NEW JERSEY. Neben uns lag das der viadonau gehörende Vermessungsschiff EPSILON.

Am 1. August barg CARNUNTUM unter Eigner Kpt. Markus Haider das auf eine Seicht- stelle vor Bratislava festgefahrene, vollbesetzte slowakische Ausflugs- schiff PREŠOV glücklich ab. Das Schiff war in der wenig Wasser füh- renden Donau durch einen Steuer- mannsfehler aufgelaufen und konnte sich aus seiner misslichen Lage auch nach zwei Stunden nicht selbst be- freien. Die in der Nähe vorbeifah- rende CARNUNTUM wurde durch

Funk um Hilfe gebeten. Die Ret- tungsaktion wurde auch im slowaki- schen Fernsehen und auf *YouTube* gezeigt. Anfang August legte an der Anlegestelle Korneuburg das Kabi- nenschiff BEETHOVEN für einige Wochen an.

Die OBERST BRECHT war an der NIEDERÖSTERREICH für einige Tage verheftet, und ging dann wieder nach Hainburg. Was an den schwierigen Instandsetzungsarbeiten in Hainburg im Wasser nicht durchge- führt werden konnte, geschah im Hafen Freudenau, wo das Schiff am 8. August durch einen Kran an die Kaimauer gehoben wurde. Der ge- samte Bewuchs am Unterwasser- schiff wurde entfernt. Die im Behör- denhafen Krems bei einem Auffah- runfall eines fremden Schiffe vor län- gerer Zeit entstandene Delle wurde ausgerichtet, am Bug bekam das Schiff eine neue elektrische Anker- winde mit 50 m Kette, die Motoren wurden überholt, der Steuerbord- starter ausgewechselt und eine Die- sel-Standheizung für die kalte Jahres- zeit eingebaut. Der laut Ultraschall- messung bereits recht angegriffene Boden wurde durch Anschweißen neuer Bodenplatten von 4 m² Größe verstärkt. Das Boot bekam einen neuen Anstrich, neue Anoden, dazu neue Leinen, Fender, u.ä. Auch das Inneninventar wurde zur Bequem- lichkeit der Besatzung ergänzt.

Am 11. August wurde die NIEDERÖSTERREICH von Mitglie- dern der Luftaufklärungsstaffel, der



Rückkehr des Jagdkommandos

Militärluftaufklärung sowie dem Luftunterstützungsgeschwader vom Fliegerhorst »Brumowski« in Lan- genlebern eingehend besichtigt. Mehrere Überflüge der Hubschrau- beraufklärung lieferten eine Doku- mentation der Situation an Werft und Liegeplätzen. Die Soldaten hal- fen außerdem dem Eigner der in Re- staurierung stehenden CARUSO beim Stellen des Mastes.

Am Besichtigungs-Sonntag, dem 4. September war OBERST BRECHT wieder von den Überholungsarbei- ten zurück und konnte auch besich- tigt werden. Gegen Mittag legte er zur Fahrt nach Tulln ab. An der An- legestelle Korneuburg lag das große Oldtimerschiff MERLJIN.

Das heuer nach einer zweijähri- gen Pause durchgeführte Hafenfes- t von Stadtmarketing, Stadtentwick- lungsfonds und Museumsverein Korneuburg fand am 10. und 11. September statt. Vorher wurde die NIEDERÖSTERREICH von OBERST BRECHT zu der großen Schiffsanlegestelle Korneuburg ver- legt.

Beim Fest präsentierte der Ob- mann des Museumsvereins Ing. Otto Pacher seine neueste Publikation »1852 – Gründung der Schiffswerft Korneuburg – 2022, 170 Jahre«, in der auch die beiden Patrouillenboote des Österreichischen Bundesheeres beschrieben sind.

Von allen am Fest beteiligten Old- timerschiffen wurden die besonders anziehenden Patrouillenboote von den Besuchern gestürmt, motiviert auch durch den am 24. Februar 2022 ausgebrochenen Ukraine-Krieg. Dies leider auch mit unangenehmen Be- gleiterscheinungen, da es uns un- möglich wurde, die vielen sich im Schiff verteilenden Besucher im Auge zu behalten. Die Sicherheit an Bord war vielfach gerade noch tole- rierbar.

An unseren Schiffen legten zeit- weise die zwei gleichnamigen (WIEN, Red.), großen Schiffe der Schifffahrtsaufsicht und der Polizei Wien an.

Wegen der gestiegenen Brenn- stoffkosten machten wir diesmal nur zwei Fahrten zum Kraftwerk Grei- fenstein mit angemeldeten Gästen: Polizeiangehörigen aus Schwechat und vom Neusiedlersee, sowie der Freiwilligen Feuerwehr Korneuburg, unter dem Kommando von Kpt. Otto Bohdal. Das Wetter war wech- selhaft mit Regenschauern, aber man war begeistert bei guter Laune.

Die OBERST BRECHT machte ge- gen eine Spende und unter Kom- mando von Kpt. Peter Marchart eine Rundfahrt in Richtung Greifenstein mit Festbesuchern.

Obmann Günter Ctortnik prä- sentierte in einem Container-Stand sein Modellbaugeschäft in 1040 Wien, Karlsgasse 3 sowie die Erzeug- nisse der Firma Trident-Miniatures, meist Landfahrzeuge und Boote im Maßstab 1:87.

Nach dem Fest blieben die Pa- trouillenboote an der Anlegestelle Korneuburg verheftet, da sie wegen der Feuerwehr-Pontonhütte nicht zu ihrem angestammten Platz zurückge- bracht werden konnten. So fand die nächste große Besichtigung durch Mitarbeiter des Landesgerichts Kor- neuburg am 14. September von dort aus statt. Die Führung übernahm zu- sätzlich Ing. Otto Pacher. An der Hütte wurde bisher nichts gemacht, zeitweise lag davor ein Motorboot der Feuerwehr.

Am 2. Oktober fand der letzte Be- sichtigungstag in diesem Jahr statt, er war trotz des kühlen Wetters auch noch sehr gut besucht, sogar wieder von internationalen Gästen aus der Ferne. Die gute Werbung des HGM und des Stadtmuseums durch Plaka- te sowie online trug viel dazu bei. Eine Premiere war das Erscheinen

des ganz neuen Polizeibootes WENI (so bezeichnete man die Hauptstadt im Mittelalter), deren Besatzung bei uns Anlegemanöver übte. OBERST BRECHT lag zu dieser Zeit in Hainburg. Am 3. Oktober stand der Donaupegel Korneuburg auf 490 cm.

In der Woche zum 9. Oktober wurde die uns behindernde Hütte rot angestrichen, in den Schwimmsteg der Feuerwehr jedoch immer noch nicht eingebaut. Die NIEDERÖSTERREICH blieb also an der Anlegestelle Korneuburg weiter liegen.

Am 11. Oktober starb in Wien nach langer Krankheit im 82. Lebensjahr unser Vorstands- und Beiratsmitglied Obstlt hmD Dipl. Ing. Dr. techn. Herwig F. (von) Brun. Beim technischen Ausbau der Bundesheer-Flottille trugen Pläne und Vorschriften seine Handschrift. Besuchstage machte er für das Publikum durch seine bis ins letzte Detail informativen Schiffsführungen unvergesslich.

In der Woche zum 23. Oktober kam die OBERST BRECHT mit einem neuen Bilgeanstrich aus Hainburg zurück und wurde an der NIEDERÖSTERREICH vertäut.

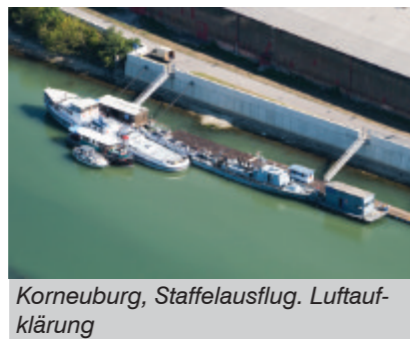
Am 22. Oktober starb in St. Wolfgang mit 78 Jahren Dietrich Mateschitz. 2018 widmete er uns durch Vermittlung des Generals Horst Pleiner 20.000 Euro zur Instandsetzung der NIEDERÖSTERREICH auf der Linzer Werft.

Am 5. November wurde die NIEDERÖSTERREICH von OBERST BRECHT zu ihrem gewohnten Liegeplatz geschleppt und dort trotz der immer noch bestehenden, immensen Behinderung durch den Hüttenponton (zuständig FF Bisamberg sowie FF Korneuburg) mit Leinenhilfe händisch in die Lücke gezwängt. Zur Anlegestelle Korneuburg kam Tage später wie gewohnt ein großes Schiff

zum Überwintern, diesmal wieder auch der bereits bekannte VIVALDI.

Am 9. November wurden die Patrouillenboote samt Steg und das gesamte Werftgelände von drei Unteroffizieren des ABC-Abwehrzentrums Korneuburg zur Planung der für den 16. November vorgesehenen, umfangreichen Praxisschulung des Kaderpersonals an neuesten Messgeräten besichtigt. In den folgenden Tagen wurde nach unseren wiederholten Protesten die Pontonhütte um einen Meter von unserem Bug weg verlegt. Dabei wurde eine Planke durchgebrochen und ein Licht an unserem Steg abgerissen.

Am 16. November fand der Ausbildungskurs des ABC Abwehrzentrums Korneuburg an Bord mit 30 Soldaten und Spezialisten aus



Korneuburg, Staffelausflug. Luftaufklärung

mehreren Bundesländern sowie dem Korneuburger Kaderstammpersonal statt. Von 09:00 bis in die Nacht 17:30 simulierte man eine nukleare Bestrahlung der NIEDERÖSTERREICH, die Strahlungswerte wurden gemessen und die Dekontamination des Schiffes sowie Reinigung der beteiligten Personen durchgeführt. Die Basis dazu hat man in der Halle 55 mit zusätzlichen zwei Zelten und etwa zehn LKW und PKW am anschließenden Gelände errichtet. Nach der beendeten Schulung wurde die NIEDERÖSTERREICH noch von allen Soldaten eingehend besichtigt, wobei die Größe und die Ausstattung unter Deck besonders beeindruckend konn-

ten. Wegen des Niederwassers wurde unter Kiel bis Grundschlamm nur ein Meter Freiwasser gemessen. Neben VIVALDI lag ein anderes Kabinenschiff – mit übermaltem Namen und Reedereikennung – vertäut, zeitweise wurden seine Motoren erprobt.

Am 18. November wurde die periodische technische Überprüfung der OBERST BRECHT anstandslos durchgeführt. Am VIVALDI war noch ein zweites Kabinenschiff, MONARCH QUEEN mit dem Heimathafen Basel, angelegt. Beide Schiffe verließen Korneuburg nach einigen Tagen.

In der Nacht auf den 11. Dezember fiel etwas Schnee, der aber nicht lange liegen blieb. Weitere Schneeschauer und Vereisungen folgten nach der Abkühlung am 12. Dezember. In den dem 17. Dezember folgenden kalten Nächten überzog sich die Bucht mit einer dünnen Eisschicht, diese taute nach dem 19. wieder auf.

Am 21. Dezember präsentierte das Verteidigungsministerium den Historiker Dr. Georg Hoffmann als neuen Direktor des HGM, dem die Juristin Dr. Stephanie Pracherstorfer-Prigl für die Administration zur Seite gegeben wurde.

Am Heiligen Abend erreichte der Pegel Korneuburg – bei Lufttemperatur von 13 °C – um 20.00 kurz den Höchststand von 427 cm.

