

Zeitschrift der Freunde Historischer Schiffe

Ausgabe 35

September 2009

Preis: € 7,-

Österreich Maritim



**100 Jahre Wörtherseeschiff THALIA
RC 44 Rennen am Traunsee**



Traunseewoche: OBERÖSTERREICH AUT44 während eines Rennens (Foto: GEPA-Pictures)



MS MUCKENDORF kehrt aus Frankreich zurück (Foto: Peter Rousavy)

Inhalt

↓ 100 Jahre Wörtherseeschiff THALIA	4
↓ von Jörg Prix und N. A. Sifferlinger	
↓ RC 44 Rennen am Traunsee, von Katrin Strobl	6
↓ Der Untergang des österreichischen Lloyd dampfers MEDUSA am	9
↓ 12. Februar 1898 von Nikolaus A. Sifferlinger	
↓ Rückkehr der MUCKENDORF, von Peter Rousavy	10
↓ MCP Schiffe mit österreichischen Städtenamen	12
↓ von Nikolaus A. Sifferlinger	
↓ Mit der RANNA von der Moldau zur Ostsee, Teil 2,	13
↓ von Gerhard und Ingrid Gottinger	
↓ Dock 40, von Erwin F. Sieche	16
↓ Südseereise, von Volker Keller	17
↓ Computeranimationen von der k.u.k. Kriegsmarine	20
↓ von Werner Warnecke	
↓ Sie ruhen in fremder Erde – Marinegräber in Übersee	21
↓ von Erwin Sieche	
↓ Aktuelles, von Nikolaus A. Sifferlinger	22
↓ Havarie SCHÖNBRUNN und ADMIRAL TEGETTHOFF	23
↓ von Hubert Giracek	
↓ Donaukanaltreiben 2009, von Hubert Giracek	24
↓ Unter Marinefunkern ist Österreich eine beachtliche „Seenation“	25
↓ von Werner Pfeiffer	
↓ Aus dem Verein, von Gustav Poinstingl	26
↓ Ausflug der Allgemeinen Sektion am 21. Juni 2009	28
↓ von Georg Schaller	
↓ Aus der Sektion Museumswerft, von Hubert Giracek	29
↓ Aus der Sektion Historiker, von Oliver Trulei	30
↓ Aus der Sektion Modellbau, von Robert Tögel	31
↓ Leserbrief	33
↓ Buchbesprechungen	34

Redaktionsteam der vorliegenden Ausgabe: DI Otto Bohdal, Kapitän Hubert Giracek, Angelika und Alexander Herburger (Produktion), DI Gustav Poinstingl, Lucy Preller (Cheflektorin), Georg Schaller, Gerhard Schuster, DI Dr. mont. Nikolaus A. Sifferlinger, Oliver Trulei

Weitere Mitarbeiter dieses Heftes: Gerhard und Ingrid Gottinger, Volker Keller, Vzlt Werner Pfeiffer, Ing. Jörg Prix, Peter Rousavy, Erwin F. Sieche, Katrin Strobl, Robert Tögel, DI Werner Warnecke.

Verantwortlicher Redakteur: DI Dr. mont. Nikolaus A. Sifferlinger, Rotkogelstr. 21, A-9431 St. Stefan, E-Mail: oe.maritim@aon.at, Tel: +43 664 965 6113. Bitte senden Sie alle Beiträge, Abbildungen und Informationen für Österreich Maritim an diese Anschrift.

FHS-Webseite: www.fhsaustria.at

- Abo- und Einzel-Heftbestellungen: FHS, Wieselsfeld 43, 2020 Hollabrunn
- Abopreis: Österreich: € 24,-; Europäische Union/Schweiz: € 28,-; Weltweit: € 36,-
- Bankverbindung: FHS, Hypo Alpe-Adria-Bank, BLZ 52000, Konto: 00124594006, IBAN: AT25 5200 0001 2459 4006, BIC: HAABAT2KXXX

Editorial



Auf den österreichischen Gewässern sind auch dieses Jahr viele Aktivitäten zu beobachten oder selber zu erleben. Der Schraubendampfer THALIA feiert sein 100-jähriges Bestehen. Das Ennshafenfest und das Hafenfest in Korneuburg werden zum Treffpunkt für Schiffsliebhaber und bieten interessante Rahmenprogramme. Nehmen Sie sich doch einmal

Zeit, den Schiffsverkehr an der Donau für einen halben Tag zu beobachten. Die Vielfalt der Fahrzeuge ist immer wieder überraschend.

Wie erst Mitte August bekannt wurde, sollen am 24. Juli 2009 Seeräuber das finnische Handelsschiff ARCTIC SEA in der Ostsee gekapert haben. Das Schiff ist mit Bauholz nach Algerien beladen und hat 15 Besatzungsangehörige. Nachdem zuerst gemeldet wurde, dass die Piraten das Schiff wieder verlassen haben, wurden die weiteren Ermittlungen von den schwedischen Behörden abgebrochen. Nachdem aber das Schiff nach zwei Wochen spurlos verschwunden war, gab es Zweifel an der Geschichte. Inzwischen ist das Schiff vor den Kapverdischen Inseln aufgetaucht und es wird eine Aktion der Ost-Mafia vermutet. Eine seltsame Geschichte, die leider zeigt, dass auch die europäischen Gewässer nicht vor der Kriminalität sicher sind.

Während sich das Krisengebiet auf dem Balkan langsam stabilisiert, ist das Schwarze Meer seit letztem Jahr in die heiße Phase des internationalen Interessenskonfliktes geraten. Die NATO will die Ukraine und Georgien aufnehmen, Russland will aber diesen weiteren Machtverlust im Schwarzen Meer nicht zulassen. Noch hat es bis 2017 die Basis der russischen Schwarzmeerflotte im ukrainischen Sevastopol und will sich von dort eigentlich nicht zurückziehen. Der Krieg in Georgien 2008 und die Streitereien über die verschiedenen Pipeline-Projekte in der Schwarzmeerregion zeigen die Sprengkraft der latenten Konflikte dort. Russland und die NATO haben ihre Seestreitkräfte im Schwarzen Meer sehr nahe aneinander. Es bleibt zu hoffen, dass das aktuelle Treffen der Staatspräsidenten der USA und Russlands zur Entspannung beigetragen hat. Von der NATO würde ich mir wünschen, anstatt immer mehr in den Einflussbereich Russlands zu drängen überhaupt mit Russland zu einer friedlichen Einigung zu kommen. Ich kann mir Russland auch als NATO-Partner vorstellen.

In den letzten Jahrhunderten wurden schwere Wirtschaftskrisen oft von großen Kriegen abgelöst. Dieses Schicksal möge uns im 21. Jahrhundert erspart bleiben und die zivile Seefahrt gedeihen.

Gesundheit und gute Fahrt wünscht

Nikolaus A. Sifferlinger

ISSN 1813-3525 || ZVR FHS
Key title: Österreich maritim || 344016034

Offenlegung gemäß § 25 Mediengesetz
Medieninhaber: Verein Freunde Historischer Schiffe
ZVR-Zahl 344016034
Sitz: Wieselsfeld 43, 2020 Hollabrunn

Vereinszweck: Erforschung marinehistorischer und nautischer Sachverhalte, insbesondere unter Bezug zu Österreich, Durchführung einschlägiger Veranstaltungen, der Aus- und Weiterbildung, Erhaltung historischer Wasserfahrzeuge und Anlagen, Pflege enger Beziehungen zum österreichischen Bundesheer, Herausgabe eines Mitteilungsblattes.
Blattlinie: Fachmagazin für die Geschichte der Schifffahrt und verwandter Themen, insbesondere unter Bezug zu Österreich.

100 Jahre Wörtherseeschiff THALIA

von Jörg Prix und N. A. Sifferlinger

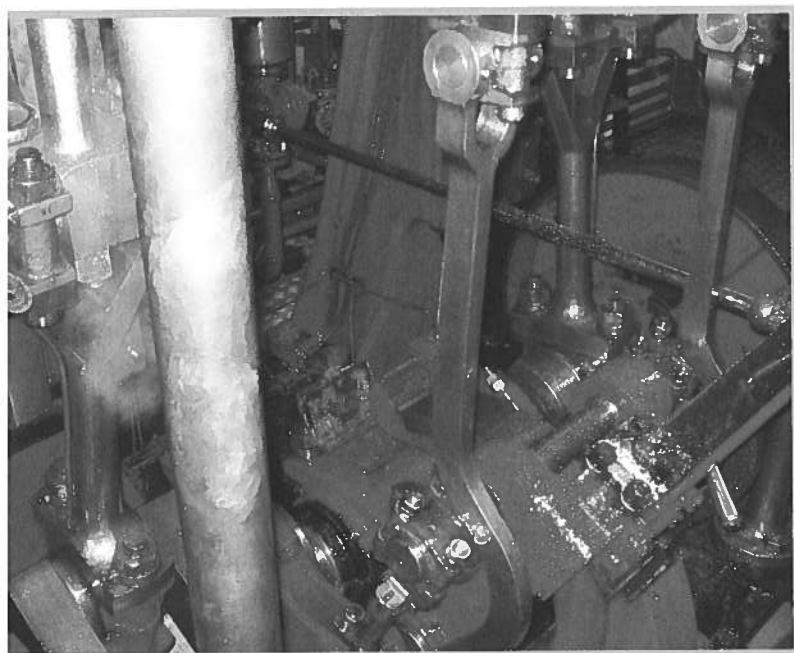
Am 21. Juni 1909 dampfte der Schraubendampfer THALIA das erste Mal über den Wörthersee. Genau 100 Jahre danach am 21. Juni 2009 wurde in einer abendlichen Sonderfahrt dieses Ereignisses gedacht.

Nachdem die THALIA viele Jahrzehnte den Wörthersee befahren hatte, musste der Schraubendampfer 1974 nach Wellenbruch außer Dienst gestellt werden. Die Abwrackwerft schien sicher, doch dann wurde das alte Schiff durch einige Unerschrockene gerettet. Die Restaurierung und der Umbau auf die heutigen Sicherheitserfordernisse dauerte von Dezember 1986 bis Juni 1988. Am 2. Juli 1988 lief THALIA zu ihrer zweiten Jungfernfahrt aus und ist seit damals wieder am Wörthersee in Fahrt.

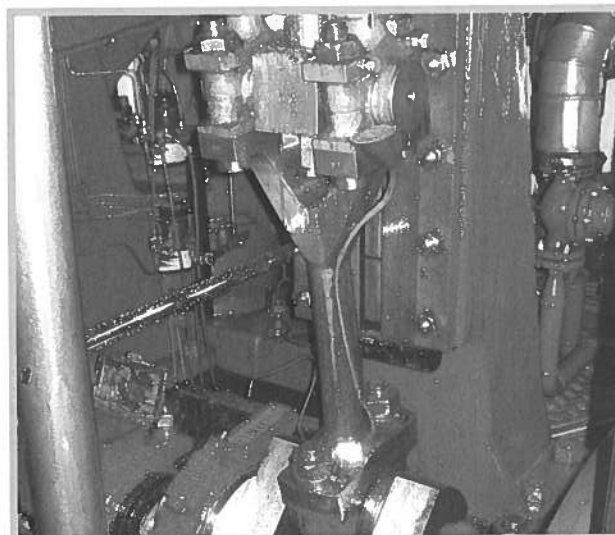
Mit einer Länge von 39,35 m und einer Breite von 6,3 m ist der auf 280 Passagiere zugelassene Schraubendampfer das Flaggschiff am Wörthersee.

Während der Fahrt können Interessierte durch die verglasten Maschinenraumlichter dem Maschinisten bei seiner Arbeit an der Dampfmaschine gut zusehen.

Den ganzen Sommer werden weitere Sonderfahrten stattfinden. Details finden sich unter www.woertherseeschiffahrt.at



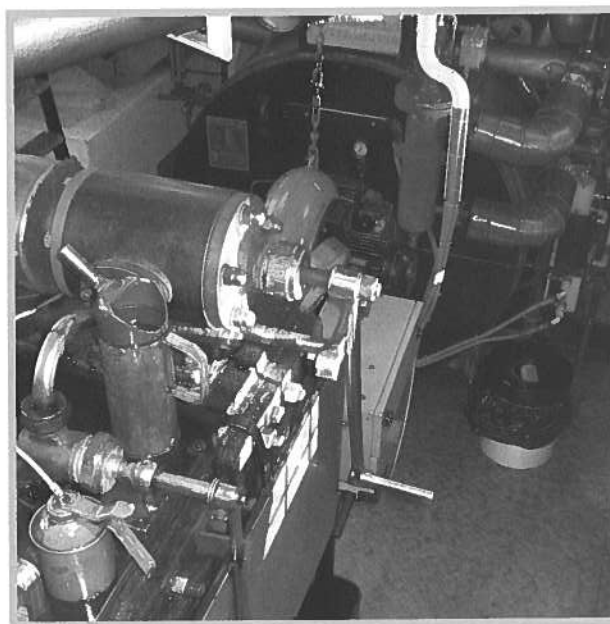
Die Maschine unter Dampf



Die Maschine unter Dampf



Das Werftschild der THALIA aus dem Jahr 1909



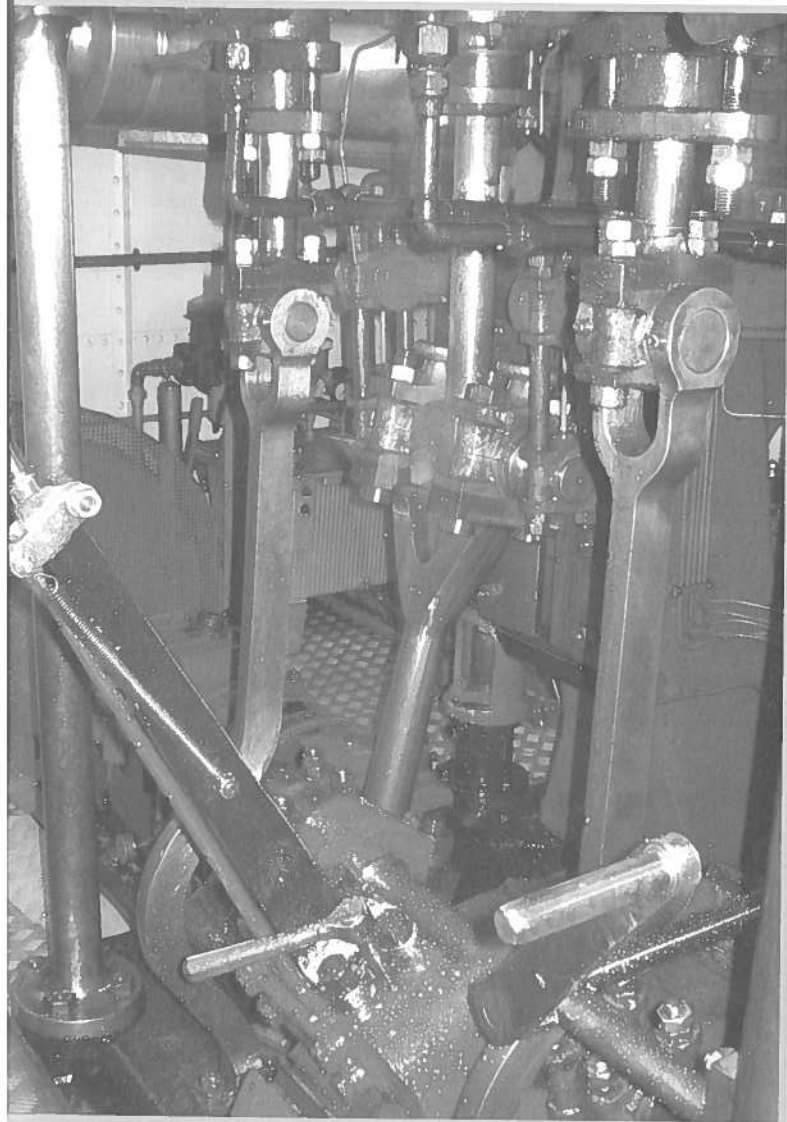
Im Maschinenraum: Regler und Ölkannen auf der Dampfmaschine, der Kessel im Hintergrund



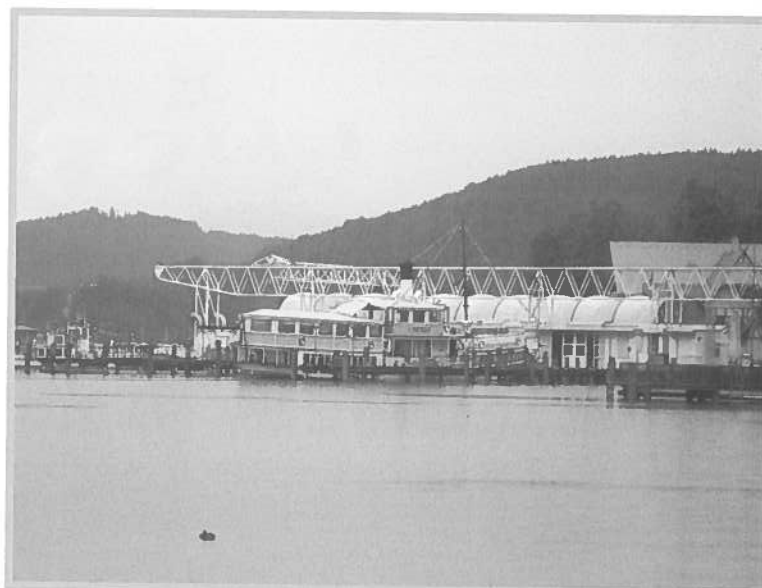
Abendstimmung Richtung Maria Wörth von der THALIA aus gesehen



