



Österreich Maritim

Ausgabe 80
März 2021
Preis € 9,-

Die Matrosenstation in Potsdam

Ålesund 1904

Ehemalige »Yacht« von Präsident Tito

K.u.k. Schifffahrtsgeschichte in Bildern

Geschichtliche Kamingespräche

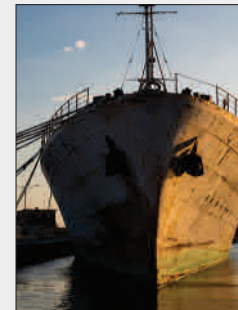
Inhalt

Die Matrosenstation in Potsdam <i>Wilhelm M. Donko</i>	4
Ålesund 1904 - ein photographischer Essay <i>Wilhelm M. Donko</i>	6
Die ehemalige »Yacht« von Präsident Tito <i>Michael Ellenbogen</i>	10
Versuche, die Sichtbarkeit des Unterseebootsperriskop zu vermindern (Teil 2) <i>Eleonora L. Lichtenecker, Nikolaus A. Sifferlinger</i>	13
Aus der Geschichte der österreichischen Kriegsmarine (Teil 1 2021) <i>Oliver Trulei</i>	18
K.u.k. Schifffahrtsgeschichte in alten Photographien <i>Thomas Zimmer</i>	21
Geschichtliche Kamingespräche mit Georg <i>Georg Schaller</i>	22
Aus der Arbeit unserer Sektionen	24
Buchbesprechung	27



Hebezeug zum Kielholen eines Schiffes für Arbeiten am Unterwasserschiff (wir haben zu diesem Zweck unsere Slipanlage in Greifenstein)

Illustration nach *The Ashley Book of Knots* von Clifford Ashley



Titelbild:

Am Bug des (ex-)jugoslawischen Schulschiffes GALEB wurden bereits vor einigen Jahren – unterhalb der Wasserlinie – Löcher im Rumpf geschweißt

ISSN 1813 - 3525 Key title: Österreich Maritim

Offenlegung gemäß § 25 Mediengesetz

Medieninhaber:

Verein FHS - Freunde Historischer Schiffe, ZVR - Zahl 344016034

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

Herausgeber:

DABIS GmbH; beide: Heiligenstädter Straße 213, 1190 Wien

Blattlinie:

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

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

Redaktionsteam: Bobby Kugel, Peter Strecha

CvD: Peter Strecha

Autoren dieser Ausgabe:

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

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

eMail: redaktion@fhsaustria.org

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

Abopreise: Inland € 36,-, Ausland EU € 44,-, übriges Ausland € 48,-

Abo unter: FHS - Freunde Historischer Schiffe
Heiligenstädterstrasse 213, 1190 Wien

Bankverbindung: IBAN: AT85 6000 0005 1006 4100

BIC: OPSKATWW

Aus der Redaktion

*Liebe Leserin,
lieber Leser von Österreich Maritim!*

Unglaublich, aber doch wahr geworden: Sie halten nun die **80. Ausgabe** unseres Magazins *Österreich Maritim* in Händen, die wir trotz anhaltender Einschränkungen durch die verordneten Maßnahmen zur Bekämpfung der Coronapandemie produzieren konnten. Wir danken Ihnen für die jahrelange Treue – und unserem Autorenteam für den unermüdlichen Eifer beim Recherchieren und Berichten!

Und dennoch: weltweit erleben wir zur Zeit bedeutsame maritime Ereignisse, von denen wir stellvertretend zwei erwähnen wollen: Die Regatta *Vendee Globe* mit dem Ziel einer Solo-Weltumsegelung, mit dem inoffiziellen, von Jules Verne entlehnten Motto »In 80 Tagen um die Welt« (da war sie wieder, die 80). Und knapp vor Redaktionsschluss dieser Ausgabe stand fest, dass die älteste Sporttrophäe, nämlich der *America's Cup*, vorerst in Neuseeland bleiben wird. Die tagelange Sperre des Suezkanals durch ein über 200 m langes Containerschiff ist ein weiteres Ereignis, von dem wir annehmen, dass es nicht übertroffen werden könne...

Nun sind wir wieder bei unserem Metier angelangt, mit folgenden Artikeln aus der Geschichte der Schifffahrt:

- Als Ergänzung zum Beitrag von Wilhelm M. Donko in Ausgabe 79 beschreibt er diesmal ein besonderes Bauwerk im kaiserlichen Potsdam, das sowohl als Zentrum des Yachtsports wie auch als gesellschaftliche Begegnungsstätte dient – und das bis zum heutigen Tage – lesen Sie ab Seite 4;
- Auf Seite 6 folgt eine »Abrundung zur Person« von Kaiser Wilhelm II.: die zahlreichen Nordlandfahrten des Norwegen-begeisterten Monarchen; Wilhelm M. Donko hat sich auf Spurensuche dazu begeben;
- Michael Ellenbogen hat ab Seite 10 diesmal einen historischen Beitrag über das ehemalige Schulschiff *GALEB* der jugoslawischen Kriegsmaschine zusammengestellt, das späterhin von Präsident Tito als Repräsentationsschiff verwendet wurde – dies war wohl der Grund, dass der Volksmund das Schiff fürderhin als »Yacht« bezeichnete;
- Die Fortsetzung des Artikels von Eleonora L. Lichtenecker und Nikolaus A. Sifferlinger über Versuche in der k.k. Marine über die Verminderung der Sichtbarkeit von U-Boot-Periskopen finden Sie ab Seite 13;
- Von Oliver Trulei kommt der erste Teil der Gedenktage 2021 aus der österreichischen Kriegsmarine, beginnend vor 230 Jahren (1790), zu lesen ab Seite 18.
- Und: lassen Sie sich überraschen von vielen weiteren kurzen, aber »g'schmackigen« Beiträgen!