Das vom MKFF-Obmann Ctornik bei Trident-Miniatures in Auftrag gegebene Baukastenmodell der NIEDERÖSTERREICH im H0-Maßstab (1:87, 35 cm lang), vom führenden tschechischen Designer und mehrfachem Preisträger Marek Ctrnáctý entworfen und konstruiert, konnte als Bausatz wegen der allgemein herrschenden (Welt-)Lage bis Weihnachten 2022 nicht erzeugt werden.

Link: www.mkff.at

Gedenktage der k.u.k. Kriegsmarine 2023 (Teil 3)

Zusammengestellt von Oliver Trulei



Vor 140 Jahren 1883

Am 8. April wurde in Brünn der spätere Linienschiffsleutnant und Ritter des Maria-Theresien-Ordens Rudolf Singule geboren. Als Kommandant von S.M. Unterseeboot 4 gelang es ihm, am 18. Juli 1915 den italienischen Panzerkreuzer GIUSEPPE GARIBALDI zu versenken. Die Italiener unterließen danach Angriffe auf die österreichische Küste. Singule erhielt dafür das Ritterkreuz des Leopold-Ordens, sowie 1929 das Ritterkreuz des Maria-Theresien-Ordens. Beim Versuch, eine Frau vor den Übergriffen russischer Soldaten zu schützen, wurde er am 2. Mai 1945 in Brünn ermordet.

Am 30. Dezember verließ das Kanonenboot ALBATROS, unter dem Kommando von Fregattenkapitän Josef Wostry (*19. Jänner 1837 Nußdorf/Wien †17. April 1902 Görz) Pola zur handelspolitischen Ausbildungsreise ins Rote Meer und nach Ostasien. Die Reise führte über Suez und Aden nach Bombay, Colombo, Singapur, Hong Kong, Shanghai, Nagasaki wieder zurück, wo das Schiff in Piräus zur Eskadre stieß. Der Ausgangshafen wurde am 18. März 1885 erreicht.

Vor 130 Jahren 1893

Am 18. Juli wurde in Brčko (dt. veraltet *Bertschko*, Distrikt in Bosnien, Red.) der spätere Fregattenleutnant Otto Freiherr von Klimburg geboren. Am 15. September 1916 gelang es ihm, mit L 135 (Fregattenleutnant Zelezny) und L 132 (Fregattenleutnant Konjovic, Seefährer Sewera) das französische Unterseeboot FOUCAULT zum Auftauchen zu zwingen und durch Bomben zu ver-

senken. Es war dies die erste Versenkung eines Kriegsschiffes durch Flugzeugangriff. Die gesamte U-Boot-Besatzung wurde durch L 135 und L 132 gerettet. Er starb am 8. August 1966 in Graz und wurde auf dem St. Leonhard-Friedhof beigesetzt.

Am 2. September verließ die Korvette FASANA unter dem Kommando von Fregattenkapitän



Otto Freiherr von Klimburg

Carl Edler von Adamovic (*23. Jänner 1844 Taus/Böhmen †4. August 1925 Portorose), Pola zur Instruktionsreise mit einem Teil der neuausgemusterten Seekadetten Richtung Indien, Australien und Melanesien. Die Route führte über Suez und Aden nach Bombay, Colombo, Singapur, wo man die Korvette SAIDA traf, weiter nach Batavia, Melbourne und Sydney wo Tiefseeelotungen unternommen wurden. Dann ging es über Guadalcanar zu den zahlreichen Pazifik-Inselgruppen, wo zwei bisher unbekannte Plätze „Fasana-Hafen“ und „Paula-Hafen“ benannt wurden. Über Singapur, Colombo

und Aden ging es zurück, ehe man am 5. März 1895 wieder Pola erreichte.

Am 20. September verließ die Korvette ZRINYI Pola unter dem Kommando von Fregattenkapitän Johann Holeczek zur Instruktions-



Zrinyi Südamerikareise, in Rio

reise mit einem Teil der neuausgemusterten Seekadetten Pola Richtung Südamerika und Westafrika. Die Route führte über Gibraltar nach Rio de Janeiro, wo am 15. Februar 1894 der Kommandant an Gelbfieber verstarb. Am 27. Februar übernahm in Montevideo Fregattenkapitän Ferdinand Gebhardt (* 18. Jänner 1844 Czernowitz † 29. März 1909 Triest) das Kommando. Die Reise ging über Kapstadt weiter nach Dakar, Gibraltar, Tunis zurück nach Pola, welches am 15. Dezember erreicht wurde.

Am 29. Dezember wurde in Wien der spätere Fregattenleutnant und Dipl.-Ing. Walter Zelezny geboren. Am 15. September 1916 gelang es ihm mit L 135 (Fregattenleutnant Klimburg) und L 132 (Fregattenleut-



Fregattenleutnant Walter Zelezny

nant Konjovic, Seefähnrich Sewera) das französische Unterseeboot FOUCAULT zum Auftauchen zu zwingen und durch Bomben zu versenken.. Zelezny starb am 1. März 1977 in Wien.

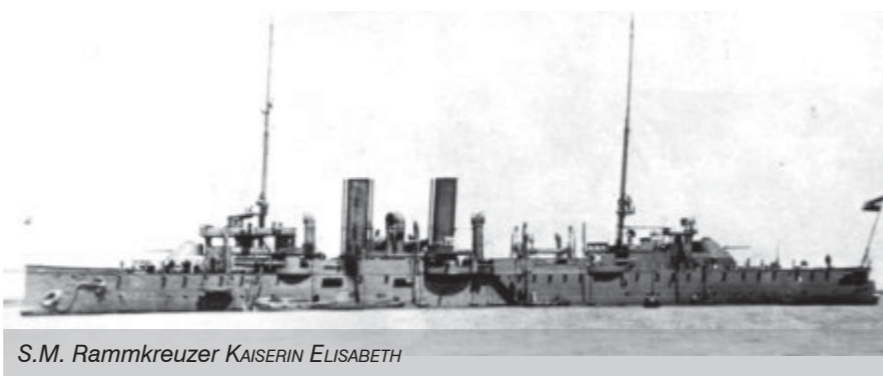
Vor 120 Jahren 1903

Am 20. September verließ der Kreuzer ASPERN unter Fregattenka-

pitän Friedrich Grinzenberger Pola. Es sollte den Kreuzer KAISER KARL VI als Stationsschiff in Ostasien ablösen. Der Kreuzer kehrte am 22. November 1904 wieder heim.

Vor 110 Jahren 1913

Im Juni wurde zwischen den Dreibundstaaten (Österreich-Ungarn, Italien und Deutschland) ein Marienübereinkommen abgeschlossen, welches jenes des Jahres 1900 ersetzte. Das Abkommen sah unter anderem vor, daß sich die im Mittelmeer eingesetzten Seestreitkräfte bei Messina vereinigen sollten. Oberkommandierender wäre nach Vorschlag Italiens k.u.k. Admiral Anton Haus gewesen.



S.M. Rammkreuzer KAISERIN ELISABETH

Am 19. August verließ S.M. Rammkreuzer KAISERIN ELISABETH unter Fregattenkapitän Richard Makovitz (*17. Juni 1868 Triest †8. März 1945 Triest) Pola Richtung Ostasien. Dies war die letzte große Reise eines k.u.k. Kriegsschiffes. Bei Ausbruch des Krieges beteiligte man sich an der Verteidigung der deutschen Kolonie Kiautschou. Nach dem die gesamte Munition verschossen worden war, hat sich das Schiff am 2. November 1914 in der Bucht von Tsingtau selbst versenkt. Die Besatzung geriet in japanische Kriegsgefangenschaft, aus der sie 1919/1920 befreit wurden.

Thomas Zimmel (Hrsg.): Die Reise der Korvette CAROLINA in den Südatlantik, 1857/1858 Buchbesprechung von Oliver Trulei

Das Tagebuch von Josef Schellander
17 x 24 cm, 160 Seiten, zahlr. Abbildungen, gebunden, EURO 30,- - KMA-Kriegsmarine Archiv, Wien 2023

Am 16. Mai 1858 lief die österreichische Korvette CAROLINA nach fast dreizehn Monaten auf See wohlbehalten wieder in den Hafen von Triest ein. Hinter ihr lag eine Ausbildungsreise in den Südatlantik, auf der sich Schiff und Besatzung bestens bewährt haben. Die ersten zweieinhalb Monate ihrer Reise lief die CAROLINA als Begleitschiff der

Fregatte SMS NOVARA, denn erst am 20. Juli 1857 wurde sie mit dem Kommando „Freies Manöver“ entlassen und durfte ihren eigenen Kurs segeln. Nach einer ausführlichen Einleitung, über die Reise, das Schiff, die Besatzung und einer Kurzbiographie des Tagebuchschreibers wird dieses in kommentierter Weise vorgestellt. Das Buch ist mit zahlreichen Abbildungen illustriert.

Erneut ein interessantes Tagebuch einer Missionsreise, das in keiner Marinebibliothek fehlen sollte.



Die NIOBE diente in vier Marinen Michael Ellenbogen



Innerhalb von 44 Jahren diente der ehemalige kleine Kreuzer NIOBE, der nach der Tochter des Tantalos und der Dione in der griechischen Mythologie benannt wurde, zunächst der Kaiserlich Deutschen Kriegsmarine. Auf Kiel gelegt wurde die NIOBE im Jahr 1899 in der Weser AG Werft in Bremen als eines der zehn Schwesterschiffe der »Gazelle-Klasse«, deren Stapellauf ein Jahr später erfolgte. Während des Ersten Weltkrieges wurde die NIOBE zur Sicherung der Deutschen Bucht sowie als schwimmendes Verwaltungszentrum mehrerer Marinestäbe eingesetzt.

Danach wurde der 26 Jahre alte kleine Kreuzer demilitarisiert, ehe sich Vertreter der Kriegsmarine des – seit 1918 existierenden Königreiches Jugoslawien – für das Schiff interessierten. Ein wichtiger Grund für die Entscheidung der damaligen jugoslawischen Admiralität war der Schiffsrumpf, hergestellt aus einer Ende des 19. Jahrhunderts neu entwickelten Messinglegierung, die den Algen- und Muschelbefall bei längeren Einsätzen vor allem in wärmeren Meeren verhindert.

Vor der Übergabe des Schiffes an die Königlich Jugoslawische Marine wurden einige Umbauten auf der Kieler Werft vorgenommen. Rumpf und Bug wurden erweitert, um mehr Platz für die Besatzung zu gewinnen. Die Wasserverdrängung des zukünftigen Schulkreuzers erhöhte sich auf 2.360 Bruttoregistertonnen. Die ehemalige NIOBE wurde nach einer Probefahrt am 7. August 1926 von der Jugoslawischen Kriegsmarine übernommen und erreichte unter ihrem neuen Namen DALMACIJA am 3. September 1926 den Hafen Tivat im heutigen Montenegro.

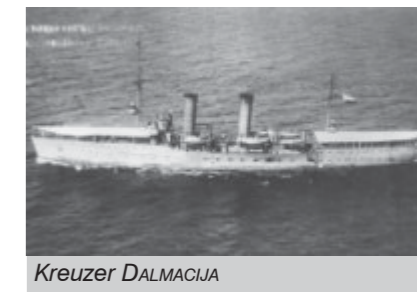
Auf der dortigen Marinewerft wurden bis 1928 vier neue Artilleriegeschütze vom Typ Skoda M 27 sowie schwere Maschinengewehre vom Typ Zborjevka eingebaut. Nach der Kapitulation Jugoslawiens am 17. April 1941 requirierte Italien die DALMACIJA. Unbenannt in CATTARO diente sie zunächst als Artillerie-Zielschiff. Nach der Kapitulation Italiens am 17. September 1943 übernahm die in der Adria stationierte 11. Sicherungsflottille der deutschen Kriegsmarine das 40 Jahre alte und reparaturbedürftige Schiff.