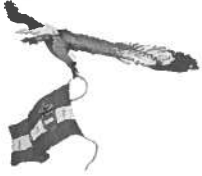
Der Maschinist bei der Arbeit, die Dampfmaschine und die Wellenlagerung werden laufend geschmiert



Die Umsteuereinrichtung der THALIA-Dampfmaschine



THALIA an der Schiffswerft in Klagenfurt im Juni 2009
(alle Fotos: N. A. Sifferlinger)



RC 44 Rennen am Traunsee

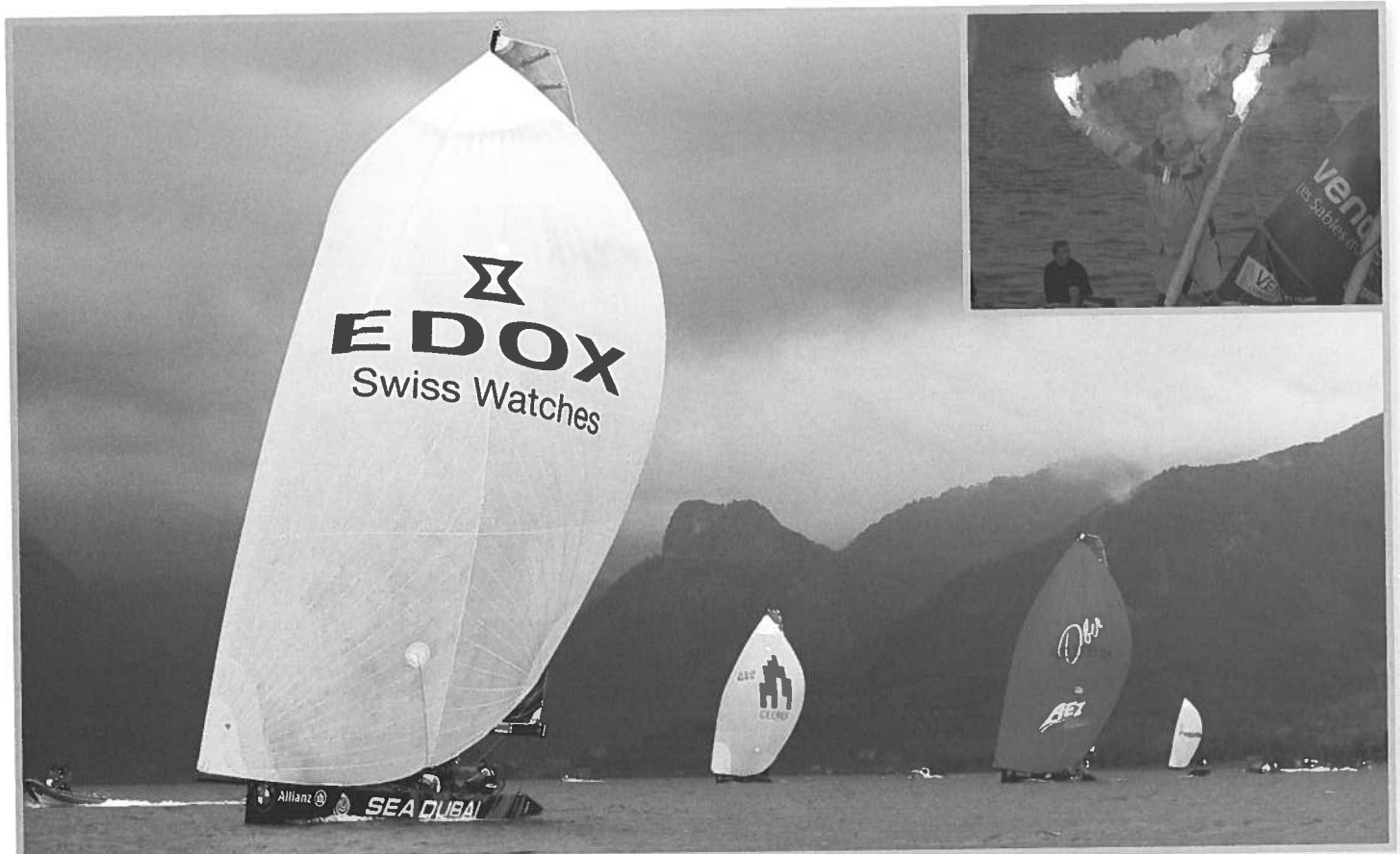
von Katrin Strobl

Aqua gibt am Wasser den Ton an

Erster Schlagabtausch der Segelgiganten im Salzkammergut im Kampf Boot gegen Boot. Am ersten Tag des RC 44 Austria Cups präsentierten sich die Favoriten als solche und Österreichs Neun, mit Neopartner AEZ an Board, als durchaus angriffslustig.

Nach einer stürmischen Nacht mit Windgeschwindigkeiten bis zu 120 km/h zeigte sich der Traunsee am ersten Tag des hochkarätig besetzten RC 44 Austria Cups wieder von seiner sanften wenn auch nicht sonnigen Seite und ließ Teams wie Veranstalter erleichtert durchatmen. Neun Karbonracer mit maximal 680kg Besatzung waren am Mittwoch bei regnerischen Bedingungen und Wind zwischen 8 und 12 Knoten zum Duell aufgefordert. Mit dem ersten Start um 12.30 Uhr konnten bis zum späten Nachmittag 20 knappe aber auch deutliche Zweikämpfe ausgetragen werden. Als klarer Favorit stellte sich dabei Team Aqua (UAE) bei seinen Gegnern vor. Das unter der Flagge Dubais segelnde Team führte nach zwei Regatten nicht nur in der Gesamtwertung der RC 44 Championship Tour 2009, sondern auch nach dem ersten Segeltag am Traunsee. Auf Rang zwei liegt Ceeref (SLO) mit drei Punkten. Dahinter folgten Artemis (SWE) und Team Organika (POL), die ihr direktes Duell am nächsten Tag ausmachten.

Aus heimischer Sicht ließ sich nach einem Tag jeder gegen jeden ein positiver Grundtonus erkennen. Die Match Race-Kultur ist in unseren Breiten nicht so verwurzelt wie andernorts, deswegen hatte das Team Austria sicherlich den größten Aufholbedarf im gesamten Feld. „Dennoch, wir haben uns heute gut gehalten, waren immer knapp dran und konnten das eine oder andere Mal ein bisschen lästig sein“, so der Steuermann des AEZ Teams Christian Binder nach den ersten fünf von insgesamt neun Flights. „Im dritten Tagesrennen konnten wir Paul Cayard und seinem Team Ceeref am Start ein 360° Ringerl anhängen und somit einen Zwischenerfolg verbuchen. Das Glück blieb allerdings auf Seite der Slowenen, die eine Windkante erwischte haben und uns trotz des Ringerls im Ziel nur ihr Heck zeigten.“ Für Trainer Alfred Pelinka steht fest, dass „es den Österreichern im direkten Duell noch ein wenig an Erfahrung mangelt, das Training in den letzten Wochen allerdings gut verlaufen ist und sich vieles erst einspielen muss“ und er weiß um das Bemühen und die Motivation seiner neun Mannen. Knappe Entscheidungen wie gegen Großkaliber BMW Oracle Racing oder die kurze Zwischenführung gegen die holländische No Way Back sind da Balsam auf der Seele. Weiters fand am Bootssteg vor dem VIP Zelt die offizielle Taufe des österreichischen Bootes auf den klingenden Namen „RC 44 Oberösterreich“ statt.



Gewitterstimmung am Traunsee

Wind & Wetter als Hauptakteure

Seglerisches Feingefühl und eine Portion Seemannsglück wurde auch am 2. Tag von den RC 44 Austria Cup Teilnehmern am Traunsee gefordert. Die Mannen aus Österreich schlugen sich bei ihrem Heimdebüt und trotz Wetterkapriolen wacker.

Einmal von Gmunden nach Ebensee und zurück, das ganze bei knapp 9 Knoten Wind und einer Maximaltemperatur von 8 Grad – mit dem Langstanzrennen wurde der vierte Tag beim RC 44 Austria Cup am Traunsee eröffnet. Trotz einer Gesamtstrecke von 16 km blieb das neun Boote starke Feld über lange Strecken dicht beisammen, einzig die Pechvögel von gestern, *Sea Dubai*, konnten sich auf den letzten Metern vor der Ziellinie von der Konkurrenz absetzen und das Rennen für sich entscheiden. Im Zwischenklassement bedeutete das am Ende des Tages einen Vorstoß vom Schlusslicht vor auf Rang 5. Dahinter matchten sich *Dean Barker's Artemis*, *Russell Coutts' BMW Oracle Racing*, die Match Race Gewinner *Team Aqua* und *No Way Back* bis zuletzt um die Plätze. Ein starker Schlussangriff von Steuermann *Maciej Nawrocki* beförderte die polnische *Organika*-Crew vom letzten Platz an der Wendemarke in Ebensee noch vor auf den sechsten Rang.

„Auf der Langstrecke waren wir zu aggressiv unterwegs und haben nicht rechtzeitig den Sack zugemacht, soll heißen, dass wir unsere gute Position nicht verteidigt, sondern auf Angriff gefahren sind“, zeigt sich Mangold selbstkritisch. Nach dem achten Platz im Langstreckenrennen zeigte das AEZ-Team rund um Schiffseigner René Mangold und Taktiker Christian Binder dem restlichen Feld nur das Heck und ging als Erstes um die Wendemarke. Im Anschluss gerieten die Österreicher, gleich wie *Sea Dubai* und *BMW Oracle Racing* in ein Windloch, verloren zwei Plätze und segelten auf der zweiten Vorwind wieder ins windtechnische Fettnäpfchen, um schließlich als siebtes Boot die Ziellinie zu queren. „Die derzeitigen Bedingungen sind eine enorme Herausforderung für uns alle, der Wind dreht hin und her und ist absolut nicht vorhersehbar, wir genießen hier keinerlei Heimvorteil“, erklärt Binder, an Bord für die Taktik verantwortlich, „was die Bootsgeschwindigkeit betrifft, sind wir in den Top 3 dabei. Richtung und Stimmung an Bord stimmen.“ Noch schlimmer endete diese Wettfahrt für *Artemis* (SWE), die auf der letzten Vorwind vom ersten auf den letzten Platz zurückfiel.

Tagesrennen Nummer drei musste aufgrund des ausbleibenden Windes verkürzt werden, genau zu jenem Zeitpunkt, als die Crew auf der Oberösterreich im Begriff war, zwei Positionen gutzumachen und auf den vierten Rang vorzustoßen. Am Ende blieb Rang Sechs und die Gewissheit, am richtigen Strang zu ziehen.

Für einen weiteren Tag in der Freiluftarena zahlreicher America's Cup Kaliber sind Österreichs Neun gerüstet und bereit, die Herausforderung erneut anzunehmen. Mangold und Binder sind sich einig: „Ein wenig länger noch vorne mithalten und wir liegen im guten Mittelfeld. Wir hoffen natürlich auf günstigere Verhältnisse am letzten Tag, sind aber auf jeden Fall voll motiviert es mit den großen Namen der Szene aufzunehmen.“

Nach zwei Tagen Match Race und zwei Tagen Fleet Race standen für den letzten Tag des RC 44 Austria Cups noch vier abschließende Wettfahrten auf dem Programm. Mit der Siegerehrung um 16.30 Uhr fand



ARTEMIS und NO WAY BACK (alle Fotos GEPa-Pictures)

der kleine Bruder des America's Cup seinen feierlichen Abschluss auf der Gmündner Esplanade.

Favoritensieg am Traunsee

Team Aqua – Auftaktsieger auf den Kanaren, Match Race Sieger und Gesamtsieger beim RC 44 Austria Cup in Gmunden. Österreichs Neun sind beim zweiten Antreten auf der Spielwiese der America's Cup Helden bereits mit ordentlich Rückenwind unterwegs.

Endlich Kaiserwetter am Traunsee und vier Wettfahrten auf dem Programm. Der letzte Regattatag war einer aus dem Bilderbuch, die internationale Segelelite ließ sich nicht zweimal bitten, dem interessierten Publikum einen Einblick in ihre taktischen Fähigkeiten zu gewähren. Gesegelt wurde heute zwischen Ebensee und Traunkirchen, wobei sich Segelgrößen wie *Dean Barker*, *Ray Davies*, *Cameron Appleton* (alle NZL) und Konsorten entlang der Uferstraße Kopf-an-Kopf Entscheidungen und spektakuläre Wendemanöver lieferten und den Zuschauern im wahrsten Sinne des Wortes erstklassigen Segelsport zum Angreifen boten. Vier unterschiedliche Wettfahrtssieger allein heute – *No Way Back* (NED), *Artemis* (SWE), *Aqua* (UAE) und *BMW Oracle Racing* (USA) – unterstreichen die enorme Qualität im Teilnehmerfeld.

Den ersten Platz in der Fleet Race Wertung sicherte sich damit die holländische Crew *No Way Back* mit Eigner *Pieter Heerema* und *Ray Davies* am Steuerrad.

Im Wüstenstaat Dubai beheimatet, zeigten Schiffseigner *Chris Bake* (CAN) und Segelprofi *Cameron Appleton* (NZL) bei der Namenswahl ihres Teams ein glückliches Händchen: *Aqua* ist in diesem Fall kein Widerspruch in sich, sondern die sportliche Heimat der RC 44 Dominatoren der diesjährigen Tour. Rang Zwei in den Fleet Races genügte, um nach dem Sieg in der Match Race Serie auch die Gesamtwertung des RC 44 Austria Cups für sich zu entscheiden. Nach dem Auftaktsieg auf den Kanarischen Inseln und dem zweiten Platz vor Sardinien, meldete



TEAM AQUA vor TEAM AUSTRIA

der Gewinner der ersten RC 44 Tour (2007) seinen Anspruch auf die Wiederholung des Erfolgs 2009 an. „Ich bin stolz auf meine Mannschaft nach so einer gelungenen Woche am Traunsee und einem derart engen Fleet Race überzeugt zu haben“, streut Taktiker Appleton seiner Crew Rosen und fügt bescheiden hinzu, dass der Sieger erst im November in Dubai gekürt wird, denn „am Gardasee wird's noch härter zu gehen und wie wir in den letzten Tagen feststellen konnten, ist das österreichische Team eine absolute Bereicherung für die Tour.“

Für Österreichs Mannen hat sich mit den Plätzen 6, 5, 7 und 6 heute bestätigt, was sich in den letzten beiden Tagen bereits abgezeichnet hatte – die Tour-Neulinge können mitfahren, mithalten und haben die Option nach vorne. „Wir hatten unsere Chancen in die Top 3 vorzustößen,“ bilanziert Eigner und Steuermann in den Fleet Races René Mangold nach der Rückkehr an Land zufrieden, „leider machen wir nach wie vor ein paar dumme Fehler, die schlichtweg auf die fehlenden Tage am Wasser zurückzuführen sind.“

Nach der Premiere in Cagliari (ITA, 22.–26. April) und dem letzten Gesamtrang, positionierten sich die neun AEZ-Crewmitglieder der OBER-ÖSTERREICH nach fünf Regattatagen auf Platz 8 in der Endwertung am Traunsee. Für Trainer Alfred Pelinka ist die Performance am heimischen Binnensee kein Vergleich zu jener in Italien: „Das Team ist immer im Feld zu finden, lässt nicht nach hinten abreißen und fährt mit einer gewaltigen Bootsgeschwindigkeit bei den ganz Großen mit!“

„Wenn wir den Speed am Gardasee so beibehalten, dann können wir es ordentlich krachen lassen, denn dort sind die Bedingungen um einiges einfacher“, schickt der Steuermann und Taktiker des österreichischen Teams Christian Binder die Kampfansage für das nächste Zusammentreffen mit den Großkalibern des Segelsports in Malcesine (ITA, 08.–12. Juli 2009) bereits voraus.

Auch 2010 kehrt die RC 44 Championship Tour wieder an den Traunsee zurück. „Es ist einfach grandios hier zu segeln. Wir kommen wieder“, kündigt der dreifache AC-Gewinner und RC 44-Erfinder Russell Coutts (NZL) noch vor Ende des diesjährigen Gipfeltreffens der Segelelite in Gmunden an.

Ergebnis RC 44 Austria Cup Gesamt

1. Team Aqua (UAE 440)	4
2. Artemis (SWE 44)	5
3. No Way Back (NED 18)	7
4. BMW Oracle Racing (USA 18)	9
5. Team Organika (POL 14)	9
6. Ceeref (SLO 11)	10
7. Sea Dubai (UAE 77)	12
8. Team Austria (AUT 44)	17
9. Puerto Calero (ESP 1)	17

Ergebnis Match Race

1. Team Aqua (UAE 440)	7
2. Team Organika (POL 14)	5
3. Artemis (SWE 44)	5
4. Ceeref (SLO 11)	5
5. BMW Oracle Racing (USA 18)	4
6. Now Way Back (NED 18)	4
7. Sea Dubai (UAE 77)	3
8. Puerto Calero (ESP 1)	3
9. Team Austria (AUT 44)	0



TEAM AUSTRIA von achtern gesehen

Der Untergang des österreichischen Lloyd dampfers MEDUSA

am 12. Februar 1898

Nikolaus A. Sifferlinger

Am 12. Februar 1898 scheiterte der Dampfer MEDUSA des österreichischen Lloyds bei der Table-Insel, der nördlichsten Insel der Andamanen-Gruppe.