Nach einer Generalüberholung auf der Marinewerft in Pula wurde Kapitänleutnant Hoffmeyer-Zlotnik der neue Kommandant des Schiffes. Der Hilfskreuzer erhielt den alten Namen NIOBE zurück und wurde bei der Sicherung von Landungsoperationen eingesetzt. Der Schiffsverband, bestehend aus der dampfgetriebenen NIOBE und drei Torpedobooten wurde auf Grund schlechter Wetterverhältnisse nach Pula zurückberufen.

Starker Nebel erschwerte das Vorkommen des Verbandes. Durch einen Navigationsfehler lief das Schiff im flachen Wasser im Südosten der Insel Silba auf Grund. Schnell herbei gerufene Marineschlepper, einer von ihnen war die PARENZO, konnten das Schiff nicht in tiefe Gewässer ziehen. Die auf Silba befindlichen Partisanen riefen per Funk britische Marineeinheiten, die mit den Schnellbooten MTB 298 und MTB 276 sowohl die NIOBE als auch den Schlepper PARENZO versenkten.

Die Bewohner der Insel Silba nahmen die Explosion der NIOBE, deren Munitionskammer getroffen wurde, in der Nacht des 23. Dezember 1943 wie ein Erdbeben wahr. 16 deutsche

und kroatische Marineangehörige starben. 17 Besatzungsmitglieder wurden teils schwer verletzt und von Einheiten der 11. Sicherungsflotte nach Mali Lošinj gebracht. Die Lebensmittel- und Kohlevorräte des im Flachwasser befindlichen Schiffswracks halfen den Bewohnern der Insel Silba, die entbehrungsreiche Kriegszeit zu überstehen. Das Wrack wurde schließlich von einem Bergeteam der Werft »Brodosplit« zwischen 1948 und 1952 zerlegt und abtransportiert.



Kreuzer DALMACIJA



Kreuzer CATTARO ex DALMACIJA



Kreuzer DALMACIJA in Barcelona, 1929



DALMACIJA

Schnellste Datenautobahn zwischen Europa und den USA

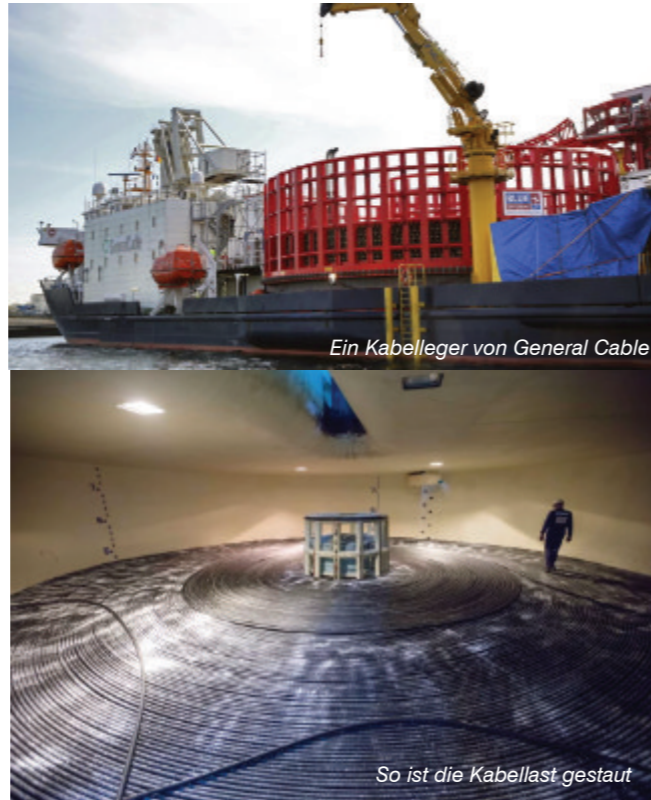
Transatlantik-Kabel »Marea« läuft 6.600 km durch den Atlantik



Die schnellste Datenautobahn zwischen Europa und USA wurde bereits 2018 in Betrieb genommen. Das Kabel dient der Internet-Übertragung zwischen den Vereinigten Staaten und Europa, und es leistet bereits sechs Jahre lang seine Dienste. Es soll die Unabhängigkeit für die *big global players* Meta und Microsoft sicherstellen.

Die Verlegung dauerte vom August 2016 bis Oktober 2017. Veranlassung für den Bau waren die Schäden, die im Jahr 2012 durch den Hurrikan *Sandy* verursacht wurden. Die Verbindungen waren aufgrund von Unwetterschäden über mehrere Tage immer wieder unterbrochen. Der US-Bundesstaat Virginia wird mit der nordspanischen (baskischen) Küstenstadt Bilbao (baskisch *Bilbo*) verbunden. Das neue Kabel wird von der Telefónica-Tochter Telxius erwartet.

Ein Kabelleger-Schiff des Unternehmens *General Cable* (heute ein Teil der *Prismian Group*) führte den operativen Teil der Unternehmung durch (siehe nebenstehende Bilder).



Weiterführende Informationen:

www.heise.de

www.zdnet.de

[https://de.wikipedia.org/wiki/Marea_\(Seekabel\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Marea_(Seekabel))

... Und nun noch ein kurzer Blick in die Geschichte: Das allererste funktionsfähige Transatlantikkabel

Isambard Kingdom Brunel (1806-1859) war der Konstrukteur des 211 m langen, stählernen Schaufelrad-Segeldampfers *GREAT EASTERN*. Das zu seiner Zeit größte Schiff hatte eine Kapazität von 4.000 Passagieren, musste jedoch den Passagierdienst nach nur wenigen Fahrten mangels Rentabilität einstellen – das Konzept wurde als obsolet erachtet.

Danach wurde die *GREAT EASTERN* verkauft und zum Kabelleger umgebaut, da sie das einzige verfügbare Schiff war, um die enorme Kabellast aufzunehmen (einer der vier Schornsteine und eine Reihe von Dampfkesseln wurden entfernt). Allein das Laden des Kabels dauerte fünf Monate. Ab 1965 legte die *GREAT EASTERN* 4.200 Kabel über den Atlantik, und dieses konnte im

Juli 1866 – wenn auch nach einigen Zwischenfällen – in Betrieb genommen werden.

Die *Atlantic Telegraph Company* als Betreibergesellschaft konnte nun erstmals Morse-Telegraphie in Echtzeit anbieten. Eine drahtlose Funktechnik wurde erst vierzig Jahre später entwickelt. Ferdinand Braun teilte sich dafür mit Guglielmo Marconi im Jahr 1909 den Nobelpreis für Physik.

Eine weitere Aufgabe konnte *GREAT EASTERN* erfolgreich abschließen: Das Verlegen des Seekabels von Suez (Ägypten) bis Bombay (Indien).

Der österreichische Schriftsteller Stefan Zweig setzte in seinem Buch »Sternstunden der Menschheit« dem Unternehmen ein würdigendes Denkmal.

Der historische Donaubagger VULCAN

Historische Photographien von Marianne Strobl, zusammengestellt von Thomas Zimmel



Marianne Strobl war eine herausragende Fotografin des späten 19. Jahrhunderts. Sie wurde am 24. Februar 1865 in Würbenthal in Österreichisch-Schlesien als Maria Nentwich geboren und heiratete 1891 den Geodäten und Amateurfotografen Josef Strobl. Seit 1894 übte Marianne Strobl das Fotografen-Gewerbe in Wien aus. Ulrike Matzer*), die sich in ihrer Dissertation mit Leben und Werk der Marianne Strobl beschäftigt hat, vermutet, dass sie durch das fotografische Hobby ihres Ehemanns erste Kenntnisse in fotografischen Techniken erwerben konnte. Und auch die ursprüngliche berufliche Tätigkeit von Josef Strobl hatte wohl Einfluss auf ihre spätere Spezialisierung auf die Dokumentation von Baustellen, Infrastruktur und Architektur. Marianne Strobl war außerdem Spezialistin für Innenaufnahmen und insbesondere eine Pionierin für Blitzlichtaufnahmen. Ab 1896 wurde Josef Strobl ebenfalls als Fotograf im Einwohnerverzeichnis geführt, beide arbeiten unter der Firmenbezeichnung »Kunst-Anstalt für Photographie Marianne Strobl« ab 1897 in der Halmgasse 3 nahe des Wiener Praters.

Ein wichtiger und langjähriger Auftraggeber von Marianne Strobl war die »Erste Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft«, für die sie Innen- und Außenaufnahmen von Schiffen anfertigte. Diese Aufnahmen wurden zu Werbezwecken in verschiedenen Drucksorten benutzt, vor allem als Bildpostkarten und zur Illustration der DDSG-Führer »Die Donau von Passau bis zum Schwarzen Meere«.

Der Donaubagger *VULCAN* stand zwar im Eigentum der DDSG, das

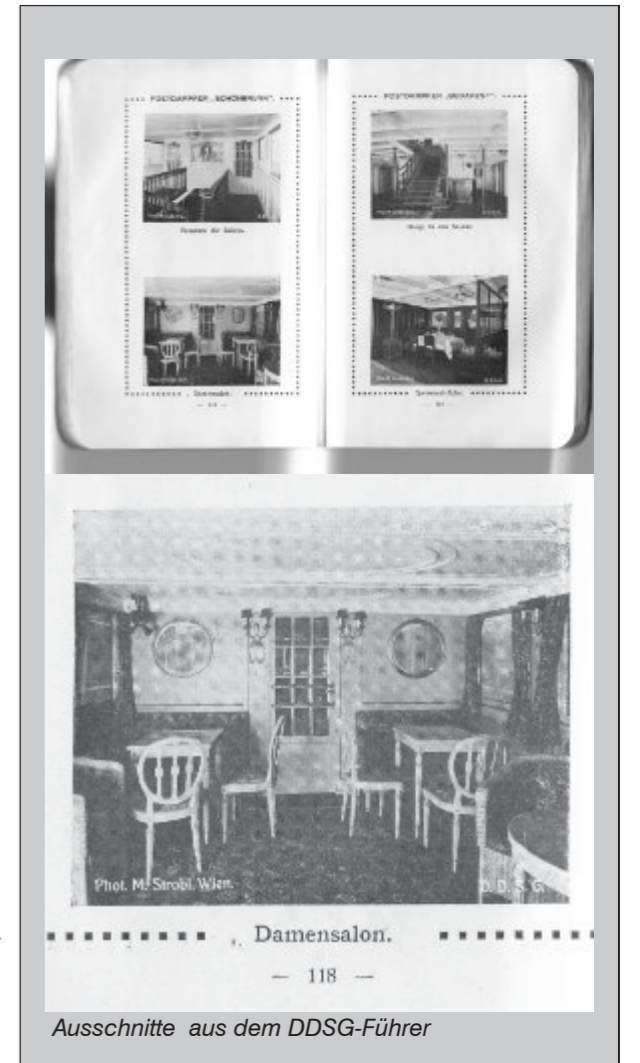
Bild ist aber höchstwahrscheinlich nicht im Auftrag der Schifffahrtsgesellschaft entstanden. Denn Marianne Strobl hat auch die umfangreichen Arbeiten zur Regulierung der Donau und die Umgestaltung des Donaukanals fotografiert. Das Bild zeigt das Baggerschiff *VULCAN* bei Arbeiten vor der Nußdorfer Wehr- und Schleusanlage, die Datierung 1906 unten rechts bezieht sich wohl auf den Zeitpunkt der Entstehung des Abzugs, nicht aber auf das Aufnahmedatum. Denn der Donaubagger *VULCAN* wurde von der DDSG bereits 1899 kassiert.