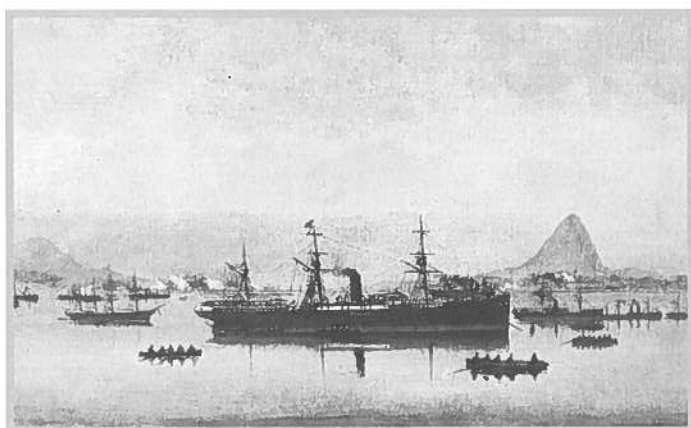
MEDUSA war 1882 im Lloydarsenal in Triest gebaut worden und ihr Schwesterschiff war die PANDORA.

Technische Daten der MEDUSA:

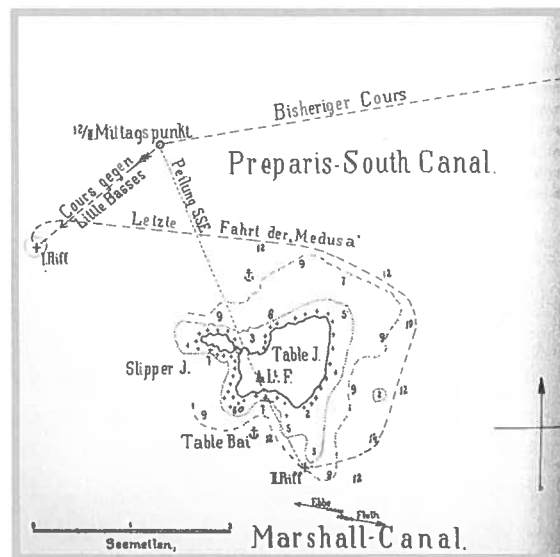
Länge:	105 m
Breite:	8,1 m
Maschinenkraft:	1.470 iPS
Geschwindigkeit:	12,5 kn
Bruttoregistertonnen:	2.706 t

MEDUSA befand sich mit einer Reisladung auf der Heimfahrt von Rangoon nach Triest. Am 12. Februars zu Mittag peilte MEDUSA den Leuchtturm auf der Table-Insel in einer Distanz von 2,5 Seemeilen in Süd-Süd-Ost und setzte den Kurs auf die Südküste von Ceylon. Zehn Minuten später ging ein heftiger Stoß durch das Schiff und es war klar, dass die MEDUSA auf ein Korallenriff aufgefahren war. Bei heiterem Wetter und mäßiger See gelang es Kapitän Thomas Androvich das Schiff von dem Riff freizubekommen. MEDUSA hatte im Backbordbereich ein starkes Leck und der Laderaum I nahm Wasser, während die Laderäume II und III und der Maschinenraum intakt blieben.

Im Laderaum I stieg das Wasser trotz Einsatz der verfügbaren Pumpen stündlich um einen Meter. Um auch die achteren Pumpen im Maschinenraum verwenden zu können, wurden die Verbindungsventile der wasserdichten Abteilungen nach achtern geöffnet, aber der Bug tauchte schon sehr tief ein, dass diese Maßnahme nicht erfolgreich war. Die Besatzung begann die Ladung über Bord zu werfen.



Lloyd dampfer MEDUSA in einem zeitgenössischen Gemälde



Kartenausschnitt des Unglücksorts der MEDUSA bei Table Island

MEDUSA sank mit dem Bug immer tiefer und Kapitän Androvich fasste den Entschluss, im Süden der Insel in der Table-Bay das Schiff auf den flachen Strand zu setzen. Man sandte ein Boot um den Leuchtturmwärter als Lotsen an Bord zu holen.

Mit dem Vorschiff tief im Wasser und schlecht steuernd und durch einen Ebbstrom von 3 kn nach Westen versetzend gelang es um die Insel zu fahren und die Table Bai fast zu erreichen. Hier kam MEDUSA auf einem weiteren unbekanntem Riff fest, vorne wurde 12 m gelotet, achtern 13 m aber mittschiffs nur 8 m. Inzwischen kam der Leuchtturmwärter mit dem Boot an Bord, auch er kannte das Riff nicht.

Das Wasser stieg weiter und um 17.30 Uhr mussten die Feuer im Kesselraum gelöscht werden, um eine Explosion zu vermeiden. Das Schiff neigte sich und alle Laderäume liefen voll. Um 19.30 Uhr musste die Besatzung ihr Schiff verlassen und mit den Booten 4 Stunden gegen den Ebbstrom rudern um die Insel zu erreichen. Hier wurden sie von der Leuchtturmbesatzung freundlich aufgenommen und versorgt.

Am 13. Februar war MEDUSA bereits in zwei Teile zerbrochen und am Morgen ging ein Bergungstrupp der Besatzung noch einmal an Bord, um Versorgungsgüter zu bergen.

Bereits um 8.00 Uhr passierte ein englischer Dampfer mit nordöstlichem Kurs die Insel und dieser wurde ersucht, den Vorfall in Rangoon zu melden. Von dort traf dann auch rasch der Regierungsdampfer MINTO ein und brachte die Besatzung der MEDUSA nach Rangoon, wo sie am 17. Februar 1898 eintrafen.

Der Lloyd dampfer AMPHITRITE brachte die Besatzung der MEDUSA dann in die Heimat zurück.

Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens, XXVI. Band, Jahrgang 1898, S. 510-512, herausgegeben vom k. u. k. Hydrographischen Amte, Pola 1898.

Rückkehr der MUCKENDORF

von Peter Rousavy

Anlässlich der Rückkehr der MS MUCKENDORF aus Frankreich veranstaltete der WSTV (Wassersport und -touristik-Verein Muckendorf) unter der Leitung von Bürgermeister H. Grüssinger und P. Rousavy ein Hafenfest. FHS war mit seinen Schiffen herzlich eingeladen.

Bei den letzten Vorbereitungen am Morgen schüttete es und ließ den Veranstalter „fast“ verzagen. Aber es zahlte sich aus. Am späten Nachmittag kam die Sonne.

Fast gleichzeitig trafen die Bergfahrer ARTHUR KASPAR und JOSEF mit den Talfahrern WIEN, MAREA und MS MUCKENDORF beim Hafen ein.

Nach gelungener Zieldurchfahrt und Begrüßungssalut gab es für alle ein schönes Fest. Spanferkel, Grillereien und Bar erfreuten sich regen Zuspruchs.

Für ARTHUR KASPAR war es die erste Ausfahrt unter dem Kommando von F. Pausch. Die Rundfahrten fanden regen Zuspruch, vor allem die „Fahrt nach Sonnenuntergang“, im wunderschönen Abendlicht entzückte viele Mitfahrer. Die großzügigen Dieselspenden der Fahrgäste zeigten das deutlich.

JOSEF kam erstmals unter dem neuen Besitzer Dr. R. Artmann nach Muckendorf.

Daten zur Reise der MS MUCKENDORF:

Schleusen:	380
Wasserweg:	2.200 km
Reine Fahrzeit:	9 Wochen

2007: Orleans, Montargis, Rogny (Winterlager)

2008: Briare, Nevers, Decize, Châtillon en Bazois, Vermenton, Auxerre, Paris, Vitry, Toul (auf der Mosel zu Tal), Schengen, Koblenz, Bad Ems

2009: Rhein (zu Berg), Bingen, Mainz, Frankfurt, Würzburg, Schweinfurt, Bamberg, Main-Donau-Kanal, Kehlheim, Regensburg, Passau, Linz, Muckendorf



Manöver auf der Donau (alle Fotos: Peter Rousavy)



WIEN und JOSEF



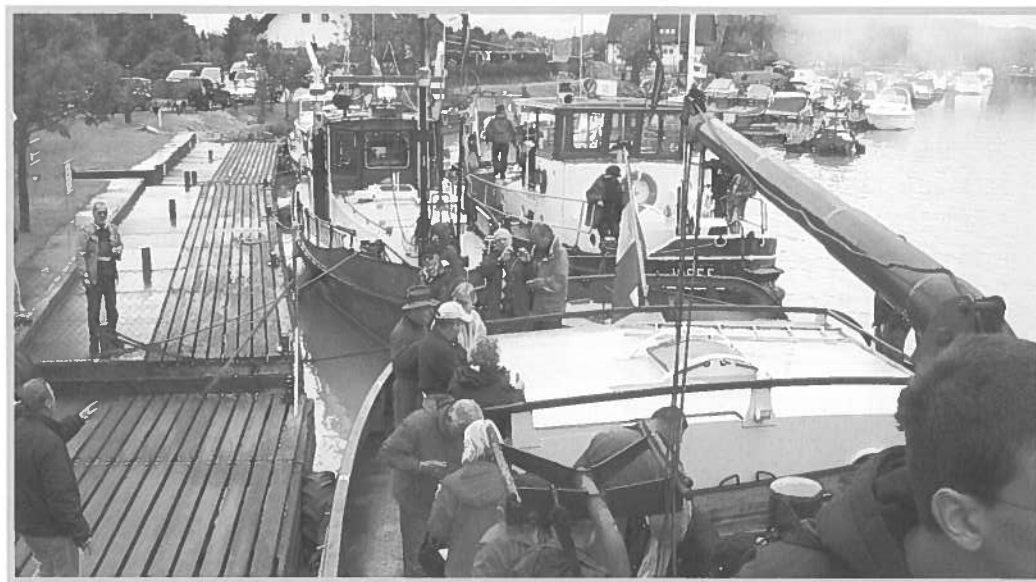
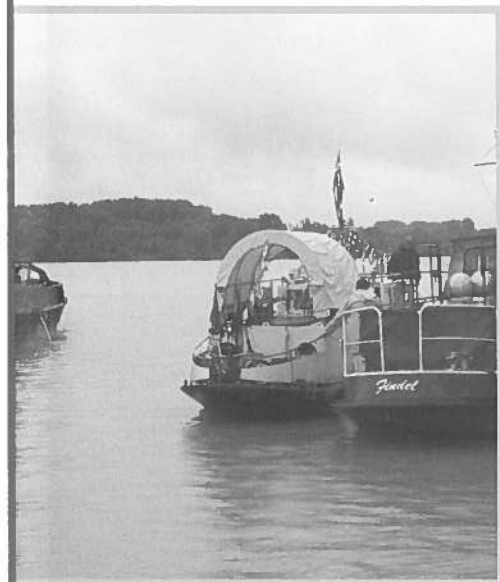
Otto Bohdal und Hubert Giracek



MUCKENDORF geht durch das „Ziel“



Kapitän Pausch von ARTHUR KASPAR



Flottille in Muckendorf



Kritische Blicke gegen den Himmel



Manöverschluck nach glücklicher Heimkehr

MCP Schiffe mit österreichischen Städtenamen

von Nikolaus A. Sifferlinger

Der Mini Container Pool (MCP) wurde im Juli 2005 von verschiedenen Schiffseignern gegründet. Ziel war ein Pool von Containerfeeder Schiffen von 630 TEU Kapazität bestehend aus Einheiten derselben Klasse. Es sind 27 identische Schiffe geplant und im Dezember 2006 begann von der chinesischen Bauwerft die Auslieferung im Monatstakt.

Es sind dies:

Ohne Ladekräne (gearless):

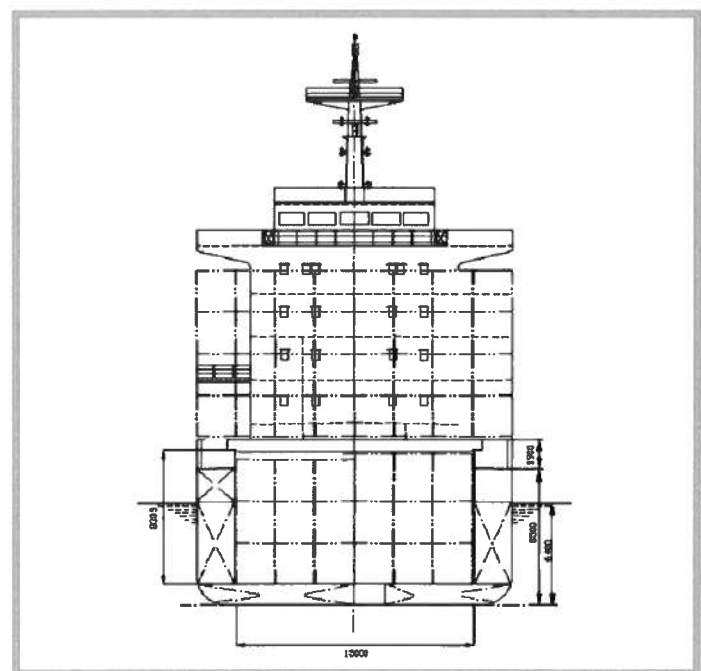
MCP GÖTEBORO, MCP ATHENS, MCP LINZ, MCP ROTTERDAM, MCP AMSTERDAM, MCP LONDON, MCP HARBURG, MCP VILLACH, MCP ALTONA, MCP BILBAO, MCP VIENNA, MCP ALSTERTAL, MCP KOPENHAGEN, MCP HAMBURG, MCP BLANKENESE, MCP SALZBURG, MCP GRAZ

Mit Ladekränen:

MCP FALKENBERG, MCP FAMAGUSTA, MCP LIMASSOL, MCP NICOSIA, MCP LARNACA, MCP KYRENIA, MCP PAPHOS, MCP PACHNA, MCP CASABLANCA, MCP PATRAS

Die Schiffe mit österreichischen Städtenamen kommen für den Österreichischen Lloyd Seereederei unter zypriotischer Flagge zum Einsatz.

Es sind dies MCP Graz (Baujahr 2009), MCP LINZ (2008), MCP SALZBURG (2008), MCP VIENNA (2008) und MCP VILLACH (2008).



Schiffsriss der MCP-Klasse

Die technischen Daten lauten:

Länge über alles:	117 m
Breite:	19,7 m
Tiefgang (Sommer):	6,46 m
Deadweight (Summer):	8.024 mt
Containerkapazität:	630 TEU
Maschinen:	2 x Daihatsu 8DKM-28L 2.500 kW
Dieselmotoren:	3 Deutz 276 kW Hilfsdiesel;
Generator:	475 kW, 450 V, 60 Hz
Geschwindigkeit:	15 kn
Besatzung:	20
Bauwerft:	Sandong Huanghai Shipbuilding
Flagge:	Zypern, Limassol

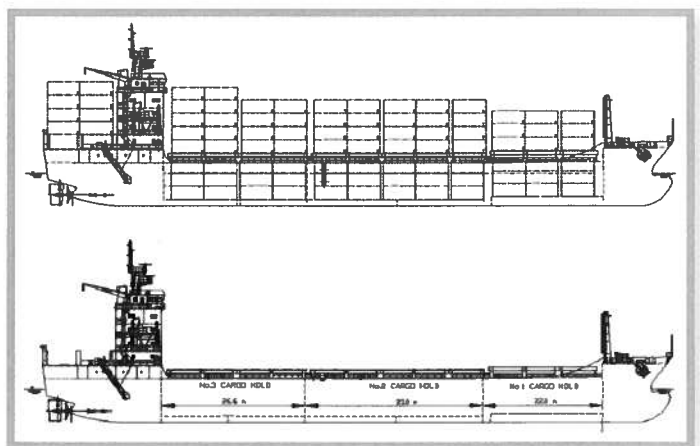
MCP VIENNA wurde als Rumpfnr. HCY-55 bei Shandong Huanghai Shipbuilding Co. Ltd. in Shidao, China am 27. März 2007 begonnen. Die Kiellegung erfolgte am 31. August 2007 und der Stapellauf fand am 2. Dezember 2007 statt. Die Schiffstaufe wurde am 4. April 2008 gefeiert und am 29. April 2008 wurde MCP VIENNA übernommen.

MCP SALZBURG, Rumpfnr. HCY-62, erster Stahlschnitt am 29. Juni 2007, Kiellegung am 3. Dezember 2007, Stapellauf am 10. März 2008, Schiffstaufe am 4. April 2008, Übergabe am 8. Juni 2008.

MCP LINZ, Rumpfnr. HCY-71, erster Stahlschnitt am 6. Juli 2007, Kiellegung am 18. Dezember 2007, Stapellauf am 23. Mai 2008, Schiffstaufe am 4. April 2008, Übergabe am 8. Juli 2008.

MCP VILLACH, Rumpfnr. HCY-104, erster Stahlschnitt im November 2007, Kiellegung am 12. März 2008, Stapellauf am 21. Juni 2008, Schiffstaufe am 25. August 2008, Übergabe am 15. September 2008.

Herzlichen Dank an Kapitän E. Koch, Vorsitzender des Österreichischen Lloyd Seereederei für die freundliche Unterstützung mit Daten und Bildern.



Schiffsriss der MCP-Klasse



MCP VILLACH bei der Übergabe.



MCP VIENNA im Nord-Ostsee-Kanal mit Kurs nach Kiel im Juni 2008 (Fotos: mit freundlicher Genehmigung des Österreichischen Lloyd Seereederei)



MCP VILLACH bei der Übergabe von der Werft an den Eigentümer Österreichischer Lloyd am 15. September 2008

Mit der RANNA von der Moldau zur Ostsee

über die Mecklenburgischen und Märkischen Gewässer zu
unserem Winterlager in Oderberg, Teil 2

von Gerhard und Ingrid Gottinger

14. Juni

Heute war großes Programm, Schiffsbesichtigung der großen Segler, Shantychöre und diverse Ansprachen. Am Nachmittag kamen viele Besucher um einen Schiffsstempel. Es wurden Flyer mit den Namen aller teilnehmenden Schiffe verteilt und die sollten nun gestempelt werden. Wir waren erstaunt, wie viele Leute hier deutsch sprechen. Als einziges österreichisches Schiff hier, war unser Stempel sehr begehrt, die Stempelfarbe war am Abend schon ziemlich blass.

Um 18 Uhr gabs im Museum einen eleganten Empfang und eine Plakette vom Bürgermeister und in der Nacht wieder ein Feuerwerk.

15. Juni

Am Morgen wurden, wie an den anderen Tagen, kostenlos Semmel und Brot an Bord geliefert.

Heute war unser letzter Tag in Stettin – ein riesiges Volksfest! Nachmittags war Schiffsparade angesagt. Wir mussten am Schluss nach den Seglern fahren. Es endete in einem fürchterlichen Chaos. Manche Skipper hatten anscheinend einen zu hohen Alkoholspiegel und fuhren kreuz und quer.

16. Juni

Um 9 Uhr legten wir in Stettin ab. Nach kurzem Zwischenaufenthalt in Ziegenort, wo wir noch 400 l polnischen Diesel gebunkert haben, gings hinaus auf das Haff, das ölglatz vor uns lag.

In Ücker münde haben wir geschlafen. Der Hafenermeister wunderte sich:



Ücker münde

„Nie gabs hier Österreicher und dann gleich zwei Schiffe hintereinander?“ Die CARRIERE von Erwin Wurm, Teilnehmer am Nostalgie-Schiffstreffen 2006, war einige Tage vor uns da gewesen.

17. Juni

Weiter ging es durchs Stettiner Haff in den Peenestrom, in einer kurzen Mittagspause im kleinen Fischerdorf Rankwitz ließen wir uns Scampispeißer schmecken und beim Weißen Berg im Achterwasser (Naturpark Usedom) fiel der Anker.



Einfahrt Greifswald

18. Juni

Das Ostseebad Zinnowitz im Norden des Achterwassers war unsere nächste Station. Mit den Rädern fuhren wir durch die Stadt zur Ostsee.

19. Juni

Wir fuhren durch den Peenestrom weiter, vorbei an Peenemünde, hinaus auf den Greifswalder Bodden, hier war die See ziemlich rau und als es am ärgsten war, ging der GPS auf dem der Kurs eingegeben war, kaputt. Wir richteten uns dann nach der elektronischen Seekarte am PC und erreichten sicher die Einfahrt von Greifswald.

Es war nicht viel los auf den Strassen, denn es fand das EM-Spiel Deutschland-Österreich statt.

20. Juni

Vom Greifswalder Bodden kamen wir in den Strelasund und nachdem wir unter der Rügen-Brücke durchgefahren waren kam die Hansestadt Stralsund in Sicht.

Als erstes suchten wir die rot-weiß-rote Fahne der CARRIERE und bald hatten wir Erwin Wurm, mit dem wir uns vorher telefonisch verabredet hatten, gefunden.

21. Juni

Nach einer Stadtbesichtigung radelten wir 8 km zum Bauhaus mit maritimer Abteilung und kauften dort einen neuen GPS. Das war unser Glück, denn hier in Stralsund gab auch das Notebook den Geist auf. In dieser Hansestadt liegt auch die erste „Gorch Fock“. Sie wurde von der Stadt den Russen abgekauft und wird hier restauriert.

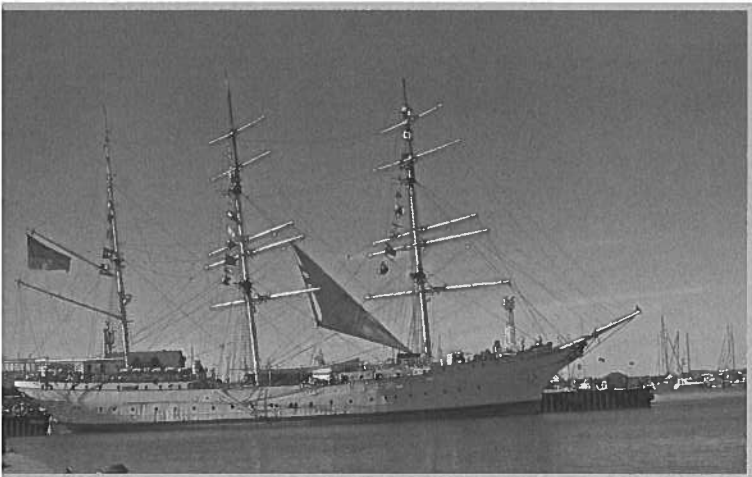
22. Juni

Am Sonntag wollten wir gemeinsam mit der CARRIERE nach Rostock fahren, haben aber in Höhe des Leuchtturms Gellen auf Hiddensee umgedreht, nachdem die See unruhig und Gewitter mit Sturmböen für den Nachmittag vorausgesagt waren.

Wir sind zurückgefahren und machten im Fischland Darss-Zingst im einladenden Hafen Bartfest. Wir haben es nicht bereut und schöne Tage hier verlebt.



Barth



Gorch Fock



Warnemünde

23. Juni Hafentag

24. Juni

Mit der Fähre fuhren wir zum Ostseebad Zingst und mit den Rädern wieder zurück nach Barth. Das Boddengewässer war ruhig, aber auf der Ostsee war es so rau, dass wegen der Wellen Badeverbot herrschte.

Am späten Nachmittag fuhren wir durch den Bodden zum Hafen Barth, um bald am Morgen, wenn das Wasser noch glatt ist in die Ostsee auszulaufen.

25. Juni

Wie erwartet, war wenig Wind, aber die Dünung von den Vortagen war nicht immer angenehm.

Wir erreichten Warnemünde ohne Problem und fanden im Hafen von Rostock einen ruhigen Platz.

26. Juni

Laut Funkwetterbericht waren in den nächsten Tagen starker Wind und höhere Wellen vorausgesagt. Also blieben wir drei Tage in Rostock. In der Stadt gab es viel zu sehen, wir gingen ins Kino und ins Museum und ich brachte mein Notebook zum Postamt.

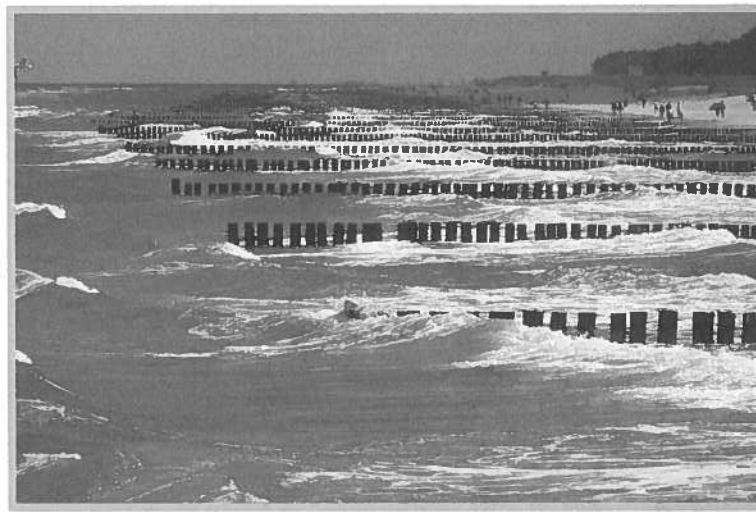
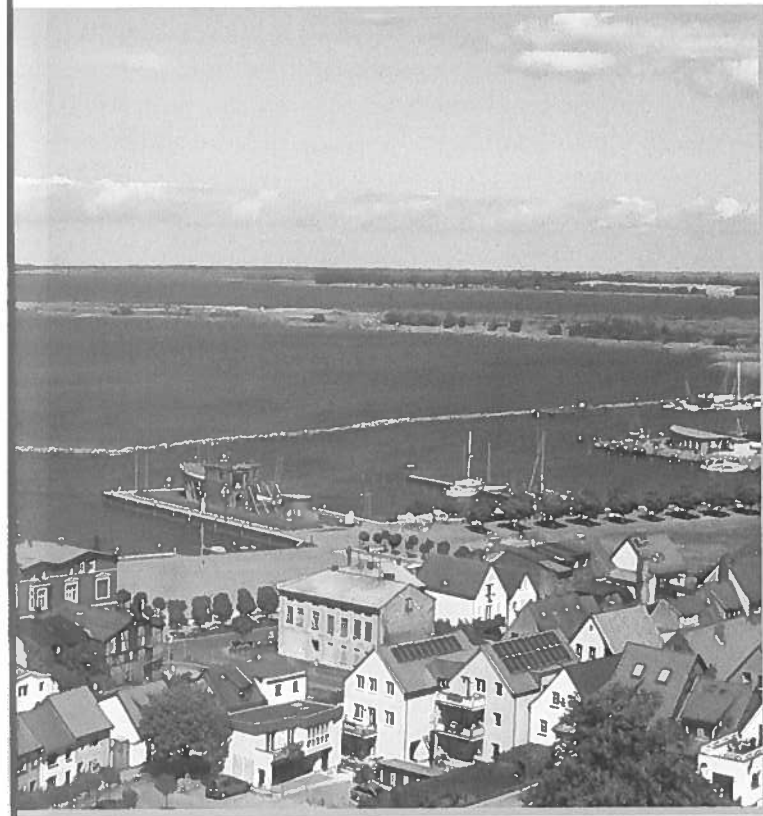
29. Juni

Heute war wieder ein langer Tag auf See. Wir fuhren um 8.30 in Warnemünde ab und erreichten Travemünde um 16 Uhr. Im Hansahafen Lübeck haben wir einen schönen Platz gefunden.

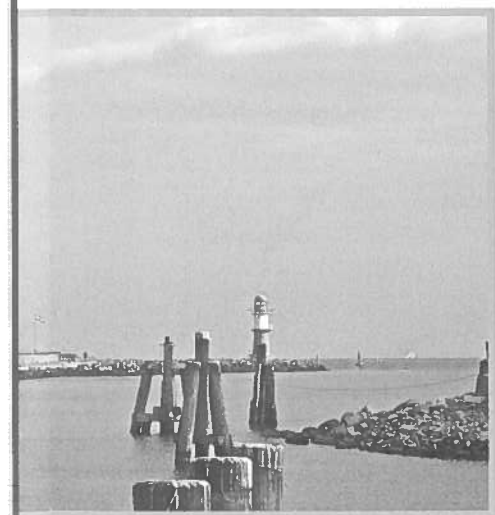
30. Juni

Hafentag in Lübeck mit Stadtbesichtigung.

Fordsetzung folgt



Ostsee bei Zingst



Hafen Rostock

Das DOCK 40

die geplanten Super-Dreadnoughts des „verstärkten Typs Tegetthoff“

von Erwin Sieche

In der gemeinsamen Ministerratsitzung am 3. Oktober 1913 wurde dem Antrag der Marineleitung für den Baubeginn der Schlachtschiffe VIII-XI zugestimmt.

Am 24. Mai 1914 wurden der k.u.k. Kriegsmarine die Budgetmittel für einen weiteren bedeutenden Ausbau der Flotte genehmigt: Kernstück waren die vier 24.500-t-Schlachtschiffe des „verstärkten Typs TEGETTHOFF“.

Da das vorhandene DOCK 22 lediglich eine Hebekraft von 22.000 Tonnen hatte, musste auch ein größeres Schwimmdock für die neuen Super-Dreadnoughts beschafft werden. Obwohl Schwimmdocks ein wichtiger Teil der Infrastruktur sind, werden sie in der Literatur stiefmütterlich behandelt.

Die folgenden Ausführungen wurden ohne Aktenstudium im Staatsarchiv/Kriegsarchiv zusammengestellt, es wird nur aus der Literatur zitiert. Für die Hilfe bei der Literatursuche bedanke ich mich bei Harold Winkel und Peter Kreuzer, für die Genehmigung zur Abbildung bei Arnold Kludas. Das neue große 40.000-t-Schwimmdock wurde offenbar Ende 1912/Anfang 1913 international ausgeschrieben. Hier die Angebote:

Offert Blohm+Voss	8.090.788 Kr. (≈ € 36.651.269,-)
Offert CNT	8.762.000 Kr. (≈ € 39.691.860,-)
nachgebessert auf	8.230.800 Kr. (≈ € 37.285.524,-)

Die österreichische Industrie kam nicht zum Zug und das Dock wurde bei Blohm+Voss in Hamburg bestellt, die es unter den Baunummern 222 bis 227 (jede Sektion hatte ihre eigene Baunummer) fertigten.

Es bestand aus 6 Sektionen (4 gleiche Mittel- und 2 gleiche Endsektionen) mit einer Gesamtlänge von 212 m und einer Breite von 51,2 m,

Tiefgang der Sektionen 6,6 m, Seitenhöhe der Sektionen 15 m, Leerverdrängung 14.000 t, Hebefähigkeit 46.000 t. Jede Sektion war mit 2 Pumpen ausgestattet, von denen jede pro Stunde 2.500 t Wasser bewältigen konnte. Das gesamte Dock mit einem 40.000 t-Schiff konnte in 2 Stunden abgesenkt bzw. angehoben werden.

Wegen des Kriegsausbruchs wurde es nicht mehr nach Pola geliefert und verblieb in Hamburg. Noch rechtzeitig vor dem Versailler Abkommen wurde es an die Wilton-Fijenoord Werft in Rotterdam verkauft und gelangte 1920 nach geradezu abenteuerlicher Schleppreise dorthin.

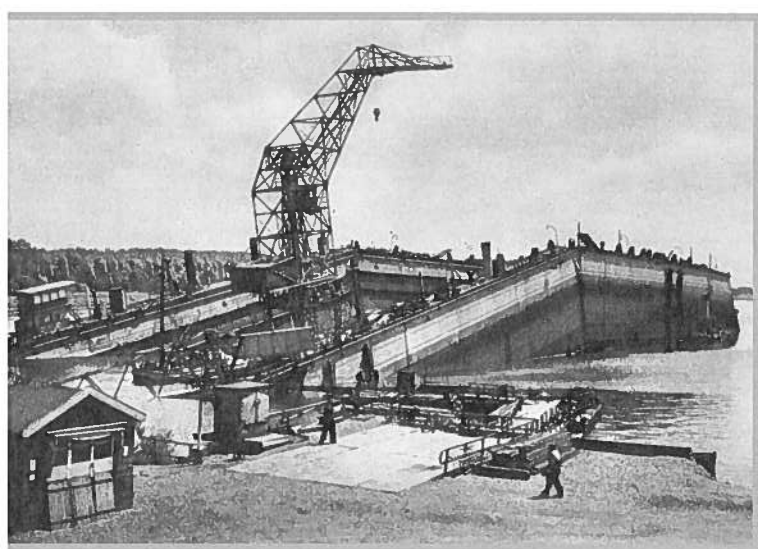
Bereits im April 1921 wurde das erste Schiff, die ROTTERDAM, gedockt und am 11. September 1921 besichtigte sogar die Königin das Dock, als gerade die ORCADES eingedockt war.

1943 wurde das Dock von 12 Flugzeugbomben getroffen, die 4 der 6 Sektionen schwer beschädigten und eine weitere versenkten. Daraufhin wurde das Restdock nach Waalhaven geschleppt und dort auf Grund gesetzt.

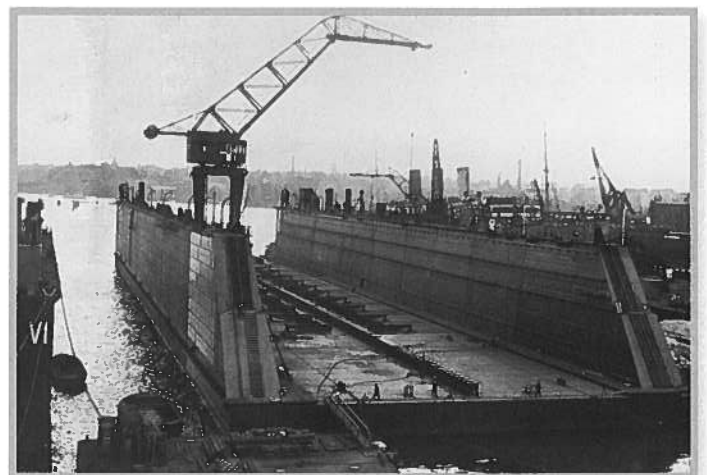
1944 wurden erste Überlegungen zur Reparatur des Docks angestellt, dessen Zustand sich zu diesem Zeitpunkt wie folgt darstellte:

Sektion I:	3 von 5 Tanks lecken.
Sektion II:	Bombenrichter von 10 x 15 m im achteren Steuerbordtank.
Sektion III:	2 Seitentanks beschädigt.
Sektion IV:	intakt
Sektion V:	an der Steuerbordseite über 20 m Länge schwer beschädigt.
Sektion VI:	versenkt und verloren.

Aber erst am 1. Mai 1948 wurde mit den Arbeiten begonnen, zunächst an der Sektion III. Die Reparatur dieser Sektion wurde am 10. Jänner 1949 abgeschlossen und anschließend wurde sie zur Schiedam-Werft ge-



Das durch Bombentreffer beschädigte 40.000-t-Dock:
(Foto aus: Bouman, Wilton-Fijenoord History)



Das von Blohm & Voss unter den Baunummern 222–227 für die k.u.k. Marineverwaltung gebaute 40.000-t-Dock wurde 1916 fertig gestellt. Nach dem Krieg ging es als Reparationsgut nach Holland.
(Foto: Archiv Kludas)

bracht, wo wenig später auch die unbeschädigte Sektion IV eintraf. Die Sektion II wurde dann in der ersten Jahreshälfte 1949 in den Sektionen III und IV repariert. Am 18. August 1949 kam auch die Sektion I in der Schiedam-Werft an, wo kurz darauf auch die Sektion V eintraf. Beide wurden dann in den kombinierten Sektionen II, III und IV gemeinsam instandgesetzt. Gleichzeitig baute die Werft eine vollkommen neue Sektion VI. Noch im Dezember 1949 wurde die Sektion II fertig, gefolgt von den Sektionen V und VI im Jänner 1950.