Die Aufnahme ist sicher mit 1899 zu datieren, denn das Nußdorfer Wehr und das Verwaltungsgebäude wurden erst 1899 fertiggestellt, während sich der Donaubagger *VULCAN* in diesem Jahr zuletzt im Einsatz befand. Die DDSG betrieb mehrere Baggerschiffe, die zur Freihaltung der DDSG-Anlagen im Einsatz waren. Gleichzeitig wurden die Baggerschiffe auch im Auftrag externer Kunden eingesetzt, so zum Beispiel während der Regulierungsarbeiten der Donau im Großraum Wien im Auftrag der »Donau-Regulierungs-Commission«.

Marianne Strobl verstarb bereits am 13. Februar 1917, Josef Strobl im Jahr 1922. Die Firma »Kunst-Anstalt für Photographie

Marianne Strobl« dürfte aber weiter bestanden haben, zumindest findet sie sich bis 1938 im Lehmann-Adressbuch.

*) Ulrike Matzer verfasste ihre preisgekrönte Dissertation an der Akademie der bildenden Künste; Titel: Eine Gender-Analyse von Fotografie-Historiografien am Beispiel zweier Berufsfotografinnen in Wien (1860-1914) (Red.)



Der historische Donaubagger Vulcan
(siehe Bericht auf der vorgehenden Seite)



Bildquelle:
Wien Museum Inv.-Nr. 245155

Der Donaubagger VULCAN im Einsatz im Oberwasser der Nußdorfer Schleuse zum Donaukanal. Im Hintergrund (Mitte rechts) das von Otto Wagner entworfene Gebäude der »Donau-Regulierungs-Commission«. Rechts die Schleusenanlage (Stangenwehr), darüber die Schemerlbrücke mit den beiden 4 m hohen Bronzelöwen von Rudolf Weyr.

M. Stöckl
1906
Wien

Der rätselhafte österreichische Seeoffizier Edmond Pougin von Thomas Zimmel



Ende April 1857 brach die k.k. Korvette CAROLINA zu einer Missionsreise auf, die sie entlang der südamerikanischen Ostküste bis nach Montevideo führte. Nach der Überquerung des Südatlantiks reiste das Schiff entlang der afrikanischen Westküste über Ascension Island und die Kapverden zurück nach Triest. An Bord befand sich Seekadett Josef Schellander, dessen Tagebuch von der Reise erhalten blieb und seit September 2023 als kommentierte und illustrierte Edition vorliegt.

In seinem Tagebuch notiert Josef Schellander die Begegnung mit einem belgischen Kapitän in Kapstadt (S. Bild, mit Tafelberg), der, in britischen Diensten stehend, ein Truppentransportschiff befehligte. Und Schellander erwähnt auch, dass dieser Belgier namens Bougin zuvor Offizier der österreichischen Kriegsmarine gewesen war. Im Eintrag vom 4. Jänner 1858 heißt es wörtlich:

Am 4. Jänner lief ein englischer eiserner Schraubendampfer ein, er fuhr bei der Corvette nach dreimaliger Begrüßung mit der gestrichenen Flag-

ge vorbei – PRINCESSE CHARLOTTE, befehligt von Bougin, einem Belgier, der seiner Zeit als Offizier in der österreichischen Kriegsmarine diente – (900 fl. monthly). Er hatte 800 Mann englischer Truppen an Bord, die für den Indischen Krieg bestimmt waren.

Ein rätselhafter Eintrag

Dieser Tagebucheintrag war den Bearbeitern des Schellander-Tagebuchs anfangs ein Rätsel, denn wegen verschiedener Schreibweisen seines Namens war es nicht ganz leicht, die Identität des Bougin zu klären. Tatsächlich handelte es sich um Edmond François Zéphérin Pougin, der am 29. Juni 1819 in der belgischen Stadt Mons geboren wurde.

Edmond Pougin trat bereits in jungen Jahren in die belgische Kriegsmarine ein. Bereits während seiner Ausbildung reiste er im Sommer 1837 am Schulschiff CLOTILDE an die westafrikanische Küste. Bereits 1840 wurde er zum Offizier befördert und unternahm eine Ausbildungsfahrt nach Island.

Bis 1847 reiste Edmond Pougin auf belgischen Schiffen noch zweimal nach Südostasien und einmal nach Mittelamerika. 1849 wurde er entlassen und trat in die Dienste der ersten Deutschen Reichsmarine, die von 1848 bis 1852 bestand. In dieser gemeinsamen Kriegsmarine der deutschen Staaten bekleidete er verschiedene Positionen, zuerst wurde er Stabschef von Admiral Carl Rudolph Brommy, zuletzt war er Kommandant der Dampf-Fregatte HANSA.

1852 wurde die Bundesflotte aufgelöst, die Schiffe versteigert und Offiziere und Mannschaften entlassen. Im selben Jahr trat Edmond Pougin in den Dienst der k.k. Kriegsmarine, wobei er aber nur im Rang eines provisorischen Leutnants aufgenommen wurde. Ganz offensichtlich war er mit dieser Rolle nicht glücklich und verließ schon bald die k.k. Kriegsmarine wieder. 1855 übernahm er das Kommando über den Passagier-Dampfer CONSTITUTION der neu gegründeten »Société anonyme belge des bateaux à vapeur transatlantiques«.

Nun wissen wir mehr

Dank dem Hinweis auf seine Person im Tagebuch von Josef Schellander und im bisher unveröffentlichten Tagebuch des Heinrich Freiherrn von Waldstätten wissen wir nun, dass Edmond Pougin bis in das Jahr 1858 das Kommando über den Dampfer CONSTITUTION innehatte. Denn bei dem Schiff PRINCESSE CHARLOTTE handelte es sich um dasselbe Schiff, das von der britischen Admiralität für Truppentransport gemietet worden war und temporär den Namen geändert hatte.

Laut bisherigem Forschungsstand war man davon ausgegangen, dass Edmond Pougin bereits Ende 1856 wegen technischer Mängel am Dampfer CONSTITUTION die »Société anonyme belge des bateaux à vapeur transatlantiques« wieder verlassen hatte. Tatsächlich führte er im Auftrag der Royal Navy Truppentransporte nach Indien durch. Heinrich Freiherrn von Waldstätten berichtet in seinem Tagebuch etwas ausführlicher von einem gemeinsamen Abendessen auf Einladung von Kapitän Pougin auf dem Schiff PRINCESSE CHARLOTTE.

Fahrten für die Royal Navy

Pougin erwähnte laut Waldstätten, dass er nach dem Abschluss dieser Reise die Geschäftsführung der »Société anonyme belge des bateaux à vapeur transatlantiques« übernehmen wolle. Die Fahrten im Auftrag der Royal Navy wurden mit einem Pauschalbetrag pro transportierten Mann abgerechnet, wobei für Stabs-offiziere 120, für Oberoffiziere 100 und für jeden Mann 50 Pfund Sterling bezahlt wurden. Weil auf dem

Schiff bis zu 1.000 Männer transportiert werden konnten, kam dadurch eine recht hohe Summe zusammen, die Schellander als monatliches Einkommen für den Kapitän von 900 Gulden wiedergab, was einem heutigen Wert von etwa 15.000 Euro entsprechen würde. Tatsächlich dürfte sich Pougin aber beklagt haben, dass nach Abzug der Summen für die Verköstigung der Truppe, für die Adaptierung des Dampfers und für allfällige Reparaturen an Bord, für die Reederei kein Gewinn zu erwirtschaften war.

Ob es tatsächlich Edmond Pougins letzte Fahrt nach Indien war, ist unklar. Aber bereits um 1860 hat er sich in Mittelamerika niedergelassen, wo er ein Kolonialprojekt in Costa Rica betrieben hat. Edmond Pougin wird als Vertreter der »Société Générale de Crédit de la Belgique« genannt und aus seiner Feder stammt eine Broschüre aus dem Jahr 1862, in der er das Land für belgische Auswanderer bewirbt. Nach heutigem Forschungsstand verlieren sich ab diesem Zeitpunkt seine Spuren.

Wer mehr über die Reise der Korvette CAROLINA und die vielen interessanten Begegnungen des Josef Schellander erfahren möchte, dem ist die Edition seines Tagebuchs zur Lektüre empfohlen:

Thomas Zimmel (Hrsg.): Die Reise der Korvette Carolina in den Südatlantik 1857/58.

Das Tagebuch von Josef Schellander Privat-Journal an Bord von S.M. Korvette CAROLINA während der Reise nach Brasilien etc.

Format 17x24cm, 160 Seiten, zahlr. s/w Abbildungen, gebunden, € 30,-

Bestellungen bitte an:
oliver.truelei@aon.at

Der Autor bedankt sich bei Wolfgang Meironke, der seine Forschungsunterlagen zu Edmond Pougin zugänglich gemacht hat, und bei Alfred Waldstätten, der eine Abschrift des Tagebuchs von Heinrich Graf von Waldstätten zur Verfügung gestellt hat.



FHS - Slipanlage Greifenstein für Schiffe bis 40 t

Kontakt:
info@fhsaustria.org
 +43699 10339987

Einen Sommer lang im Norden

Text: Stephan Schernikau, Bilder: Hannah Keil



Kiel, Norddeutschland,
28. Juni 2023

Die Segeljacht HOPPETOSSE liegt auslaufbereit am Steg in Kiel, Norddeutschland. Für die Reise nach Norwegen stehen gut zwei Monate zur Verfügung. Die HOPPETOSSE - viele Fahrten habe ich schon mit ihr unternommen, seit ich sie vor 32 Jahren im Alter von 20 Jahren gekauft habe.

Die HOPPETOSSE ist 27 Fuß lang und aus Bootsbausperrholz gebaut. Sie ist wohl um die 60 Jahre alt. Diesen Törn startet sie nach umfangreichen Reparaturen am Kielholz und Ruderkoker, außerdem hat sie ein neues Großsegel bekommen. Ich bin gespannt, wie sich vor allem meine Reparaturarbeiten bewähren werden.

Grenaa in Dänemark, Halbinsel Djursland, 10. Juli 2023

Abends um 21:00 Uhr laufe ich aus dem Hafen aus, Kurs Nord. Rund 80 sm sind es bis nach Skagen, dem nördlichsten Hafen Dänemarks. Der Wind weht mit ca. 5 Beaufort aus WNW, so dass ich mit gerefftem Groß und Fock gute Fahrt mache. Einige Segler begleiten mich, darunter ein Nachbau eines Wikingerlangbootes mit Drachenkopf. Ich bin erstaunt, in welchem Tempo das Drachenboot an mir vorbeizieht, und dann in der Dämmerung verschwindet.

Später lässt der Wind etwas nach. Es ist Mitternacht und eine geheimnisvolle Dämmerung liegt über dem Meer. Eine wunderbare Nacht, und es wird nicht dunkel auf See. Später kann ich einen grandiosen Mondaufgang beobachten. Der Wind lässt

nach, und ich kann das Großsegel ausreffen und die Genua setzen.

So schön die hellen Nächte hier oben sind, sie sind sie doch oft recht feucht und kühl - gerade in der zweiten Nachthälfte. Ich trage meinen dicken Anorak, Ölzeughose und an den Füßen Neopren-Schuhe mit Socken.