Am 11. April 1950 wurde das Dock wieder in Dienst gestellt und als erstes Schiff wurde die NIEUW AMSTERDAM gedockt.

Über den weiteren Verbleib dieses Docks gibt die Literatur keine Auskunft.

Schiffbau Nr. 11 vom 12. 3. 1913, Seite 447

Marine-Rundschau Heft 4/1977, Seite 155

Hans Jürgen Wirthöft, *Tradition und Fortschritt – 125 Jahre Blohm+Voss*, Seite 523

Prof. Dr. P.J. Bouman, *Wilton-Fijenoord History*, Schiedam 1954

Wladimir Aichelburg, *Register der k.(u.)k. Kriegsschiffe*, Wien 2002, Seite 147

Die Farben Ozeaniens – Fünf Wochen unterwegs zwischen Chile und Australien

von Volker Keller

Redaktionelle Anmerkung: Vor rund 150 Jahren hat die Fregatte *NOVARA* den Pazifik von Australien nach Chile überquert. Einen Reisebericht von heute liefert Volker Keller, der zur Besatzung der *EUROPA* gehört.

Das Besondere einer Reise nehme ich am liebsten mit nach Hause – in Form eines Teils, das für das Ganze steht. Was das sein könnte? Mal sehen!

Ein „Stiller Ozean“ soll der Pazifik sein, glaubt man Magellan, der 1530 dort eine tagelange Windstille erlebte. Für eine Landratte wie mich wäre das gut, wenn es anders käme, würde mein schweres, langes Kreuzfahrtschiff mit Stabilisatoren sich wohl kaum etwas anmerken lassen. Fünf Wochen werde ich das Meer Ozeaniens erleben, werde Begegnungen mit exotischen Menschen haben und ihre Inseln kennenlernen – *MS EUROPA* bringt mich zu ihnen.

Es ist kühl auf dem Weg zur Robinson-Crusoe-Insel. Der Humboldtstrom bringt kaltes Wasser und kühle Luft aus der Antarktis; gemeinsam mit warmen Passatwinden wird er uns westlich treiben. Windstärke fünf, das Schiff lässt sich etwas anmerken. Ich will alles so nehmen, wie es kommt. Was ich sehe: Meer, Meer, Meer, mehr Meer geht nicht mehr. Meer ohne Zeit und Ort, Urgewalt, durch den Menschen nicht manipulierbar. Großartig! Und dann taucht die Insel auf – nach 32 Stunden Fahrt bei 14 Knoten. Der englische Seemann Alexander Selkirk wurde hier ausgesetzt. Vier Jahre verbrachte er allein auf der Insel bis zur Heimkehr. Das regt meine Phantasie an. Wäre ich irre geworden, oder über mich hinaus gewachsen wie Selkirk? Daniel Defoe verlegte das Geschehen in die Karibik und nannte den Helden seines Buches Robinson Crusoe. Robinson



Robinson auf der Robinson-Crusoe-Insel

lässt er gegen die Kannibalen kämpfen und erweist damit die vermeintliche kulturelle Überlegenheit der weißen Rasse. Robison in Holz, drei Meter hoch, empfängt uns auf seiner Insel. Ohne ihn käme keiner hierher.

Nach sechs Stunden rasselt die Ankerkette, an Deck ertönt die Auslaufmelodie, es geht weiter. Vier Seetage liegen vor uns bis Rapa Nui, bis zur Osterinsel.

So lange nur Meer und – Freiheit: „Du freier Mensch, der Meere liebt und preist“, ruft Baudelaire aus. Der Blick wird weit und die Gedanken werden leicht, wie Luftballons steigen sie zum Himmel auf. Ozeanische Gefühle am 80. Längengrad Süd.



Moai auf der Osterinsel

Vier Tage sind lang für Landratten. Am vierten gehe ich morgens zum Gottesdienst. Auf einmal sagt der Pfarrer „Land in Sicht“. Alle Passagiere eilen an die Fenster. Nach vier Tagen sind wir landhungrig. Fliegende Fische tauchen zur Begrüßung auf, fliegen hundert Meter und tauchen wieder unter.

Mit Tendern geht es auf die chilenische Insel. Schon von weitem sehen wir die Moai, Riesen-Steinfiguren, die Ahnen darstellen. Unsere Insel-führerin kommt nicht an ihnen vorbei ohne stehen zu bleiben und kurze Zwiesprache zu halten. In der Kirche sehe ich einen Christus, der genau wie die Moai mit großen Augen zum Himmel guckt. Trick der alten Missionare: „Seht, Leute, Christus ist ein Moai, er verdient die Verehrung, die eure Ahnen von euch bekommen.“ So haben die Insulaner den christlichen Glauben verstanden und wurden allesamt Christen.

Der Kreuzfahrer ist ein Vagabund, er bleibt nicht lange, auch nicht auf der Osterinsel. Immer wieder übt er das Abschiednehmen und den Aufbruch ein. Wie auch jetzt. Die Seehundkolonie der Insel verabschiedet uns, das klingt wie Husten.

Vom 110. Längengrad brechen wir auf mit dem Ziel: 130., Großbritannien, Commonwealth, Pitcairn.

Das Schiff liegt auf Reede, Longboats der Einheimischen holen uns ab. Dabei ist auch der einzige Strafgefangene aus dem dortigen Knast. Morgens darf er raus, abends muss er wieder rein. Humaner Strafvollzug.

Auch diese Insel hat ihre Geschichte, zum Glück, denn sonst kennte sie keiner. Die Meuterer von der Bounty versteckten sich auf ihr, nachdem sie den brutalen Kapitän Bligh ausgesetzt hatten. Fletcher Christian, der erste Offizier, war ihr Anführer – ein äußerst potenter Bursche. Alle Insulaner sind irgendwie mit ihm verwandt und heißen Christian. Auch der einzige Postangestellte. Stolz stellt er sich vor „My name is Christian“. Was mich auch sehr interessiert: Wie lange braucht die Post bis Deutschland? Jetzt haben wir Januar, überlegt er, im April könnte sie da sein.

Wir müssen zurück. Soll ich eine kleine Bounty als Andenken mitnehmen? Nein, da wird noch etwas Besseres kommen.

Auf unserem Schiff eingetroffen, begegnen wir einer jungen, schwangere Frau von der Insel. Sie strahlt uns alle an. Womit haben wir das verdient? Der Bordarzt klärt uns auf. Sie hatte Angst, ihr Baby könnte tot sein. Der Inselarzt brachte sie aufs Schiff, der Bordarzt untersuchte sie mit Ultraschall. Und dann das große Glück – und wir freuen uns mit.

Anker lichten, es geht wieder aufs Meer. Im Liegestuhl lese ich Gedichte „Das Meer ist schöner noch als Kathedralen, nährt es uns treulich doch, sänftigt die Qualen“. Auf jeden Fall die Qual der Einengung in unseren überfüllten Städten. Hier ist Platz, ungeheuer viel Platz. Heute nährt es uns mit Haifischsteak von den Fischern der Osterinsel.

Wir wollen nach Frankreich, nach Französisch Polynesien. Auf Makemo hat vor uns erst einmal ein Schiff angelegt – das ganze Dorf ist am provisorischen Hafen und singt. Da singt ein Mann im Bikini. Seine Mutter hat nur Jungen geboren, traditionell wird dann einer als Frau erzogen und übernimmt Frauenpflichten. Er/Sie singt gut – und tief. Ich stehe herum und höre zu. Da kommt ein lächelnder Gitarrespieler auf mich zu, drückt mir sein Instrument in die Hand: „Spiel was!“ Na gut: „Ich heff mol en Hamburger Veermaster sehn, to my hoodah, to my hoodah...“. Die Einheimischen lesen mir die Worte von den Lippen ab und versuchen mitzusingen. Das ist Reisen: eine Anschauung zu bekommen von



Kapitän Hagen Damaschke begann auf Containerschiffen, heute ist er „5 Sterne-plus-Kapitän“



Ausbooten vor Pitcairn, ein Insulaner packt mit an

der e i n en Menschheit, von der e i n e n Welt des e i n e n Schöpfergottes. Für diesen Augenblick hat sich meine 31-stündige Anreise nach Valparaiso schon gelohnt.

Schade, wir müssen unsere „Freunde“ verlassen. Es ist mittlerweile Windstärke 6, die Wellen sind zwei Meter hoch. Das Zodiac steigt auf den Wellenkamm und fällt dann hinter der Welle in die Tiefe. Da bleibt keine Auge trocken und sonst auch nichts. Der Kapitän steht mit dem Fernglas in der Nock. Trotz der Entfernung sehe ich seine Schweißperlen auf der Stirn.

Wir wollen nach Bora Bora, die berühmten Pfahlbungalows ansehen, € 500,- die Nacht. Sie sind leer. Wegen der Finanzkrise kommen US-Amerikaner und Japaner nicht. Wir ziehen weiter nach Moorea. Dort bringt uns unser Busfahrer Temu zu einer Anhöhe, von wo aus wir die dicht von hell- bis dunkel-grün bewachsenen Bergen eingerahmte Cooks-Bay sehen, da liegt unser Schiff, und die Opunohu-Bay links daneben, da kommt gerade die ROPTTERDAM. Temu fordert mich auf: „Sieh doch! Ich lebe im Paradies!“. Vor der Bucht schimmert die flache Lagune türkisgrün, hinter dem Korallenriff ist das Meer tiefblau. Die Schönheit blendet. So muss das Meer aussehen, denkt der Europäer, der von seinen Küsten nur Dunkelwasser kennt. Sind das Farben! Und die sind hier überall.

Blau erscheint dem Betrachter als Weite, fast bis unendlich, wie Jules Verne meinte: „Das Meer ist die lebende Unendlichkeit“. In dieser Unendlichkeit findet unser Schiff den Weg nach Apia/West-Samoa. Es ist Windstille: der Ozean ist still wie ein sattes Baby.

In der Kathedrale werde ich angesprochen: „Ich Herr Schenk“. Nanu? Aber mehr kann Herr Schenk nicht auf Deutsch sagen. Seine Vorfahren waren Deutsche. West-Samoa war deutsche Kolonie. Was sagt er zum Kolonialismus, möchte ich wissen und rechne mit heftiger Ablehnung. Die Deutschen haben Fortschritt gebracht, in der Landwirtschaft, in der Medizin, in der Architektur, meint der Hausmeister. Und die Missionare haben auf manchen Inseln den Kannibalismus ausgetrieben. Und dann sagt er noch etwas: „Griesgott“ und „Mahlsait“.

Bei 31 Grad und die Sonne senkrecht von oben schlendere ich auf meinem eigenen Schatten die Hauptstraße entlang. Eine Händlerin bietet Ringe an. Gleich fällt mir einer ins Auge: tiefblau ist er wie das Meer. In der Sonne verfärbt sich das Blau zu türkisgrün. Das ist es! Das ist das Teil, das für das Ganze steht. Diese Farben nehme ich mit.

Was habe ich bisher alles gesehen! Wie bin ich in kurzer Zeit herum gekommen! Eine Kreuzfahrt bedeutet Freiheit und dabei Sicherheit und Behaglichkeit. Wie froh ich bin, nach der Hitze wieder „zu Hause“ im gekühlten Schiff zu sein.

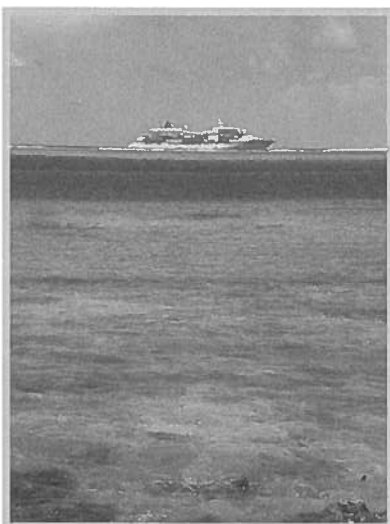
Wir werden in der Nacht den 180. Längengrad Süd erreichen, die Datumsgrenze. Wir sind gerade 12 Stunden vor der Mitteleuropäischen Zeit, pro 15 Längengrade haben wir eine Stunde verloren. Am 180. fällt der Sonntag aus, und wir sind 12 Stunden voraus. Als es soweit ist, schießen Raketen in den pazifischen Himmel, das „Kreuz des Südens“ über uns erhält einen Gruß.

Auf dem letzten Abschnitt nach Australien werden die Wellen fünf Meter hoch, Windstärke acht. Aha, so ist acht! Das ist für mich gerade noch auszuhalten, hart an der Grenze. Bei den Passagieren sieht man Betäubungs-Pflaster hinterm Ohr. Ich nehme alles, wie es kommt, das entspannt. Mir wird nicht schlecht. Hätte ich nicht gedacht.

Vor uns sehen wir die Sydney Opera und die Sydney Harbour Bridge. Menschen laufen auf ihr, wir fahren unten durch. Vom Promenadendeck grüßen wir von unten nach oben und sie zurück von oben nach unten. Eine kleine Euphorie kommt auf. Vor uns liegt die drei Millionen Stadt. Multi-Kulti, kein Platz, man baut in die Höhe, größer, schneller, weiter – diese Welt kennen wir. „Willkommen daheim!“

Von der Pier im Darlingharbour fahre ich mit der Monorailbahn durch die City. Mir gegenüber sitzen zwei Deutsche, Tischler. Sie sind nach Australien ausgewandert. Deutsche werden wegen der guten Ausbildung in Australien sehr geschätzt. Es gibt hier Arbeitsplätze, erzählen sie mir. Gut zu wissen. Man weiß ja nie...

Fünf Wochen in Ozeanien waren wie ein Tag und sind jetzt zu Ende. Es geht zurück nach Hause. Den Ring habe ich am Finger.



MS EUROPA



Die Cooks-Bay/Moorea

Computeranimationen von der k. u. k. Kriegsmarine – Schlachtschiff TEGETTHOFF

von Werner Warnecke

Mit Hilfe meines Sohnes Bernhard habe ich ein CAD-Modell des Schlachtschiffes TEGETTHOFF nach dem Plan von Ing. Friedrich Prasky animiert.

Herr Sieche hat mir vorgeschlagen, das Schlachtschiff einzudocken. Das Ergebnis sehen sie anbei, mit 23 Stunden am Computer war die Arbeit gar nicht so groß. Allerdings habe ich auf Kosten der Naturtreue Bauteile von meinen anderen Schiffen verwendet. Der Kamin ist zum Beispiel von der BODROG, aber verkleinert. Vieles entstammt auch meiner

Phantasie, besonders im Bereich des Oberdecks und bei den Kränen. Die Literatur (Baumgartner–Sieche, Baumgartner–Sieche–Pawlik) hat mir geholfen, alles konnte ich aber auch nicht klären. So habe ich das Steuerhäuschen am Oberdeck weggelassen.

Wie imposant diese Schlachtschiffe waren, erkennt man so richtig erst, wenn man sie im Dock sieht!

Alle Bilder sind nicht nachbearbeitet und so wie sie aus dem Computer kommen.



3D-CAD Modell: DI. Werner Warnecke, Linz, Animation: Free Dimensions, Bernhard Warnecke, Hart-Purgstall

Sie ruhen in fremder Erde –

Marinegräber in Übersee, Teil 2,

von Erwin Sieche

Kapitän Carlo de Senibus in Djeddah

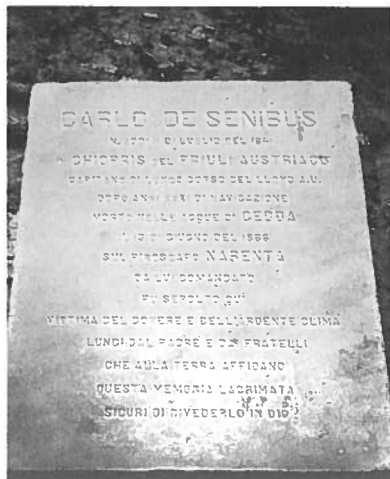


Foto: Malteserarchiv

Carlo de Senibus, * 11. Juli 1841, Kapitän w. F. des Lloydampfers NARENTA, starb am 11. Juni 1888 während der Passage des Roten Meeres (an Hitzschlag?). Laut Grabsteininschrift im 31. Dienstjahr (Berufsantritt mit 16!). Ob sein Grab auf dem Ausländerfriedhof von Dschidda (Djeddah) noch existiert, ist fraglich.