Morgens frischt der Wind auf wie fast immer zu Sonnenaufgang. Später am Vormittag legt der Wind noch zu und wird böig, ich habe keine Lust für die letzten paar Meilen die Fock zu wechseln, und nehme das Groß runter. Nur mit Genua laufen wir die letzten Meilen nach Skagen. Nach 13 Stunden auf See liegt die HOPPETOSSE gut vertäut in der Marina von Skagen. Draußen weht es mit guten fünf Beaufort, dazu etwas Nieselregen bei ca. 18 °C. Ich setze mich auf die Koje und frühstücke mit einem guten Kaffee. Es sind fast zwei Wochen vergangen, seitdem ich in Kiel ausgelaufen bin.

Skagen, 11. Juli. 2023

Ich hatte wirklich ein wenig Pech im zweiten Hafen, Bagenkop auf der In-



Auf in luftige Höhen!

sel Langeland. Ich bekam beide Fockschoten in die Schraube, konnte zwar unter Segeln halbwegs anlegen und dann die Schoten aus dem Propeller

schneiden, aber irgendetwas hatte sich verzogen, so dass der Propellerschaft im Retourgang gegen des Stevenrohr schlug. Also musste ich noch einmal zurück nach Kiel, um die HOPPETOSSE herauszukranen, das Ruder und die Welle auszubauen und eine neue Stopfbuchspackung



Elf Uhr Abends. BELIEVE und HOPPETOSSE im Hafen von Arendal

einzubauen, und schließlich den Motor auf dem Fundament neu zu justieren.

Ich hatte Glück und konnte die Arbeiten an einem Tag erledigen. In den nächsten Tagen kam ein Wetterumschwung mit Sturm und starken Böen. Regen jagte über die Ostsee, so dass ich zwei Tage auf der Insel Tunö eingeweht war.

Von Tunö ging es dann - immer noch bei viel Wind aus West - etwa 50 sm nach Grenaa. Als ich müde in Grenaa einlief und den Motor startete, waren schreckliche metallene Geräusche von unterhalb des Cockpitbodens zu hören - das Getriebe? Hatte die Welle oder die Schraube doch einen Schlag

abbekommen? Zum Glück nicht. Die Flanschschauben zwischen Welle und Getriebe hatten sich gelöst.

Die Motorwerkstatt am Hafen war sehr hilfsbereit und half mir mit neuen, hochfesten Schrauben und mittelfesten Schraubensicherungen aus. Später schweißten sie mir dann auch noch einen Bauteil an der Windfahne nach, und gaben mir noch ein geeignetes Stück Aluminium, das ich als Ersatz-Winschkurbel nehmen konnte. Da sie für all dies keine Bezahlung wollten, versorgte ich die Belegschaft mit guten dänischen Kuchen aus der Hafengebäckerei. Schlussendlich besorgte ich in Grenaa noch eine neue Starterbatterie, und der Motor bekam noch einen Öl- und Filterwechsel. Grenaa ist eigentlich eher ein Industriehafen, aber die kleine Stadt, die etwas weiter vom Hafen entfernt am kleinen Flüsschen liegt, ist sehr hübsch. Der Hafen ist ideal für Reparaturen und zum Ausrüsten. - Bei all dem Ärger haben sich die Reparaturen am Kiel und Ruder bestens bewährt. Das neue Großsegel mit losem Unterliek steht perfekt

Nach dem Frühstück geht's erst einmal in die Koje, um den Schlaf der letzten Nacht nachholen. Am Nachmittag werde ich von Gepolter und



Das neue Großsegel steht perfekt!

sehr vertrauten Stimmen wach: Neben der HOPPETOSSE haben Dana

und Hannah mit ihrer 20 Fuß langen BELIEVE fest gemacht.

Welch Überraschung: Skagen war zwar lose als Treffpunkt ausgemacht, aber dass wir so zeitgleich ankommen, war nicht geplant, hat sich aber ohne moderne Kommunikationstechnik ergeben...

Sie hatten mit ihrem kleinen Schiff eine stürmische Überfahrt von der Insel Läsö herüber. Nach einer warmen Dusche gibt es auf der HOPPETOSSE reichlich Pfannkuchen für alle. Ein Blick aufs Wetter sagt uns für morgen leichten Wind aus W und Sonne an, ideal um die ca. 80 sm nach Norwegen zu segeln.

12. Juli 2023

Wir laufen um ca. 10:00 Uhr aus Skagen aus, Wind W 3-4 Bft und Sonnenschein, wie herrlich. Die beiden Boote laufen entlang des Skagens Reef hinaus aufs Skagerrak. Später luven wir etwas an, um Arendal anliegen zu können. Um Skagen herum herrscht in die Ostsee hinein reger Verkehr, und es ist gar nicht so leicht, zwischen den dicken »Pöthen« hindurchzumanövrieren. Später ist es dann ruhiger.

Ich bringe die Fischleine aus und habe Erfolg: zwei große Hornfische und sechs Makrelen. Das kleine Schiff von Hannah und Dana stampft sich ordentlich in den kurzen Wellen fest, mittags warte ich auf sie und gebe Fisch hinüber. Auf der HOPPETOSSE gibt es dann auch Hornhecht gebraten mit Kartoffeln, reichlich Zwiebel, Knoblauch und Broccoli. Nachmittags flaut der Wind ab und es geht nur mehr langsam voran. Zur großen Freude von Dana und Hannah wird die BELIEVE eine Zeitlang von großen Atlantikdelfinen begleitet, welche eigentlich in diesen Gewässern selten anzutreffen sind.

Am Abend lässt der Wind gänzlich nach und die See wird spiegelglatt. Ich starte den Diesel und nehme die BELIEVE, die nur einen kleinen Außenborder hat, in Schlepp.

Später kommt wieder etwas Wind und wir können mit etwa zwei Knoten durchs Wasser gleiten. Diese Nacht ist warm. Wir sehen zu, wie das Abendrot dem Morgenrot die Hand gibt - ein wunderbares Schauspiel, das in diesen Breitengraden im Sommer die ganze Nacht anhält. Als Zugabe gibt es noch einen wunderbaren Mondaufgang, nur Sterne sind nicht zu sehen, dazu ist es einfach zu hell. Wir genießen diese wunderbare Nacht auf dem Skagerrak, die beiden Boote gleiten in Rufweite über das Wasser. So unglaublich schön kann Segeln sein, so unfassbar schön ist unser Planet mit den weiten Meeren, auf denen wir unterwegs sind!

Morgens erreichen wir unter Motor bei Sonnenschein die norwegische Küste.

Die Einfahrt in den Fjord nach Arendal ist fantastisch. Zuerst passieren wir die rauen und felsigen Außenschären. Weiter drinnen im Fjord wird es immer waldreicher, und überall stehen die kleinen norwegischen Sommerhäuschen.

Um etwa 11:00 Uhr machen wir im alten Hafen von Arendal namens »Pollen«, mitten in der Stadt, fest. Keine große Marina, nur ein Holzponton, an dem die Einheimischen mit ihren Motorbooten anlegen, um Besorgungen in der Stadt zu machen.

Die Sonne scheint, es ist fast heiß. Wir frühstücken, und dann erkunden wir die kleine, aber unglaublich schöne Stadt Arendal. Wir sind glücklich und freuen uns!

(Dieser Bericht wird in der Ausgabe 85 von »Österreich Maritim« fortgesetzt)

Aus aller Welt

Aktuelle Berichte über maritime Sachverhalte. Zusammengestellt von Peter Strecha.



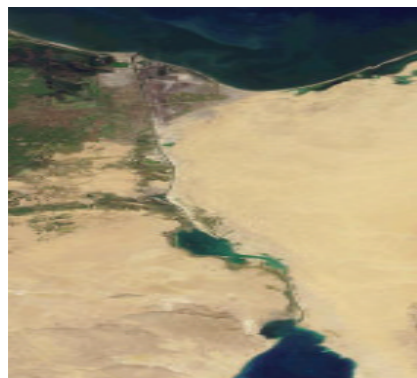
Seit dem 7. Oktober 2023 hat sich die maritime Welt (aber auch nicht nur diese) wieder in Richtung einer drastischen Verschlechterung der Bedingungen bewegt. Ein terroristischer Überfall der radikal-islamistischen Hamas auf israelisches Staatsgebiet (mit der Ermordung von 1.139 Menschen verbunden) hatte weitreichende Folgen.

Sie werden sich fragen, was dieses Ereignis – anscheinend *a priori* ohne Bezug zu maritimen Belangen – in unserem Magazin erscheinen lässt? Nach einem geflügelten Spruch werden wir uns »noch wundern«!

Doch der Reihe nach:

Der Suezkanal

Alle großen Reedereien ordern zur Zeit keine Schiffe durch den Suezkanal, dessen östliches Ufer liegt keine 200 Kilometer vom Gazastreifen entfernt. Dies wäre an sich noch kein



Suezkanal: Satellitenbild des Kanalverlaufes (NASA Public Domain)

Problem für den Kanalbetrieb, jedoch haben jemenitische Huthi-Milizen als Folge der israelischen Vergeltungsmaßnahmen gegen die Hamas begonnen, am südlichen Zugang zum roten Meer, »Bab al-Mandab« (dt. Tor der Tränen) zivile Schiffe zu beschießen. Aufgrund der dadurch enorm angehobenen Versicherungs-

prämien entsteht damit ein ernsthaftes Problem für den Welthandel. Hier einige wirtschaftliche Daten zum Suezkanal:

- 10-12 % des gesamten Welt-Frachtvolumens laufen über diesen;
- Davon 30 % des Containerfrachtaufkommens;
- Rd. 50 Einheiten passieren den Kanal pro Tag;
- Gebühren bis 460.000 Euro können fällig sein;
- Wirtschaftliche Bedeutung für Europa: Der Suezkanal ist die wichtigste Importroute für Erdöl(producte).

Aber warum soll all dies das ein Jahrhundertproblem sein? Lesen Sie bitte weiter ...

Der Panamakanal

Sie erinnern sich: Spätestens seit dem



Panamakanal: Brücke »Puente de las Americas« am Kanalscheitel (Wikipedia Lizenz CC-BY-SA-3.0)

heißen Sommer 2023 werden immer wiederkehrende Pressemeldungen über bedenklich zurückgehende Wasserführung des Rio Chagres (Gatun-See als Pufferspeicher), der den Kanal speist, veröffentlicht. Für 2024 sind folglich lediglich 18 Schleusungen pro Tag zugelassen.

Obwohl Panama tausende Kilometer vom Kriegsgeschehen im Nahen Osten entfernt ist, wird der eingeschränkte Kanalbetrieb im Zusam-

menwirken zum kumulierten, globalen Problem, wenn der Suezkanal nicht sicher passiert werden kann. Und die Hypothese sei erlaubt: Klimaerwärmung und/oder »El Niño« sind hier als ursächlich anzusehen. Erst mit Beginn der Regenzeit im Frühjahr 2024 ist eine leichte Entschärfung zu erwarten. Selbst die bei der Kanalerweiterung ab 2007 sukzessive eingebauten Sparschleusen können die prekäre Lage nicht mildern. Mit drei Sparebenen können 60 % des Schleusungswassers eingespart werden.

Nach Medienberichten liegen bereits 120 Frachter auf Reede, die nicht den Weg um Kap Hoorn nehmen wollen, »in Warteschleife«. Der Normalbetrieb läuft im Panamakanal nach den Regulationen der *Autoridad del Canal de Panamá (ACP)* dergestalt ab:

- Durchfahrt in Reihenfolge der Ankunft in einem Kanalhafen (Colon am Atlantik bzw. Balboa am Pazifik);
- Pro Tag können 24 (von 40 möglichen) Passagen vorab gebucht werden;
- Für ein 4.600 TEU-Schiff (TEU, Twenty-Foot Equivalent Unit) fallen typisch 310.000 Euro an Passagegebühren an.