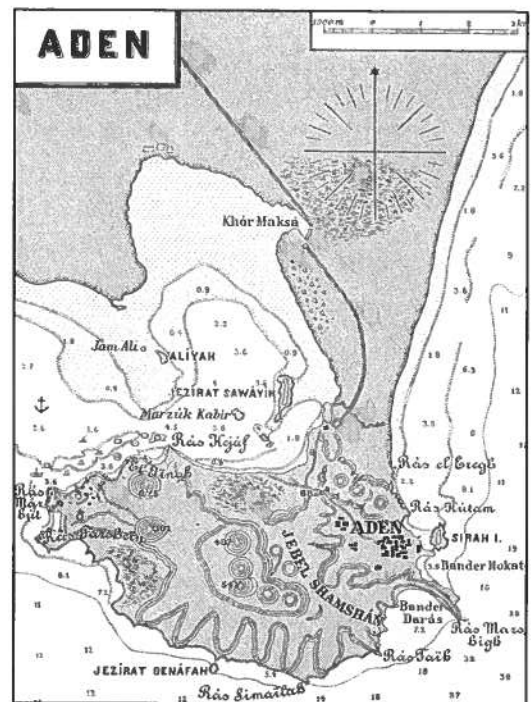
Marine-Commissariats-Adjunct Anton Maschl in Aden

S.M. Korvette FRUNDSBERG lief unter dem Kommando von Fregattenkapitän August Schweisgut am 1.5.1896 aus Pola zur Missionsreise nach Vorderindien–Ostafrika–Südafrika–Südamerika–Westindien aus. Anton Maschl starb im Roten Meer an Hitzschlag. S.M.S. FRUNDSBERG kehrte am 13. 3. 1897 nach Pola zurück.



Foto: aus dem Vorfällenberichtsbericht (ohne Angabe)

Das Grab von Anton Maschl auf dem Ausländerfriedhof von Aden. Üblicherweise wurde ein Grabstein vom nächsten oder übernächsten k. u. k. Schiff, das dort einlief, mitgebracht. Ob es noch existiert, ist sehr fraglich.



Zeitgenössische Hafenkarte von Aden

Ein interessantes Marinegrab in Veli Lošinj

Bemerkenswert ist der für einen Einwohner von Veli Lošinj ungewöhnliche ungarische Vorname. Vielleicht kann ein Leser einmal vor Ort über die ungewöhnliche Lebensgeschichte dieses Mannes nachforschen.



Foto: E. Sieche, 2006

Aktuelles

zusammengestellt von Nikolaus A. Sifferlinger

Nachdem ein Großbrand am 18. April 2009 die Werkstätte des Bootsbauers Wolfgang Schmalzl in Velden am Wörthersee zerstörte, ist inzwischen der Betrieb in mobilen Gebäuden und Zelten wieder aufrecht.

Das Elektroboot JULIKA 660 der Bootswerft Schmalzl ermöglicht neben den 343 Motorbootlizenzen (mit Verbrennungsmotoren) auch weitere Boote an den Wörthersee zu bringen. Allerdings ist der Aufwand dafür in der gehobenen Preisklasse. Aber das Boot ist wunderschön.

www.boote-schmalzl.at und www.julika.at

Die dänische MAERSK Linie und die französische CMA CGM haben mit je vier Großcontainerschiffen einen Liniendienst zwischen dem Fernen Osten und den nordadriatischen Häfen Koper, Triest und Venedig eingeführt. Jede Woche wird ein Schiff die Häfen bedienen.

Beginnend mit dem Containerschiff CMA CGM BALZAC Mitte Juni und MAERSK KARACHI am 23. Juni in Koper einlangend ist dieser Großcontainerschiffsverkehr angelaufen.



Containerschiff CMA CGM BALZAC in Koper am 16. Juni 2009
(Foto: Luka Koper)

Indien feierte am 26. Juli 2009 den Stapellauf seines ersten selbstgebauten nuklearbetriebenen Unterseebootes ARIHANT auf der Visakhapatnam Werft in Andhra Pradesh. Die Baukosten werden auf 2,1 Milliarden Euro geschätzt. Bei einer Länge von 112 m wird das Boot getaucht 7.000 t Wasser verdrängen. Als Bewaffnung dienen zwei Torpedorohre mit 65 cm Durchmesser und vier Torpedorohre mit 53,3 cm. Auch 12 Marschflugkörper mit der Möglichkeit von Nuklearsprengköpfen gehören zu den Waffen. Das Gesamtprojekt begann in den 1980er Jahren, verbrauchte bisher 4,4 Milliarden Euro und ist strengst geheim. Erst im Februar 2009 gab das indische Verteidigungsministerium die Existenz dieses Programmes bekannt.

Die asiatischen Marinen rüsten entsprechend ihres wachsenden Selbstverständnisses stark auf. Es ist zu hoffen, dass der nächste Seekrieg nicht in asiatischen Gewässern im Kampf um Ressourcen und Einfluss statt-

finden wird. Die Zeichen der Zeit deuten leider für das nächste Jahrzehnt daraufhin.

Das nordkoreanische Frachtschiff KANG NAM I wurde Anfang Juli 2009 im Rahmen der UNO-Sanktionen vom 12. Juni 2009 zur Rückkehr in seinen Hafen gezwungen. Die UNO-Sanktionen wurden als Reaktion auf den Atombombentest Nordkoreas am 25. Mai 2009 beschlossen. Die KANG NAM I wurde wegen vermuteten Waffentransports blockiert. (Bericht der Financial Times vom 7. Juli 2009)

Nachdem viele Bankinstitute mit Staatshilfe im letzten Quartal 2008 vor dem Untergang gerettet wurden und in zweiten Quartal 2009 bereits wieder sehr gute Gewinne schreiben, ist die Geduld der Banken mit ihren Schuldern in der Seefahrt nicht besonders ausgeprägt, wie einem Artikel der Financial Times vom 3. Juli 2009 zu entnehmen ist. Viele Schiffseigner haben derzeit Probleme, die Schiffsneubauten zu finanzieren, die eigentlich in der derzeitigen Krise der Real-Wirtschaft nicht gebraucht werden. Noch liegen viele Handelsschiffe wegen des um etwa 25 % gesunkenen Frachtaufkommens auf und die modernen Neubauten können im Moment nicht die Mittel erwirtschaften, die zur Rückzahlung der Baukredite notwendig sind. Die schwedische Nordea Bank hat 13 Schiffe, die es vom Kühlschiffreeder Eastwind beschlagnahmt hat an die in Monaco ansässige Sammy Ofer verkauft und auch in den Werften Südkoreas werden Neubauten durch Kreditgeber zahlungsunfähiger Schiffseigentümer beschlagnahmt und weiterverkauft.

Nachdem durch die Wirtschaftskrise eine Reihe koreanischer Schifffahrtslinien finanziell schwer mitnimmt, hat der koreanische Staat eine Anleihe in der Höhe von 2,3 Milliarden Dollar aufgelegt. Die koreanischen Schiffseigner in Schwierigkeiten verkaufen ihre Schiffe an diesen Fund und mieten sie zurück, mit der Absicht nach Ende der Wirtschaftskrise diese Schiffe wieder zurückzukaufen.

Auch die in der Schweiz ansässige Mediterranean Shipping Company MSC, Eigentümer der weltweit zweitgrößten Containerschiffsflotte, muss die Anzahl seiner Einheiten reduzieren. An Neubauten werden bis Ende 2010 Kapazitäten von 170.000 TEU übernommen, gleichzeitig werden ältere, kleinere Schiffe verschrottet oder nach Auslaufen der Charter an die Eigentümer zurückgegeben. Die Gesamtkapazität der MSC-Containerschiffsflotte wird gleich bleiben, allerdings die Größe der Schiffe zunehmen und damit die Anzahl der Einheiten sinken.

Die deutsche Schifffahrtszeitschrift „Auf Kurs“ berichtet in ihrer Ausgabe 3/2009, das die beiden österreichischen Handelsschiffe PRIDE OF BRAILA und PRIDE OF VEERE vom Rhein-Maas- und See-Schifffahrtskontor GmbH (RMS) angekauft wurden und unter der Flagge von Antigua & Barbados in Dienst kommen sollen.

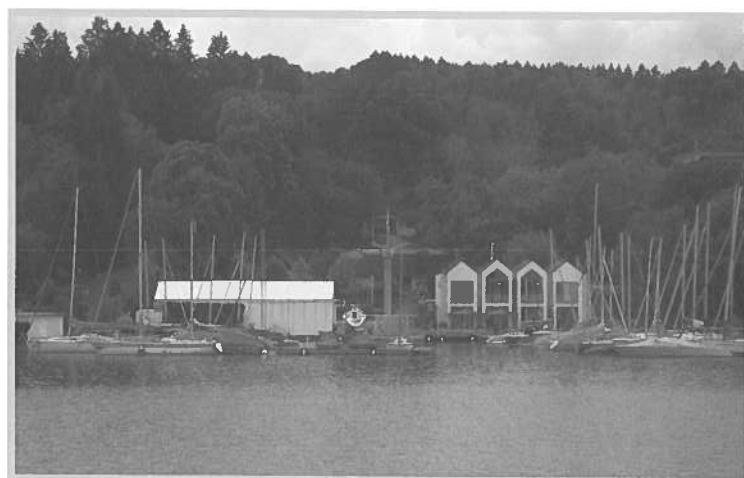
Wie eine Internetrecherche auf der Seite der International Telecommunication Union am 18. Juli 2009 ergab, sind beide Schiffe derzeit noch unter österreichischem Rufzeichen (OENH, OENG) unterwegs. (www.itu.int/cgi-bin/htsh/mars)

Die Yacht CARINTHIA VII von Heide Horden ist auch im österreichischen Schifffahrtsverzeichnis unter dem Rufzeichen OEX2141 als Motoryacht gemeldet. Die Luxusyacht wurde von der Lürssen-Werft in Bremen im Jahre 2002 für einen geschätzten Preis von 100 Millionen gebaut. Die Yacht hat eine Größe von 3.642 BRZ und ist mit einer Länge von 97,2 m die Nummer 19 in der Liste der großen Motoryachten dieser

Welt. Vier Dieselmotoren mit einer Leistung von 7.400 kW verleihen dem Schiff eine Geschwindigkeit von 26 kn. CARINTHIA VII hat ihren Liegehafen im französischen Antibes.



Containerschiff MAERSK KARACHI in Koper am 23. Juni 2009 (Foto: Luka Koper). Dieses Schiff wurde 1998 gebaut, ist 300 m lang und 43 m breit und kann eine Containerkapazität von 6.690 TEU aufnehmen. 1.600 Container hat das Schiff am 23. Juni in Koper auf- und abgeladen



Die Bootswerft Wolfgang Schmalzl mit dem Großzelt am 26. Juni 2009

Havarie SCHÖNBRUNN und ADMIRAL TEGETHOFF

von Hubert Giracek

Am Abend des 22. Juli 2009 gegen 22.00 Uhr rammte das unter Maltesischer Flagge fahrende Donaukreuzfahrtschiff AVALON TRANQUILITY bei einem Wendemanöver auf der Donau bei Linz das vertäute Schaufelradschiff SCHÖNBRUNN. Drei der sechs Festmachleinen rissen, die restlichen hielten das Schiff aber noch am Ponton von Urfahr.

SCHÖNBRUNN, die der Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte gehört, wurde ober der Wasserlinie auf einer Länge von rund 15 m schwer beschädigt und durch die notwendigen Reparaturen ist die Saison 2009 für dieses Schiff zu Ende.

Der sogenannte TwinCruiser AVALON TRANQUILITY wurde im Jänner 2007 von der Neptun Werft an die Reederei Premicon in München abgeliefert. Passagiere, Gesellschaftsräume und Küche sind im vorderen Schiffsteil (110 m), Maschinen und Besatzungsunterkunft im achteren Teil (25 m). Damit sollen die Fahrgäste eine möglichst ruhige Fahrt genießen können.

Technische Daten der AVALON TRANQUILITY:

Länge:	135 m
Breite:	11,4 m
Tiefgang:	1,6 m
Fahrgäste:	bis zu 196 Gäste in 98 Kabinen
Antriebsleistung:	2 x 800 kW
Geschwindigkeit:	22 km/h

Einen Tag nach der Havarie der SCHÖNBRUNN kam am Abend des 23. Juli 2009 das Donauschiff ADMIRAL TEGETHOFF auf der Donau bei Wien in Schwierigkeiten. In einem Gewittersturm wurde das Schiff vom Kurs abgetrieben und lief auf Grund. Das 63 m lange Schiff schlug leck und die 250 Passagiere mussten an Land gebracht werden. Wie lange die Reparatur der ADMIRAL TEGETHOFF dauern wird, ist zum Zeitpunkt der Drucklegung nicht bekannt.



Der Schaden der SCHÖNBRUNN (Fotos: Hubert Giracek)

Donaukanaltreiben

von Hubert Giracek

Im ersten Juniwochende (5. bis 7. Juni 2009) stand der Donaukanal im Bereich der Stadtmitte Wien von der Spittelau bis zur Franzensbrücke im Zeichen des 3. Donaukanaltreibens.

Diesmal meinte es der Wettergott besser als im vorigen Jahr.

An den Donaukanalufern hatten Kultur und Gastronomie ein buntes Programm mit neun Bühnen und zahlreichen Veranstaltungen organisiert.

Der FHS war auch wieder mit historischen Schiffen vertreten.

Die Anreise erfolgte am Samstagvormittag über die Schleuse Nußdorf.

Zwischen der Wienflussmündung und der Kaiserbadschleuse fuhren die FHS-Schiffe Parade, um so auch dem Treiben an Land ein „marines“ Flair zu geben.

Teilnehmende Schiffe waren ANA, ARTHUR KASPAR, HANAH, IBIS und MAREA. Erstmals war auch der EISVOGEL aus dem Hafen Wien am Samstag im Donaukanal zu sehen.

Nach der zweiten Paradedfahrt nächtigten die FHS-Schiffe wieder in der Kaiserbadschleuse und traten am Sonntagvormittag die Rückreise nach Korneuburg, wieder durch die Schleuse Nußdorf, an.

Bilder vom Donaukanaltreiben 2009 gibt es auch auf der Website des FHS (www.fhsaustria.at).



Feuerwerk (Fotos: Hubert Giracek)



FHS Flottille im Donaukanal



ARTHUR KASPAR im Donaukanal

Unter Marinefunkern ist Österreich eine beachtliche „Seenation“!

von Werner Pfeiffer

Am 6. und 7. Juni fand der von der Radio Mannschaft des Schlachtschiffes USS NEW JERSEY organisierte „Int. Museum Ships Radio Event 2009“ mit weltweit 85! gemeldeten Nostalgie-Schiffen statt. Auf der beeindruckenden internationalen Schiffsliste (siehe www.nj2bb.org/museum) waren 4 Flugzeugträger, 6 Schlachtschiffe, 4 Kreuzer, 20 U-Boote sowie etliche Minenleger, Eisbrecher, Leuchtschiffe, Frachter, Schlepper, Passagierschiffe und schöne alte Dampfer zu finden. Aus Europa wurden rund zwei Dutzend Museumschiffe angemeldet, darunter sechs aus Österreich. Zum Event konnten allerdings „nur“ fünf „on-the-air“ gehen; immerhin ein 20 % Anteil aus einem Binnenland!

Aktiviert wurden der Schlepper FREDERIC MISTRAL, das U 20 im Marinesaal des HGM, vom Wörthersee das 100jährige Dampfschiff THALIA, am Bodensee der schöne „Gourmet-Dampfer“ HOHENTWIEL und am Wolfgangsee der 136jährige Raddampfer KAISER FRANZ JOSEF I. Der Güterkahn GK10065 in der Museums-Werft Korneuburg fiel leider im letzten Moment aus organisatorischen Gründen aus.

Die Ausbeute der Kontakte war wegen der ungünstigen Funkbedingungen am besagten Wochenende eher mager. Dennoch konnte die MFCA-Flotte neben weltweiten Funkkontakten zu Land-Stationen auch elf interessante Schiffsstationen „arbeiten“:

MS DRESDEN in Rostock, Feuerschiff ELBE 1 in Cuxhaven, U 995 in Laboe/Kiel, Clubstation GORCH FOCK, U-Boot B-143 in Zeebrugge, Leuchtfeuer Borkumriff, HMS BELFAST in London, Leuchtschiff Westhinder 2 in Zeebrugge, U 9 im Museum Speyer, U 461 in Peenemünde auf Usedom und U-Boot DANDOLO in Venedig.

Gefunkt wurde hauptsächlich in Telegraphie (Morsen) sowie Sprechfunk. Leider konnten unsere Funker an Bord der Schiffe durch zeitliche Vorgaben der Eigner/Schiffsführer, etc. nur wenige Stunden aktiv sein und kämpften teilweise mit Starkregen, Windböen, Gewitter (Wolfgang, Wörthersee) sowie anderen erschwerten Bedingungen (z. B. Antennenabstimmung).



Vizeleutnant Werner Pfeiffer, Amateurfunkrufzeichen OE6NFK, im Funkbetrieb beim Turm von U 20 im HGM Wien

Impressionen vom Marinesaal im HGM bei U20:

8.30–10.00 Aufbau der Funkstation mit Antenne, 10.00–14.30 Funkbetrieb, 14.30–16.00 Abbau. Während der relativ kurzen Funkzeit kamen auch einige Museumsbesucher zu uns denen wir nebenbei unser „maritimes Funkhobby“ erklärten. Wie jedes Jahr haben sich die Funkbedingungen gerade vor dem Abbau verbessert; Ausbeute dennoch sieben Schiffe.

Als Gäste konnten wir auch zwei Funkamateure, Dr. DI Viktor Kudielka und Peter Neumann sowie den Vizepräsidenten der „Freunde Historischer Schiffe“ Oliver Trulei

begrüßen. Aber auch ein ehemaliger Seemann aus Neunkirchen, der vor Jahren mit DL-Handelsschiffen die Weltmeere befuhr, fand unseren Funkbetrieb ausgesprochen interessant und für Wien ungewöhnlich. Genauso lauschten hunderte Museumsbesucher den Morsezeichen die im Marinesaal zu hören waren und S.M. U 20 dadurch wieder etwas Leben einhauchten.

Mit fünf teilgenommenen OE-Schiffen (2008 waren es sechs) sowie ein Dutzend ship-to-ship Kontakten hat das Binnenland Österreich international wieder kräftig Flagge gezeigt!