Folgen für den Seehandel

Militärisch kann der Handelsweg durch das Rote Meer nicht geschützt werden. Das hat zur Folge, dass weite Umwege notwendig werden. Wenn von Ausgangshäfen in China anstatt durch den Suezkanal um das Kap der guten Hoffnung gefahren werden muss, verlängert sich die Fahrtstrecke um 6.000 Kilometer. Die Schiffe sind – bei höheren Treibstoffkosten – länger mit ein und demselben Transport

belegt. Als Folge schießen die Frachtraten in die Höhe, und die Kursanstiege der Reedereien waren bereits am 16. Dezember merkbar ...

Was ist also zu tun?

Unter der Bezeichnung »Operation Prosperity Guardian« (auf deutsch etwa »Operation Wächter des Wohlstands«) wurde eine Koalition zum Schutz der Schifffahrt ins Leben gerufen. Der US-Verteidigungsminister Lloyd Austin verkündete die Gründung dieser maritimen Sicherheitsinitiative, deren Ziel es ist, Bedrohungen durch die Rebellen der Huthi-Truppen gegen den internationalen Seehandel entgegenzuwirken.

Gesteuert wird die »Combined Task Force 153« unter Führung eines Admirals der US Navy, Konteradmiral Charles Cooper II, das Hauptquartier befindet sich in Bahrain. Beteiligte Schiffe:

- HMS DIAMOND (Daring-Klasse),
- HMS LANCASTER (Duke-Klasse),
- HMS CHIDDINGFOLD (Hunt-Klasse),
- HMS MIDDLETON,
- HMS BANGOR,
- RFA CARDIGAN BAY,
- IFS VIRGINIO FASAN (FREMM-Klasse, Fregatte aus französisch-italienischer Kooperation),
- ferner drei US-Zerstörer und ein französisches Kriegsschiff.

Die Europäische Union diskutiert ebenfalls bereits über die Sicherung der Schifffahrt im Roten Meer. Als Option für die EU gilt eine Erweiterung der Antipiraterie-Operation »Atalanta«. Deutschland will sich nach Medienberichten der Mission ebenfalls anschließen (Stand: Ende Dezember 2023), hat jedoch kurzfristig kein geeignetes Schiff für einen Einsatz im Roten Meer verfügbar.

Beispielbilder für die Schiffsklassen der zum Einsatz vorgesehenen Einheiten



Daring-Klasse (HMS Dauntless)
Albion, CC-BY-SA 3.0



Duke-Klasse (HMS Argyll)
LA(Phot) Bernie Henesy, Open Government License



Hunt-Klasse (HMS Ledbury)
Brian Burnell, GNU Free Documentation License



FREMM-Klasse (Luigi Rizzo)
Mark Harkin, CC-BY-2.0

Weitere für den Seehandel gefährliche Regionen

Die Straße von Hormus

Hier zeigt sich eine unmittelbare Auswirkung der Geschehnisse im Nahen Osten. Die USA, Frankreich und Großbritannien haben bereits Militärschiffe in der Region, Deutschland prüft den Einsatz der Marine. Die Reeder müssen in solchen Fällen für gewöhnlich »Sicherheitsabgaben« zahlen. Diese verrechnen sie dann den Kunden weiter.

Die Straße von Taiwan (Formosa-Straße)

Diese 180 km breite Meerenge liegt zwischen der Provinz Fujian im Westen und der Insel Taiwan. Die USA und viele andere Länder sehen die Seestraße als internationales Gewässer an.

China sieht die Insel Taiwan samt den umliegenden Gewässern als sein eigenes Hoheitsgebiet an und tritt zunehmend aggressiver gegenüber Taiwan auf (u.a. Drohung einer gewaltsamen Annexion der Insel) und hat seit Oktober 2021 sein Drohpotential drastisch erhöht.

Angesichts der Zuspitzung dieses Konflikts ab 2010 haben die USA die »Free and Open Indo-Pacific-Initia-

tive« gegründet, um möglichen Einschränkungen der internationalen Handelsschiffahrt durch China – nicht nur in der Formosastraße – entgegenzutreten.

Die Straße von Malakka

Die Insel Sumatra wird durch diese Seestraße von der Malaiischen Halbinsel getrennt.

Sie besitzt eine hohe strategische Bedeutung aufgrund des hohen Schiffsverkehrs-Aufkommens.

Historisch war die Straße von Malakka lange Zeit eine der am stärksten von Piraten heimgesuchten Wasserstraßen (z.B. Kaperung des Tankers CHERRY 201 im Jahr 2004). Die Piraterie gilt im Moment jedoch als erfolgreich bewältigt

Wie ging es bis dato weiter?

- Aus Kostengründen entschieden sich mehrere große Reedereien, wieder die Route über das Rote Meer und den Suezkanal zu nehmen; kurz danach wurden erneut Handesschiffe aus dem Jemen beschossen.
- Nahe der südlichen Ansteuerung des Roten Meeres: Piraten kaperten vor Somalia ein Han-

delsschiff; mehrere Bewaffnete erlangten die Kontrolle über das Schiff. Die von Indien entsandte INS CHENNAI konnte binnen eines Tages alle 21 Besatzungsmitglieder befreien.

Nachtrag: Fast kein Tag vergeht ohne Meldungen dazu. Die europäische Wirtschaft ist in Sorge wegen Preissteigerungen für Waren aller Art aus Fernost. Die Vereinigten Staaten und auch Großbritannien schlagen wiederholt gegen pro-iranische Milizen zu. Ein Ende dieser Spannungen liegt derzeit in weiter Ferne ...



Das vielfach aktive und erfolgreiche FHS-Schiff AGLAIA unter Vollzeug auf Steuerbordschoten.

Arbeitsbericht der FHS-Sektion »Am Wasser« für das Jahr 2023

Aktueller Bericht von Sektionsobmann Kpt. Edgar Wilhelm



Das Matrosenquartier

Die Funkgeräte und sonstiges teures Zubehör sind vorübergehend in ein privates Quartier umgezogen. Zu allererst wurde das Altholz aus der unteren Etage - Raum für die Kojen der Mannschaft - ausgeräumt, damit wir zu den demolierten Wand- und Deckenverkleidungen vordringen konnten.

Jetzt hatten wir endlich einen Überblick, und die ersten Wandelemente kamen wieder an ihren angestammten Platz. Der untere Raum, das ehemalige Schlafquartier für die Matrosen, soll für unsere Akten, Ordner, alte Pläne und Zeichnungen als Archiv für alle Interessenten umgestaltet und eingerichtet werden.

Am Arbeitsplan für das Frühjahr 2024 steht die Neulackierung der Decke, der Wände und der Bodens. Danach soll die elektrische Installation – so weit es möglich ist – wiederhergestellt werden. Die Oberlicht-Fenster müssen neu eingeglast und eingedichtet werden. Erst wenn diese Arbeiten abgeschlossen sind, haben wir einen trockenen Raum zur Verfügung und können mit der Einrichtung beginnen

Nach Abschluss dieses Arbeitsabschnittes werden wir wieder berichten!

Der Laderaum 1

Wir wussten schon, dass in diesem Laderaum noch einiges altes Gerümpel lagert. Bei einer Begehung im Herbst sind wir dann doch erschrocken, was da so an Altholz, Brettern und Leisten, alten Dosen, Isoliermaterial und sonstige undefinierbare Besonderheiten lagern. Es entstand der Eindruck, dass diese Sektion seit langem als Mülldeponie verwendet wurde. Resigniert und frustriert schlossen wir diesen Laderaum wieder. – In nächster Zeit sollen aber das Holz und das Gerümpel entfernt werden, um eine spätere Nutzung vorzubereiten.

Der Laderaum 2

Hier arbeiten wir jetzt schon zwei Saisonen lang, wir haben an unseren monatlichen Arbeitstagen die morschen Bodenbretter entfernt und hunderte Kilo alten Schutt, Kohle, Erz, Kalk und Sand aus der Bilge geschaufelt, hochgezogen und mit Schubkarren ans Ufer verführt. Das war die Basis, um weiter machen zu können. Sobald es wieder etwas wärmer wird, werden wir mit der Verlegung der gespendeten Bodenbretter beginnen. Wenn der Boden fertig ist, kommt die Innenseite der Bordwände dran. Danach möchten wir mit der Gestaltung und Einrichtung beginnen.

Ach ja, ich habe ganz vergessen, zu erzählen, was eigentlich geplant ist: Im Laderaum 2 soll ein Mehrzweckraum entstehen, für Sitzungen, Versammlungen, Veranstaltungen und Ausstel-

lungen. Es ist noch ein weiter Weg bis dorthin – also an die Arbeit liebe Freundinnen und Freunde, wir wollen das schaffen!

Der Laderaum 3

Dieser Laderaum ist schon seit einigen Jahren unsere Werkstätte und Materiallager, in dem unsere Maschinen und Werkzeuge bereitstehen. Ohne diese Werkstätte könnten die vielen kleinen Reparaturen, die Instandsetzungsarbeiten am Güterkahn selbst, an den kleinen historischen Holzbooten oder auch an den neueren Segelbooten gar nicht durchgeführt werden.

Der Laderaum 4

Hier soll in Zukunft eine Werkstätte für Motoren und Metallbearbeitung entstehen. Bevor wir aber so weit sind, ist noch einiges zu tun

- Abdichten von zwei undichten Stellen,
- Entfernung von alten und morschen Wandverkleidungen (»Wegerung«) und
- Einbau eines neuen, tragfähigen Bodens (Ersatz der historischen »Bodenstreu«). Zum Brandschutz bei Schweiß- Flex- und Schleifarbeiten wird der Boden dann mit starken Blechen verkleidet.

Eine alte Drehbank wurde von einem Vereinsmitglied bereits renoviert und wartet nun darauf, in dieser Sektion aufgestellt und in Betrieb genommen zu werden. Im vergangenen Jahr wurde auch ein gespendeter 12 kW starker Generator renoviert und eingebaut, er läuft jetzt wieder wieder einwandfrei und bringt uns den so notwendigen Strom für unsere Maschinen (Dank an Karl Riegler und Karl Liedlbauer).

Die Steuermannswohnung

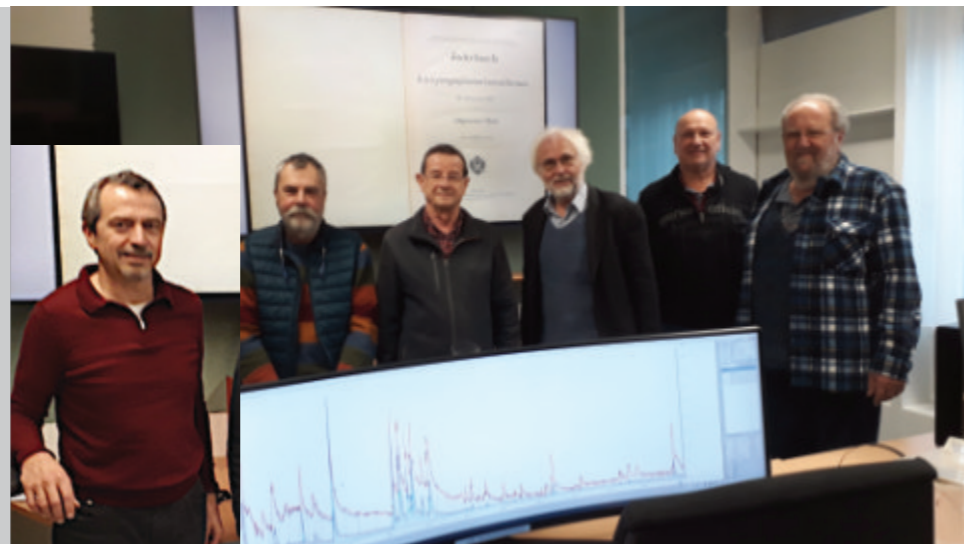
Derzeit befinden sich auch noch alle alten Pläne und Dokumentationen hier, diese sollen dann in unser Archiv in das Matrosenquartier übersiedeln. Erst wenn dies erledigt ist, können wir den vorhandenen Platz besser nützen und auch für mehr Personen eine Sitzgelegenheit anbieten.