Marine Funker Club Austria
<http://mfca.oe1.oevsv.at>

Aus dem Verein!

Werte Vereinskolleginnen!
Liebe Vereinskollegen!



Die Ferienzeit ist da und die FHS bereiten wieder die teilweise schon zur Routine gewordenen Sommer-Aktivitäten vor. Das Hafenfest in Korneuburg bildet dabei neben den jeden ersten Sonntag im Monat stattfindenden Modellschiffvorführungen den Mittelpunkt der Veranstaltungen. Da es schon Tradition geworden ist, dass die einzelnen Sektionsobmänner über die Veranstaltungen ihrer Sektion direkt berichten, ist es meine Aufgabe insbesondere über Ereignisse, die alle Sektionen gleichermaßen berühren, über Entscheidungen des Vorstandes, den allgemeinen Entwicklungen und Zielsetzungen unseres Vereins zu informieren. Zu diesen Themen ist seit meinem letzten Beitrag nur über ein wesentliches Ereignis zu berichten: es ist dies die am Mittwoch dem 17. Juni in Korneuburg auf unserem „DDSG-Kahn“ stattgefundene Gedenkfeier für unser verstorbene Mitglied Walter Kozian.

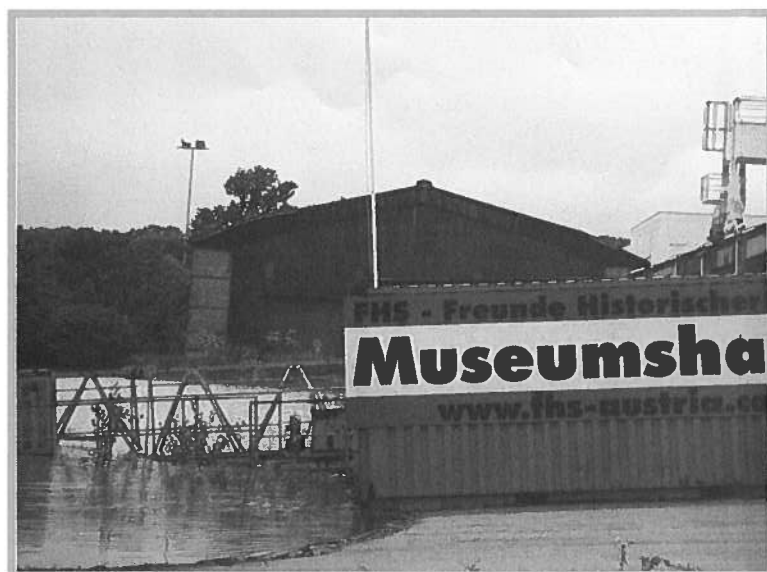
Ich muss nicht extra darauf hinweisen, dass dieser Ort gewählt wurde, weil das gemütliche Stübchen – vormals die Steuermannswohnung – erst durch den selbstlosen Arbeitseinsatz unseres Walters so geworden ist,

wie wir es heute kennen. Die Verdienste Walters um unseren Verein wurden bereits mehrfach gewürdigt, sodass ich mich heute – für all jene unserer Mitglieder, die keine Gelegenheit hatten, an der Gedenkfeier teilzunehmen – auf deren Ablauf beschränken kann.

Zur vorgegebenen Zeit hatte sich eine kleine Runde von Vereinsmitgliedern, darunter fast der gesamte Vorstand und auch die Witwe unseres Walters, Franziska Kozian, im Kahn-Stübchen versammelt. Jedem der Teilnehmer fiel an der Wand eine mit einem Tuch verhängte Stelle auf und alle Anwesenden plagte die Neugier, was denn darunter verborgen sei. Angeheizt wurde diese Neugier noch durch geheimnisvolle Hinweise unseres Präsidenten, der strikt darauf achtete, dass das Tuch nicht gelüftet oder gar entfernt wurde. Zum festgesetzten Zeitpunkt ergriff Präsident Kap. Giracek das Wort, begrüßte die Anwesenden und wies nochmals auf den Zweck der Zusammenkunft hin. Sodann würdigte er mit kurzen Worten erneut die Leistungen von Walter Kozian für unseren Verein, wobei er besonders seinen Einsatz bei der Revitalisierung des DDSG-Kahns hervorhob. Franziska Kozian verfolgte aufmerksam die Worte des Präsidenten und dankte ihm sichtlich gerührt, wobei sie noch mit einer Überraschung aufwartete: sie stiftete einen beträchtlichen Teil des Büchernachlasses von Walter Kozian unserem Verein. Darunter sicher einige Werke, die insbesondere für unsere Historiker wertvolle Quellen darstellen werden. Offenbar war dies aber mit Präsident Giracek schon vorher abgesprochen, denn er dankte nicht nur im Namen des Vereins für die großzügige Spende, sondern er überreichte Frau Kozian auch eine



Franziska Kozian vor der Gedenktafel für Walter A. Kozian



Hochwasser in Korneuburg – der FHS-Container steht am Wasser

schon vorbereitete Urkunde über die Gründung der vereinseigenen „Walter Kozian-Marine-Bibliothek“. Sodann wurde das unter dem besagten Tuch verborgene Geheimnis gelüftet und zum Vorschein kam eine sehr geschmackvoll und persönlich gestaltete Gedenktafel für unseren Walter. Nach dieser „Enthüllung“ folgte ein Beisammensein mit Speis und Trank, wobei sich die zunächst doch eher gedrückte Atmosphäre langsam löste und die kleine Feier mit einem beschaulich fröhlichen Ausklang endete. Eine unserer nächsten Aufgaben wird es nun auch sein, für unsere „Walter Kozian-Marine-Bibliothek“ eine würdige und sachgerechte Unterbringung zu schaffen, sodass die Werke auch allen Mitgliedern zugänglich sind.

Mit diesem kleinen Rückblick auf die Gedenkfeier, darf sich der Schriftführer für die Urlaubssaison mit dem Wunsch verabschieden, dass alle Vereinsmitglieder eine erholsame und frohe Ferienzeit – vielleicht auch an Bord – genießen können und sich alle im Herbst gesund wieder zusammenfinden.

Dies wünscht sich und uns allen

Ihr / Euer Schriftführer

Gustav Poinstingl



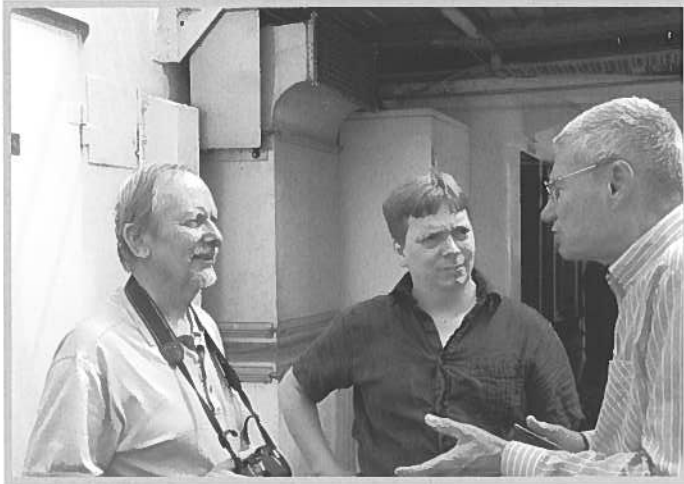
Güterkahn 10065 steht über der Lände (Foto: Robert A. Tögel)

Ausflug der Allgemeinen Sektion

am 21. Juni 2009

von Georg Schaller

Das Wetter sah nicht so vielversprechend aus an diesem Sonntag – und doch sollten wir viel Glück haben, denn am nächsten Tag kam der große Regen. Rechtzeitig vor der Abfahrt um 9:44 hatten sich



Angeregte Diskussion

alle 13 Teilnehmer der Fahrt am Westbahnhof eingefunden, es war ja auch eine christliche Zeit! Die Fahrt nach St. Pölten hatte eine Überraschung für uns: den Anschlusszug nach Krems gab es nicht, bloß einen Schienenersatzverkehr zwischen St. Pölten und Herzogenburg. Darauf hatte uns weder die ÖBB bei der Buchung noch die Schaffnerin beim Fahrscheinzwickeln hingewiesen, erfahrene Bahnreisende wissen so etwas einfach, andere mögen das Auto benutzen. Den Anschlusszug hätten wir ohnehin nicht erwischt, da die Westbahn von Wien bis St. Pölten 15 Minuten Verspätung hatte (ich habe noch nie erlebt, dass es weniger als zwölf Minuten wären, warum ändert man dann nicht den

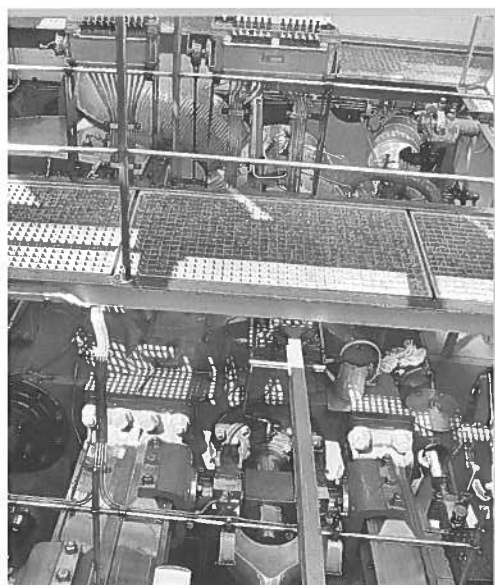
Fahrplan?). Der Hinweis „Der Bus steht Hauptbahnhof Nord“ war für uns sehr nützlich, da ich selbstverständlich einen Kompass mit hatte. Eine Hinweistafel gab es natürlich nicht. Aber einen netten Busfahrer, der immerhin die Verspätung auf der kurzen Strecke auf fünf Minuten reduzierte. „Das geht nur mit dem Bus, die Bahn schafft das nie!“ meinte der stolze Fahrer. Die Busfahrt ging bis Herzogenburg, den Rest besorgte wieder ein Triebwagen.

Vom Bahnhof in Krems war es ein kleiner Spaziergang zur Anlegestelle. Die SCHÖNBRUNN, zunächst am westlichsten Pier gelegen, kam uns entgegen: sie schob einfach (mit viel Dampfentwicklung) stromab zum Hauptpier (der inzwischen freigeworden war) zurück. Das Schiff war gut besucht aber nicht überfüllt, wir hatten im vorderen Salon einen reservierten Tisch und damit einen sehr schönen, zentral gelegenen Platz. Der Hunger war groß, der Andrang beachtlich, aber das Personal sehr bemüht und flink. Das Essen hat allen geschmeckt und die laufende Versorgung mit Spritzern, (auch Bier und anderem mehr) war gesichert.

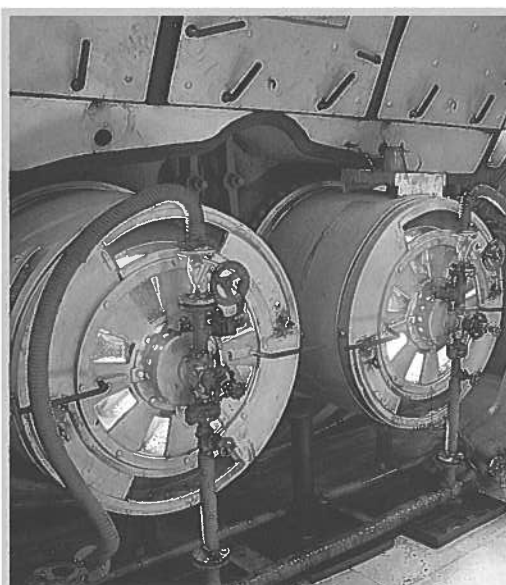
Auf der Fahrt durch die wunderschöne Wachau war das Wetter bewölkt, aber trocken und zeitweise sogar sonnig. Nach dem Essen gab es eine Führung für uns durch Maschinen- und Kesselraum, wobei auffiel, dass es in letzterem viel heißer war als auf der kohlegefeuerten STETTIN. Wer wollte, konnte das Feuer der Schwerölbrenner mit einer Schutzbrille genau betrachten.

Man sagt, die SCHÖNBRUNN wäre das schnellste Schiff auf der Donau. Das kann wahr sein, denn immerhin erreichte sie das Ziel Pöchlarn fast eine Stunde vor der Planankunft. Da wir die Rückfahrt schon gebucht hatten und Pöchlarn nach Abtragung der historischen Altstadt nichts Besonderes zu bieten hat (außerdem begann es inzwischen unan-

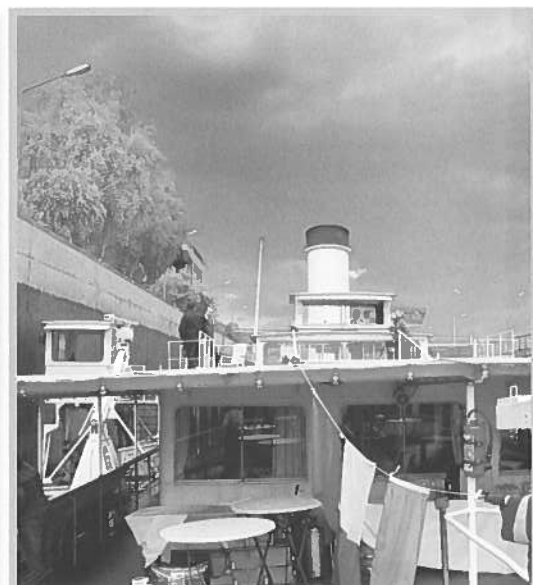
Maschine der SCHÖNBRUNN



Kesselraum der SCHÖNBRUNN



Der große Regen kündigt sich an



genehm zu nieseln), weigerten wir uns, von Bord zu gehen und wurden weiterhin bestens versorgt. Außer uns war nur mehr das Personal anwesend. Immer noch etwas früh am Bahnhof angelangt besuchten einige von uns das sehenswerte Bahnrestaurant: Manche Getränke werden von einer Modellbahn gebracht, Bestellungen nimmt man über den Betriebsfernsprecher vor und das ganze Lokal ist ein kleines Bahnmuseum, sogar mit Bahnschranken.

Auf der (diesmal ereignislosen) Rückfahrt waren sich alle einig, es war nicht nur ein schöner Ausflug sondern ein besonderes Erlebnis, die alte Dame, letzte Vertreterin einer einst stolzen weißen Dampferflotte, wieder rüstig auf der Donau in Fahrt zu erleben.

G.S. Die FHS-Gruppe



Aus der Sektion Museumswerft

von Hubert Giracek



Der längste Winter seit Jahren liegt hinter uns, der schöne April brachte neues Leben in die Museumswerft.

Die weitere Restaurierung und Fahrklarmachung der Schiffe (in alphabetischer Reihenfolge) ARTHUR KASPAR, des Gendarmeriebootes, PASCAL und SAMLAND schreitet weiter voran.

Wie schon berichtet, wird für ARTHUR KASPAR derzeit das Zulassungsverfahren vorbereitet und in Kürze werden die Mannen um Florian Pausch die begehrte Urkunde in Händen halten.

Auch das erste Patenschaftsprojekt, die Restaurierung und Wiederinbetriebnahme des alten Gendarmeriebootes durch die Paten Franziska Kozian und Harald di Giorgio nähert sich der Vollendung.

Ein weiteres Schiff wird nach Jahrzehnten wieder Wasser unter sich spüren, die liebevoll in langen Jahren in Korneuburg komplett neu restaurierte BUKANIER unseres Mitgliedes Fritz Eggerstorfer und seiner Gattin.

Nachdem bereits die Modellbauer den Werfthafen im Sommer an jedem ersten Sonntag des Monats mit ihren Schiffen beim Modellschifffahren belebten, haben wir uns für heuer viel vorgenommen.

Jeden zweiten Sonntag im Monat (Mai bis September) soll „Dampfhaus“ Johann Doman mit seinen Dampfexperten mit Dampftraktormodellen das Museumswerftgelände beleben.

Die dritten und vierten Sonntage sind der Präsentation des Güterkahnes und der in Korneuburg liegenden Museumsschiffe gewidmet.

Und noch eine weitere Neuigkeit gibt es zu berichten, von der ich mir viel erhoffe.

Nachdem bereits im Jahre 2007 ein umfassendes Konzept „Projekt Museumswerft“ erstellt wurde (vom Vorstand in der 52. Sitzung einstimmig beschlossen) konnte dieses Konzept heuer gemeinsam mit der Stadtgemeinde Korneuburg als Förderprojekt bei EcoPlus eingereicht werden. Derzeit warten wir auf die Bewertung unseres Konzeptes und die Zuerkennung der Förderungswürdigkeit.

Im Rahmen dieses Konzeptes wird dann die weitere Ausgestaltung und Errichtung unserer Liegemöglichkeiten in der Museumswerft erfolgen. Im Mai jährt sich der tragische Todestag unseres Freundes und Mitgliedes Walter A. Kozian zum ersten Mal.

Am 17. Juni haben wir an Bord von GK 10065 in Korneuburg seines Todes gedacht und eine Gedenktafel zu seinem Andenken enthüllt.

Kpt. Hubert Giracek
giracekh@aon.at



Aus der Sektion Historiker

von Oliver Trulei

Führung

Am 9. Juni 2009 führte Robert Kaiser von der Bundeskellereinspektion einige Mitglieder durch einige Räumlichkeiten der ehemaligen Marine-sektion in der Marxergasse. Seit März 2009 befindet sich in der sogenannten „Admiralsstiege“ ein Modell der CIVETTA unseres Mitgliedes Gerhard Schuster als Leihgabe.



Vor dem Modell der CIVETTA (alle Fotos: Oliver Trulei)



Vortrag an der Landesverteidigungsakademie

Symposium

Vom 23. Juni 2009 bis 25. Juni 2009 fand in der Landesverteidigungsakademie ein Symposium zum Thema „Soldaten in den Wolken – Die k. u. k. Luftfahrttruppe und ihre Gegner“ statt. Unsere Mitglieder Peter Schupita und Peter Plattner referierten zum Thema „Die k. u. k. Seeflieger und die Bedeutung der Stadt Triest“ sowie „Aviatik Berg C.I.“. Interessant waren die Vorträge der Gäste aus Italien, Deutschland und Frankreich. Ein Tagungsband ist in Vorbereitung. Eine gelungene Veranstaltung, welche wiederholt werden sollte.



Die FHS-Historiker Reisegruppe in Hamburg

FHS-Historiker Jahrbuch 2008

Erscheinungstermin: September 2009. Aus dem Inhalt: Weltumseglung NOVARA – Hinterfragte Mythen und neue Erkenntnisse, Tauchgang zum Lloyd dampfer WIEN, Der Dampfer ZARA-ZADAR der königlich ungarischen Finanzdirektion, Die Ohrfeige von Buccari, Der Österreichische Lloyd 1932–1936, zur Person: Zdenko Knötgen; FHS-Mitglieder € 30,-; Nichtmitglieder € 40,- (exkl. Porto)

FHS-Historiker Reise 2010

Die Historiker unternehmen vom 12. Mai 2010 bis 16. Mai 2010 eine Reise ins Küstenland. Am Programm stehen unter anderem Abbazia, Pola und Brioni. Details folgen. Anmeldung an Alexander Traiber: traiber.sen@aon.at

Oliver Trulei
Sektionschef Historiker
oliver.trulei@chello.at



U 995 vom Marinedenkmal Laboe gesehen



Aus der Sektion Modellbau

Robert Tögel

Gartenfreunde treffen Freunde

Historischer Schiffe. Wo? Auf der „Garten Tulln“

Da staunten die Besucher der Gartenschau am Sonntag, den 21. Juni nicht schlecht: Direkt beim Eingang konnten sie uns einfach nicht übersehen. Im statischen Teil haben wir einen Querschnitt durch den Schiffs-Modellbau ausgestellt. Auf dem Teich fuhren die Modellschiffe hin und her.

Unsere Freunde von der IGU-Austria haben wesentlich zu unseren Präsentationen beigetragen.

Viermal am Tag haben wir gemeinsam eine kommentierte Modell-Parade veranstaltet und jedes Modell und seine Geschichte ausführlich beschrieben.

An diesem Tag waren 2.000 Besucher auf der „Garten Tulln“ und wir haben an den folgenden Terminen schon gemerkt, dass wieder einige Interessierte „hängen geblieben sind“ und uns nach Korneuburg folgen.

Im Service-Teil haben wir das Schiffspatent für Kinder und diverse nautische Souvenirs angeboten.

Einige Besucher haben uns anvertraut, dass sie bald wiederkommen werden, weil sie sich ja die Gartenschau auch noch ansehen wollen.

Jugendarbeit neu

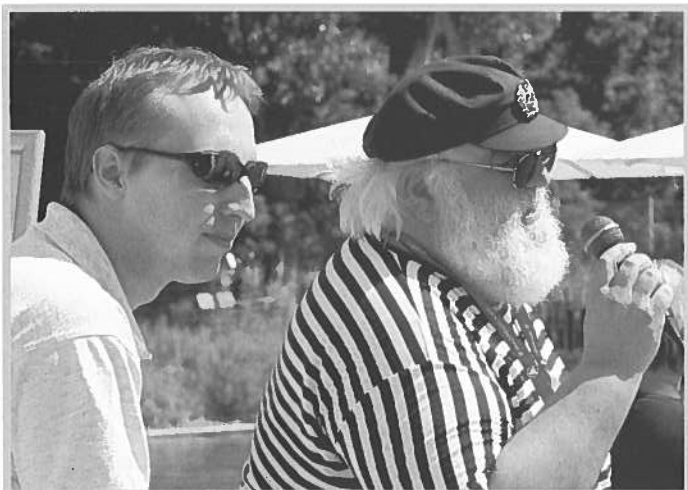
Im Rahmen der Tullner Aktion haben wir erstmals unser Schiffspatent für Modell-Schiffe angeboten.



Das ist unser „Tatort“ – direkt gegenüber dem Eingang
(alle Fotos: Robert Tögel)

Der Ablauf der Aufgaben

1. Einführung in das Fahren mit Modellschiffen: Wie funktionieren Modelle? Was sind Funkkanäle? Rücksicht auf Andere.
2. Fahren einer Proberunde
3. Fahren einer vorher bestimmten Runde
4. Fahren eines ausgesteckten Parcours
5. Stehenbleiben bei einem bestimmten Punkt
6. Rückführung des Schiffes in den Hafen



Hans Hoffmann und Robert Tögel kommentierten die Vorführung der Schiffsmodelle

Nachdem die Kinder die Stationen absolviert haben, wurde Ihnen ein personalisierter Ausweis übergeben.

Wir hatten drei Modelle dafür vorbereitet – trotzdem waren diese bis zur Erschöpfung (ihrer Batteriesätze) im Einsatz.

Besonders bewundernswert war Freund Raimund Sixt, der mit unendlicher Geduld zufriedene Kinder und Eltern „produzierte“. Eine gute Aktion, bei der wir viel gelernt haben und die wir in den Ferienmonaten in Korneuburg weiterführen.

Alle Beteiligten waren begeistert. Eine Wiederholung ist bereits geplant. Wir danken der „Garten Tulln“ für die freundliche Aufnahme.



Am Tag der Kriegsmarine: Die 13-t-Barkasse von SMS VIRIBUS UNITIS



Die Servicestation war immer gut besucht. Vor allem die Anmeldung zum SCHIFFSPATENT FÜR MODELL-SCHIFFE und die Grundschulung fand hier statt

Modell-Schiffahren im FHS-Museumshafen Korneuburg

Trotz der Hochwassersituation in Korneuburg konnten wir unsere Termine abhalten. Beim Höchststand der Donau wurden wir doch feiner und haben an den beiden Tagen mit den höchsten Werten Kontrollfahrten zu unserem Container durchgeführt – und vorher die heiklen Dinge hochgeräumt. Da gibt es ganz interessante Fotos dazu. Es ist schon imposant unseren Kahn auf ebener Fläche (Wasser) zu sehen. Bei Schönwetter werden wir auch noch am ersten Sonntag im Oktober eine Veranstaltung draufsetzen.



Die Anmeldung zum Schiffspatent

Wollen Sie mehr über uns und unsere Aktivitäten erfahren? Fordern Sie das „Logbuch“, das Informationsmedium der FHS-Sektion Modelbau an.

Das umfangreiche und durchwegs farbige Bildmaterial von unseren Veranstaltungen würde ÖSTERREICH MARITIM sprengen. Jeder Interessierte kann daher per E-Mail die „Logbücher“ anfordern. Einzeln nach Themen oder als Abonnement bis auf Widerruf.

Die „Logbücher“ erscheinen fallweise und haben meist einen Umfang von 8 bis 10 Seiten vierfarbig. Sie werden als PDF-Dateien aufbereitet.

Aktuell verfügbar:

– „Logbuch“ Juni – mit der Hochwasser-Situation und unsere Veranstaltungen und Neuigkeiten im Juni (4,4 MB).



Besonders zu Zeiten der Vorführung waren die Schauplätze gut besucht

– „Logbuch“ „Garten Tulln“ Spezial – der 10-seitige Bericht über die Veranstaltung und alle teilnehmenden Modelle (7,2 MB).

– „Logbuch“ Juli/August/September – wird ab Ende September verfügbar sein.

Die „Logbücher“ per E-Mail anfordern – sie erhalten die PDF-Dateien „mailwendend“:

themodeller@toegels.at.

Mitglieder der Sektion FHS-Modellbau und die bisher Angemeldeten erhalten die LOGBÜCHER natürlich automatisch.

Immer eine Handbreit Modelle auf den Basteltisch wünscht

Robert A. Tögel

www.doppeladler.com/fhs-info,

themodeller@toegels.at • +43(0)2243 / 87 333



Das Modell des U-Boot-Projektes der k.u.k. Kriegsmarine UX-1

Leserbriefe

Gerhard Schuster teilt mit:

Propellerboot – Nachtrag

Beim Flugtag im Juni in Fischamend erstand ich natürlich die Festschrift zur Veranstaltung – und was sehe ich da auf Seite 51? Einen Faksimile-Abdruck des Titelblatts der Zeitschrift „Wiener Bilder“ vom 5. Oktober 1924 mit der Schlagzeile „Ein neues Riesenwasserflugzeug“ über dem Foto des Propellerbootes.

Die Angaben zu dem Foto ergänzen die Informationen aus der Zeitschrift „Schiffahrt“:

„Ein neues Schiff, das mit 160-PS.-Motoren, bei einem Tiefgang von nur 10 Zentimeter, also förmlich auf der Wasserfläche gleitend, eine Stundenleistung von 180 Kilometer erzielt.“

Das Schiff, erbaut auf der „Möve-Werft“ in Fischamend, konstruiert von den Sassa-Werken in Berlin, Eigentum des Amerikaners Mac Daniel, liegt derzeit in der Donauwerft in Wien.“

Interessant ist, dass es sich offenbar um ein Projekt mit Finanzierung aus den USA, Planung aus Deutschland und Produktion in Fischamend handelte.

Es fällt aber auf, dass einzelne Angaben zum Teil erheblich von der anderen Quelle abweichen bzw. übertrieben sind. Denn eine Geschwindigkeit von 180 km/h scheint bei weitem unrealistisch und liegt sicherlich im Bereich der journalistischen Sensationsberichterstattung eines illustrierten Familienblatts.

Buchbesprechungen



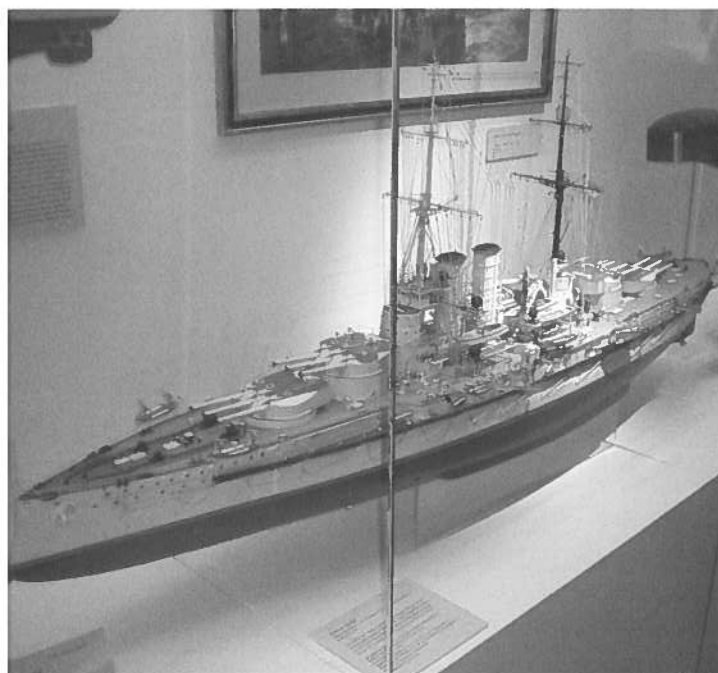
Gerhard O. W. Fischer
Kreativer Schiffmodellbau
 Auf- und Umbau von
 RC-Modellen nach eigenen Ideen

112 Seiten, 173 Abbildungen,
 23 x 16,5 cm, kartoniert,
 Verlag für Technik und Handwerk
 GmbH, Baden-Baden 2009,
 ISBN 978-3-88180-784-5, € 18,80

Das Buch gibt im ersten Kapitel Anleitungen zum Aufbau von Modellen nach eigenen Entwürfen. Dabei entwirft der Autor Polizei-, Küstenwach- und Schnellboote nach eigenen Ideen und beschreibt den Weg vom Plan zum funkferngesteuerten Modellboot.

G. Fischer beschreibt dann ausführlich den Umbau von Baukasten- und Anschauungsmodellen auf Funkfernsteuerung. Als Beispiele dienen die QUEEN MARY 2, ein Seenotkreuzer und je ein Unterseeboot vom Typ VII C und der Gato-Klasse.

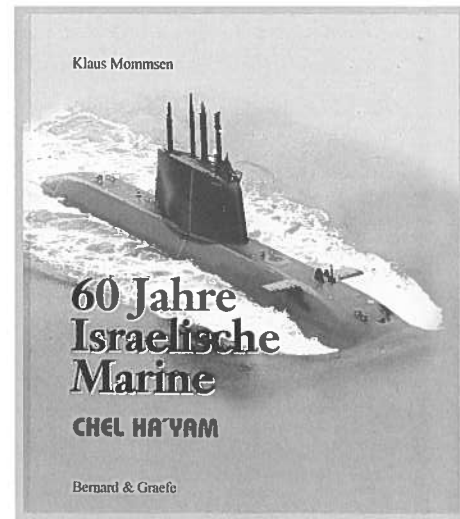
*Durchaus für Einsteiger geeignet.
 Nikolaus A. Sifferlinger*



Modell VISIBUS UNITS in der Sammlung Peter Tamm, Hamburg (Foto: O. Trulei)

Klaus Mommsen
60 Jahre Israelische Marine

266 Seiten und 16 Seiten
 Bildtafeln, 26 x 21 cm, gebunden,
 Bernard & Graefe Verlag
 Bonn 2009,
 ISBN 978-3-7637-6281-1, € 39,-



Der Autor leitet damit ein, dass es sehr schwer war, dieses Buch zu schreiben, weil jede Information auf ihren Wahrheitsgehalt zu überprüfen war und dies im „allseits von Propaganda, Gerüchten, Verschwörungstheorien und orientalischer Übertreibung bis hin zu gezielter Desinformation und oft nicht nachvollziehbaren Geheimhaltungswahn geprägten Umfeld des Nahen Ostens grundsätzlich problematisch“ ist. Daher überrascht es, dass der Autor auf genaue Quellenangaben verzichtet hat.

Ausgelöst durch Theodor Herzls Buch „Der Judenstaat“ 1896 beschloss der erste Zionistenkongress ein Jahr später in Palästina einen jüdischen Staat zu gründen. Bis 1914 wanderten bereits 80.000 Juden in Palästina ein, viele davon auch mit Schiffen des Österreichischen Lloyds, der damals die Levante bediente. Mit der Entstehung Israels und den damit verbundenen Konflikten wurde auch die israelische Marine aufgebaut.

Das Buch beschreibt den Aufbau und den Einsatz der israelischen Seestreitkräfte in den verschiedenen Kriegen und Konflikten. Bekannt ist die Versenkung des israelischen Zerstörers EILAT am 21. Oktober 1967 vor Port Said durch drei Styx-Flugkörper abgeschossen durch zwei ägyptische FK-Schnellboote.

Aber auch sonst kam es zu sehr vielen Gefechten und Kommandoeinsätzen während der 60-jährigen Geschichte.

Heute besitzt Israel mit seinen modernsten Flugkörper-Fregatten und -Schnellbooten und den Unterseebooten, die mit der Sub-Harpoon-Lenkwaaffe auch Atombomben zum Einsatz bringen könnten, die Seeherrschaft vor seiner Küste.

Ein für das Verständnis der seestrategischen Lage im Mittelmeer interessantes Buch, mit vielen Informationen, aber auch mit Darstellungslücken. Als Manko sieht der Rezensent das Fehlen von Schiffslisten zur Geschichte der israelischen Marine und die spärliche Anwendung von Gefechtskizzen. Die Abbildungen sind von schwacher Qualität, so geheim ist die israelische Marine auch nicht, dass nicht bessere Fotos erhältlich wären.

Das Buch schließt eine Publikationslücke zu diesem Thema, ist aber sicher nicht das definitive Werk.

Nikolaus A. Sifferlinger



Schlachtschiff TEGETTHOFF im 22.000 t Schwimmdock. CAD-Simulation von Dipl.-Ing. Werner Warnecke

Ausgabetag: 9. September 2009

Die letzte 20-Euro-Silbermünze der Serie
„Österreichische Eisenbahnen“

DIE BAHN DER ZUKUNFT

Von den ersten Tagen der Eisenbahn hin zur Bahn von heute hat sich viel getan. Saubere Lokomotiven mit komfortablen Waggons haben die lauten, qualmenden Dampfzüge ersetzt. Große Projekte versprechen auch für die nächsten Jahre viel Neues. Der „Bahn der Zukunft“ ist deshalb die letzte Münze der Silberreihe „Österreichische Eisenbahnen“ gewidmet.

Auf dem 20-Euro-Stück ist der moderne „railjet“ abgebildet, die zweite Münzseite zeigt einen Rangierbahnhof mit Güterwaggons.

Weitere Informationen finden Sie in unserem kostenlosen Kundenmagazin „DIE MÜNZE“ sowie unter www.austrian-mint.at



ONLINE-SHOP
www.austrian-mint.at/shop
Bestellen Sie jetzt!

MÜNZEN: Gehen Sie auf Entdeckungsreise!

ERHÄLTlich IN BANKEN, SPARKASSEN
SOWIE IM MÜNZFACHHANDEL

MÜNZE ÖSTERREICH-SHOPS:
1030 WIEN, Am Heumarkt 1, Tel. +43 (0)1/717 15-428
6020 INNSBRUCK, Adamgasse 2,
Tel. +43 (0)512/56 00 46, DW 62 und 63



MÜNZE
ÖSTERREICH