Die Küche haben wir fast fertiggestellt und diese ist schon benützbar. Jetzt in der kalten Jahreszeit beheizen wir den alten Meller-Ofen mit selbst gewonnenen Holzresten - bei Tee oder Glühwein machen wir schon die Pläne für die kommende Saison. Wenn es die Temperaturen dann wieder zulassen, sind wir lieber oben am Dach der Steuermannswohnung. Dort haben wir mehr Platz und schöne Aussicht!



Zur Veranschaulichung der vielfältigen Arbeiten an Güterkahn und an der FHS-Lände (im Uhrzeigersinn von links oben): Entfernen von Ladungsresten und vielfältigem, nicht identifizierbarem Material aus den Laderäumen; Schadensbild an der hölzernen Wegerung, welche noch vielfach mit rostigem Eisenblech abgedeckt ist; Lagerung des ausgebauten Abfallholzes an der Lände; Einbau eines grundüberholten Stromgenerators im Laderaum 4; In der Mitte der Bildauswahl: Bugsektion des GK 10065

Am 17. November stattete eine FHS-Abordnung der Sektion »Am Wasser« dem Amt d. NÖ Landesregierung in St. Pölten einen Besuch ab. Thema war eine Demonstration des Hydrographischen Dienstes und eine Führung durch den »Hochwasser-Nachrichtenraum«. Die technischen Einrichtungen und die Leistungen waren beeindruckend, und die anschließende Fachdiskussion mit dem Leiter der Hydrographie, Herrn DI Franz Higer (links im Bild), ließ keine Wünsche offen.



Arbeitsberichte aus unseren Sektionen

Aktueller Bericht der Sektion »ex-Museumshafen« aus dem Norden Irlands



Die Sommer-Erkundung des Jahres 2023 führte die Interessensgruppe »Alter Museumshafen« (heute Teil der FHS-Sektion »Am Wasser«) ins nördliche Irland. Über einen Höhepunkt, das Titanic-Museum, wurde bereits in Österreich Maritim Ausgabe 83 kurz berichtet. Der nunmehrige Beitrag widmet sich dem nördlichsten Leuchtturm des »irischen Festlandes«.



Leuchtturm Fanad Head, Irland, Co. Donegal



Blick gegen E über die Leuchtturm-Galerie auf die Mündung von Lough Swilly

Ein historischer Schiffbruch

Oftmals hatte ein Schiffbruch die Errichtung eines Leuchtturms zur Folge. HMS SALDANHA, eine Fregatte der Apollo-Klasse der Royal Navy, lief 1812 während eines heftigen Sturmes auf die Felsen nahe Fanad und strandete dort. Das mit 36 Kanonen bewaffnete Schiff patrouillierte in den Gewässern um Irland und bildete einen Teil der Blockade gegen das napoleonische Frankreich.

Alle Menschen an Bord, mehr als 350 Mann, verloren ihr Leben. Das einzige gerettete Lebewesen war der Schiffspapagei, welcher ein silbernes Halsband mit der Aufschrift *Saldanha* trug.

Unmittelbar nach der Tragödie schrieb Capt. Hill von der Royal Navy an das *Ballast Board* (Gremium für Schiffssicherheit, gegründet 1707, ab 1867 *Dublin Port and Docks Board*, heute *Dublin Port Company*, Red.), dass bei Fanad ein Leuchtturm dringend notwendig wäre. Nach seiner Annahme wäre HMS SALDANHA nicht verloren gegangen, hätte es ein an dieser Stelle ein Leuchtturm gegeben. Das Ersuchen von Capt. Hill wurde vom *Ballast Board* ohne Einwände angenommen.

1871 setzte sich der Duke mit Unterstützung zahlreicher Unterzeichner für eine bessere Ausstattung mit



Die heutige Lichtquelle von Fanad Head ist ein LED-Array (natürliche Größe ca. 25 cm inklusive Kühlkörpern); an der Einbaustelle ist die Fresnel-Linse zu erkennen

Leuchtuern im Lough Swilly ein. Als Ergebnis inspizierte *Trinity House* (englische Leuchtturmbehörde, Red.) das Gebiet und schlug Änderungen am Leuchtturm in Fanad sowie die Neuerrichtung von weiteren Feuern bei Dunree Head und Bunrana Pier vor. Am Hauptleuchtturm wurden Aufrüstungen vorgenommen, und die zusätzlichen Lichter wurden ordnungsgemäß gebaut und 1876 in Betrieb genommen.

Noch mehr Verbesserungen wurden gemacht, als ein neuer Turm für Fanad errichtet wurde. Anstelle des Reflektors wurde die bis dahin im Leuchtturm auf Tory Island verwendete Fresnel-Linse als neue Optik eingebaut; Tory Island ist ein Felsen 14,5 km vor der NW-Küste von County Donegal.

Der neue Turm in Fanad war größer und höher als der ursprüngliche, und es wurden weitere Unterkünfte hinzugefügt. In dieser Form ging das Leuchtturm 1886 in Betrieb. Ein zusätzliches Hilfslicht in einem der Fenster am Erdgeschoß des Turmes leuchtete über Limesburner Rock, ein unterseeisches, gefährliches Schifffahrtshindernis.



Aufnahme aus der Laterne des Leuchtturms, die Färbung der Verglasung für den roten Sektor ist deutlich sichtbar.

1975 wurde das Feuer elektrifiziert und automatisiert. Bei Pensionierung des Hauptwärters am 30. September 1983 wurde Fanad Head als beaufsichtigte Station neu eingestuft.

Fanad ist eines von elf Leuchtuern im County Donegal. Die anderen sind St John's Point, Rotten Island, Rathlin O'Birne, Ballagh Rocks, Arranmore, Tory Island, Dunree, Moville, Inishowen, und Inishtrahull.

In Lough Swilly befindet sich auch die Stelle eines weiteren bedeutenden Schiffsbruchs: jener des britischen Ozeandampfers SS LAURENTIC der White Star Line, gebaut bei Harland and Wolff in Belfast. SS LAURENTIC wurde zu Beginn des Ersten Weltkriegs in ein bewaffnetes Handels-

schiff konvertiert. 1917 verließ das Schiff Liverpool mit Ziel Halifax in Kanada. An Bord waren 479 Personen und auch eine geheime Goldladung, mit der in Kanada und den Vereinigten Staaten Munition gekauft werden sollte. Ein bewaffneter Begleitschutz sollte bei Fanad dazustoßen, aber ein Gewittersturm verhinderte das Auslaufen der Eskorte. Trotz mangelnder Eskorte und Berichten von U-Boot-Sichtungen im Lough Swilly entschied sich der Kommandant der LAURENTIC, Kapitän Norton, die Atlantiküberquerung fortzusetzen.

Kurz nach dem Auslaufen aus Bunrana kollidierte die Laurentic mit zwei Minen, die vom deutschen U-Boot U-80 gelegt, viele Todesopfer waren zu beklagen. Noch Wochen danach wurden Leichen an Land gespült. Taucher der Royal Navy konnten 3.211 Goldbarren bergen, 22 Barren wurden jedoch nie mehr gefunden. Das Wrack der SS LAURENTIC liegt 4,8 km nordöstlich des Leuchtturms Fanad.

Fanad ist zu einem speziellen Schutzgebiet ernannt worden, und auch ein Naturreservat wurde vorgeschlagen. Finnwale, Minkwale, Orcas, Delfine, Meeresschildkröten und Robben wurden in der Umgebung gesichtet. Fischotter, Eidechsen und irische Feldhasen findet man ebenso in dieser Gegend.

Peter Strecha

Exkurs: Fresnel-(Stufen-)Linsen

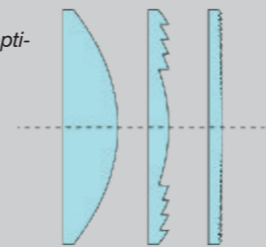
Wenn für den Einsatz optischer Linsen die Masse oder die Dicke der Linsen eher ausschlaggebend ist als die optische Qualität, setzt man Fresnel-Linsen ein. Die Bauform ist 1822 vom französischen Physiker Augustin Jean Fresnel ursprünglich für Leuchttürme entwickelt worden.

Brennweiten können für große Feuer bis zu 1 m betragen, bei einer Masse von über 5 t.

Fresnel-Linsen werden/wurden auch eingesetzt bei Spiegelreflexkameras oder Overhead-Projektoren (Sie erinnern sich?)..

Nach Augustin Jean Fresnel wurde 1808 auch ein U-Boot der Französischen Marine der Pluviöse-Klasse benannt.

Schemazeichnung verschiedener optischer Linsen gleicher Brennweite: Links eine herkömmliche Linse, In der Mitte eine Fresnel-Linse, Rechts eine Micro-Fresnel-Linse.



LeoDE, lizenziert unter CCA-SA 4.0

Bericht der Sektion Escadre: Aktivitäten 2023
Text und photographische Aufnahmen: Georg Schaller



Werte Interessenten an der Traditionescadre der k.u.k. Kriegsmarine!

Leider muss ich den letzten Bericht der Escadre im heurigen Jahr mit einer traurigen Mitteilung beginnen: im Oktober dieses Jahres hat uns der Begründer der Escadre, Walter Simmerl, für immer verlassen. Völlig unerwartet verstarb er nach einer Radtour.



Walter hat nicht nur die Escadre ins Leben gerufen, zuerst als Interessensgruppe, dann als Sektion, er hat sie auch bis zu seinem allzu frühen Ende mit Leben erfüllt. Auch, als er mir den Befehl gab, die Escadre weiterzuführen (er wollte sich nicht so gerne um Organisatorisches kümmern), blieb er aktives (und begeistertes) Mitglied. Walter war für uns so etwas wie ein »Rattenfänger«: durch seine liebe und gewinnende Art liefen ihm die Mitglieder nur so zu.

Zu seiner Verabschiedung in Kirchham waren doch viele von uns in Uniform erschienen, Kamerad Pater Petrus Schuster sprach ein Gebet und Gedenkworte, und mein Stellvertreter und Walters langjähriger Freund FrgKpt i.Tr. Gerhard Kammerer fand bewegende Worte des Abschieds, insgesamt, so habe ich auch von anderen erfahren, war es ein würdiges Ereignis. Seine liebe Frau Monika wird uns stets ein Ehrengast bei allen Treffen sein.

Ich habe in einer früheren Ausgabe von »Österreich Maritim« angekündigt, über eine neue Veranstaltung berichten zu wollen – was ich hiermit nachhole. Das Infante-



Graz, IE 27: k.u.k. Admiral, flankiert von weiteren Truppengattungen



Frühjahrsparade in Linz: Utopische Nachrichtenübermittlung?

rieregiment 27, das Grazer Hausregiment, feierte am 12. Februar ein großes Fest zum Gedenken an die Schlacht bei Oeversee, bei der es eine wichtige Rolle spielte. Antreten und Festreden vor dem Denkmal von Herzog Wilhelm von Württemberg, danach Marsch zur Stadtpfarrkirche, nach dem Gottesdienst gemeinsames Essen. Eine gut organisierte Veranstaltung, um so erstaunlicher, als das Traditionsregiment erst 2019 gegründet wurde und sich dann



Lisa: Teilnehmer von FHS und Kriegsmarine-Archiv; unten die mehrsprachige Gedenktafel

zwei Jahre einem Verbot gegenüber. Auch großartig, dass dieses Regiment aus ganz jungen Mitgliedern besteht!

Wie immer war die Frühjahrsparade in Linz ein gut organisiertes Highlight, hier mögen die Bilder sprechen.

Auf der Reise des Kriegsmarinearchiv (KMA) nach Kroatien vertrat ich nicht nur die Escadre, sondern organisierte auch eine kleine, militärische Gedenkfeier für die Gefallenen beider Seeschlachten vor Lissa.

Am 28. Mai durfte ich wieder die befreundeten Dragoner in Laxenburg mit Ton-Unterstützung unterstützen, ebenso wie am 25. Juni.

Für uns etwas Neues, aber bestens Gelungenes war die Feier der Deutschmeister in der Maria Theresien-Kaserne, zu der auch wir geladen waren. Dass unter dem Kommando von Alfred Cunat alles bestens passt, war anzunehmen, wunderbar auch die Verpflegung in der Kaserne. Erfreulich auch die Auszeichnung für unser FHS-Mitglied Andrea Stubner für ihre Verdienste.

Auch das »Imperiale Fest« in Baden fand heuer wieder in gewohnter Form statt.

Etwas ganz Besonderes war heuer das Kaiserfest in Bad Ischl, erstens, weil es endlich wieder ohne unakzeptable Beschränkungen stattfinden konnte, und zweitens, weil am 18. August alles nach militärischen Traditionen ablief und der Kitsch verbannt war. Neben der perfekten Organisation erfreute am späten Nachmittag die bestens gelungene Darbietung des »Traumes eines Österreichischen Reservisten« von C.M. Ziehrer mit 250 (Laien-)Darstellern – Gratulation!



Von Schwarzgelbowitz bis Karlstadt vereint im Gleichschritt ... Das ist keine Utopie!

Ein Pflichttermin, den leider immer weniger Escadremitglieder wahrnehmen, ist der jährliche Generalrapport der UEWHG (Union Europäischer WehrHistorischer Gruppen), diesmal in Karlovac. Unsere kroatischen Kameraden wollten den Generalrapport schon früher ausrichten, das scheiterte jedoch an den Reiseverboten. Diesmal ist alles gelungen, ein wunderbares Wiedersehen mit Kameraden und Freunden, Unterbringung in einem zauberhaften Hotel mit Bademöglichkeit am Fluss (die Vier-Flüsstadt Karlovac kann in den Gewässern Korana, Kupa,

Mrežnica und Dobra hohe Wasserqualität aufweisen, Red.); eine Überraschung war die Burg mit dem Burgstüberl, und dieses besitzt – bitteschön – gar zwei Gault Millau-Hauben!

Beim Totengedenken des Marineverbandes Wien in der Michaelerkirche waren wir natürlich auch wieder vertreten.

Bei einer Produktion der Pammer-Film über Österreichisch-Ungarische U-Bootkommandanten durften die Kameraden Dr. Hubert Gangl, Peter Hofer und ich österreichische Seeoffiziere filmisch darstellen.

Auch der Einladung zur Herbsttagung des Österr. Cavallerieverbandes folgten wir, und die große Weihnachtsfeier der Sachsen dragoner und des PzBtl 33 in Schloss Rothschild in Reichenau a.d. Rax verlief nicht ohne Beteiligung der Marine.



Marineverband / Kriegsmarine-Archiv: Nachsitzung beim Totengedenken

Zum Abschluss möchte ich nur noch unseren Stammtisch in Stift Kremsmünster erwähnen, den unser Kamerad und Bruder im Stift, Pater Petrus Schuster, organisiert hat, vielen Dank dafür!

Ich denke, wir können auf ein trauriges, aber auch interessantes Jahr zurückblicken. Für die Zukunft wünsche ich mir, wie immer, eine bessere Beteiligung an den verschiedenen Ausrückungen!

VIRIBUS UNITIS!
Georg Schaller



Ceterum: Admiral I.Tr. Dr. Hubert Gangl beim Studium der Manöverunterlagen; Pater Petrus sorgt für den nötigen Segen

Berichte aus unseren Sektionen – Chronik

Aktuelle Berichte der Sektion »Am Wasser«, Text und Bilder Martin Belohrad



08. Juli 2023, Altarm Greifenstein



Die Ulmer Schachtel »ULM« mit 32 Männern an Bord ankerte unterhalb der Traverse, nahe der »Biotopinsel« bei unserer FHS-Lände, StromKM 1948,5 r.U. Die einem traditionellen Schiff nachempfundene Schachtel (immer noch so genannt, obwohl heute aus Schiffbaustahl hergestellt und von Dieselmotoren angetrieben), misst knapp 20 Meter, wurde in früheren Zeiten von den Österreichern »Schwaben-Platte« genannt.

Seit dem Mittelalter wurden von den Donauschiffern Waren donauabwärts (»Naufahrt«) transportiert, zur Zeit der Gegenreformation auch Auswanderergruppen. Nach Ende der kommerziellen Schachtelfahrt begann 1914 die Tradition der »Gesellschaftsfahrten« auf der Donau.

09.-10. September 2023, bei der ehemaligen Schiffswerft in Korneuburg: Hafenfest

Wir waren auf Einladung von Kpt. Hubert Giracek am 10.09.2023 mit dem GNOM und mit Karl Rieglers Schiff INN beim Hafenfest Korneuburg zu Gast. Es war eine Reihe von Traditionsschiffen anwesend, so zum Beispiel der Dampfschlepper PASCAL, aber auch die beiden, im Besitz des Heeresgeschichtlichen Museums Wien befindlichen ex-Patrouillenboote NIEDERÖSTERREICH und



OBERST BRECHT. Höhepunkt des Rahmenprogrammes war der Seemannschor »Admiral Tegetthoff« aus Graz.

Vorschau: Ausstellung »Werft – Berufe & Ausbildung«
»Schiffbau ist die Kunst, viele Spezialisten so zu koordinieren, dass in der vorgesehenen Bauzeit zu den kalkulierten Kosten ein funktionierendes Schiff entsteht« (zit. nach Museumsverein Korneuburg, 2023)
Dauer der Ausstellung: 17. Dezember 2023 bis 25. August 2024

Zeiten: an Sonntagen von 09:00 bis 12:00 und nach Voranmeldung

Ausstellungsort: Stadtmuseum Korneuburg, Dr. Max Burckhard-Ring 11, 2100 Korneuburg

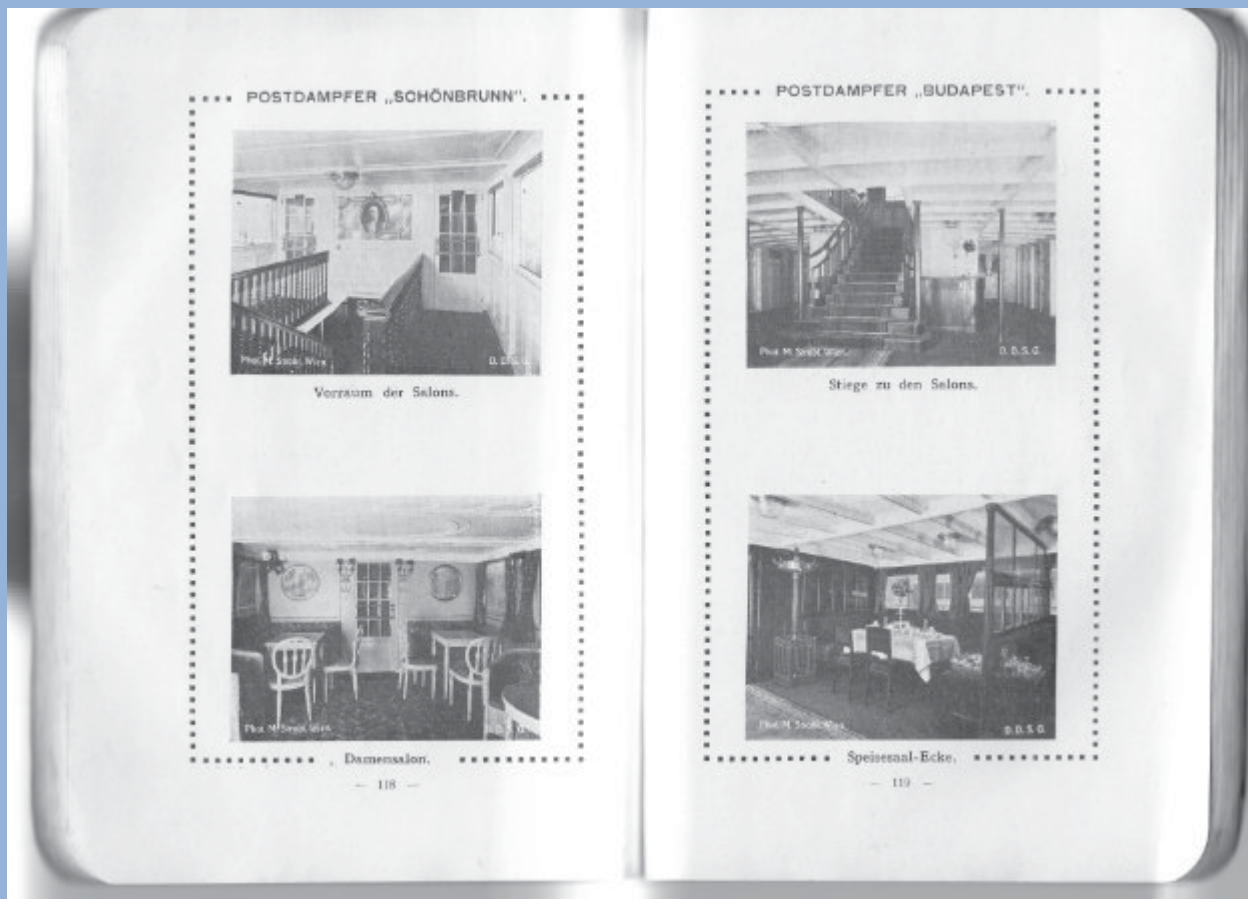
Tel.: 0681 81351610 (So-Di 09:00 - 12:00)

Mail: museum@museumsverein-korneuburg.at

Veranstalter: SEFKO, Stadtmarketing und Museumsverein Korneuburg



Historische Bilder von historischen österreichischen Postdampfern aus dem
DDSG-Führer (siehe auch die Berichte auf Seite 20-23 dieser Ausgabe)



KARNER

KRAFTVOLL AN JEDE AUFGABE

Karner GmbH

Hauptstraße 3

3422 Greifenstein

Telefon: +43 (0)2242/3224)

E-Mail: erdbau@karner-gmbh.at

**Unsere
Tätigkeitsbereiche:**

**Abbruch- und
Rodungsarbeiten**

Erdbauarbeiten

**Entsorgung
Baurestmassen/
eigene
Bodenaushubdeponie
/Recyclinganlage**

**Natursteinmauern/
Außenanlagen**

**Sand, Schotter,
Recyclingmaterialien**

**Straßen- Plätze- und
Wegebau**