Wir wünschen Ihnen eine spannende Lektüre dieses Heftes, viel mehr aber noch, dass Sie den kommenden Frühling und Sommer für Ihre Aktivitäten am Wasser trotz allem Unbill gut nützen können!

Herzlichst

Ihr Redaktionsteam





Die Matrosenstation in Potsdam

(Exkurs zum Artikel »Salondampfer Alexandria« in Österreich Maritim 79)

Wilhelm M. Donko

Die Matrosenstation in Potsdam war der illustre Heimathafen der kai-

men die Könige, ihre Familienangehörigen und der Hofstaat auch Fahrten mit

Potsdam als norwegisches Gebäudeensemble errichtet, mit einem zentralen Hauptgebäude oder Art Empfangspavillon, der »Ventehalle«, übersetzt Wartehalle, wo der Kaiser standesgemäß auf seine Bootsfahrt warten und mit seinen Gästen »repräsentieren« und plaudern konnte. Nordwestlich der Ventehalle wurde ein Langschuppen für das kaiserliche Dampfschiff SMY ALEXANDRIA errichtet, dazu Schuppen für die kleineren Boote, dahinter drei große Häuser, eines als Wohnhaus des Stationsleiters, ein »Kasernement« für die Matrosen und ein Bootshaus. Die ganze Anlage erhielt nach der endgültigen Fertigstellung 1896 von Wilhelm II. den Namen »Kongsnaes« (abgeleitet von norwe-



Ansichtskarte: Seitenansicht der Kgl. Matrosenstation »Kongsnaes« (Sammlung Donko)

serlichen Binnenyacht ALEXANDRIA, für die dort 1893 ein überdachter Bootschuppen errichtet wurde. Die kleine, aber sehr schöne Hafenanlage liegt am Jungferensee, zwischen dem Neuen Garten und sehr nahe der berühmten Glienicker Brücke. Sie war die traditionelle Anlegestation für die Boote des preußischen Königs- und ab 1871 des deutschen Kaiserhauses, zur Verwendung für die herrschaftlichen Fahrten auf der Havel und den angrenzenden, ausgedehnten Binnenwasserstraßen der Region Berlin-Brandenburg. Die Wahl der Lage der Matrosenstation war eng mit der etwas nordöstlich liegenden Pfaueninsel verbunden, die von vielen Generationen der Hohenzoller-Herrscher als Ausflugsziel bzw. als Lustgarten benutzt wurde. Von dort aus unternah-

men die Könige, ihre Familienangehörigen und der Hofstaat auch Fahrten mit diversen Booten, Gondeln und anderen Wasserfahrzeugen, die teilweise auf der Insel selbst, später der Matrosenstation eingestellt wurden (der Name »Matrosenstation« setzte sich erst um 1850 durch, als dort »echte« Matrosen der preußischen Kriegsmarine aus Kiel zum Einsatz kamen, später auch aus Wilhelmshaven; in der Regel waren etwa zwölf Soldaten bzw. Matrosen hier stationiert).

Kaiser Wilhelm II. war Romantiker, verehrte den »Norden« und liebte seine jährlichen Nordlandfahrten in norwegischen Fjorde, die er ab 1889 mit der kaiserlichen Yacht HOHENZOLLERN (I + II) und ausgewählten Begleitern unternahm und bis zum Juli 1914 fortsetzte.



Ansichtskarte: »Heck«ansicht der Kgl. Matrosenstation »Kongsnaes« (Sammlung Donko)

Es passt auch in jeder Hinsicht zu seiner Persönlichkeit, dass er den national-romantischen »Drachenstil« (norsk dragestil) der Norweger zu lieben begann, traf damit aber auch durchaus den Geschmack seiner Zeit. 1891/92 wurde die Matrosenstation gisch »konge« für »König« und »naes« für »Landzunge«, wohl mit Bezug auf die Halbinsel Bygdøy im Oslofjord, wo schon unter Oscar II. ein großes Freilichtmuseum norwegischer Volkskunst entstand (noch heute das Norsk Folkemuseum) und wo sich auch königliche Güter befanden bzw. heute noch befinden.

Gegen Kriegsende 1945 wurde die Anlage während der Kampfhandlungen der längst sinnlosen Schlacht um Berlin Anfang Mai zum Teil zerstört. Die Ventehalle und der Bootsschuppen der ALEXANDRIA brannten ab, nur die tiefer landeinwärts liegenden Häuser blieben weitgehend verschont. Die zerstörten Gebäudereste wurden ca. 1961 abgetragen, denn das Gelände lag nun direkt an der Berliner Mauer und trennte den



Kaiserliche Matrosenstation vor Renovierung (Bild: Jenny May-Barg)

Westen vom Osten. Der verwaiste Heimathafen der ehemaligen Kaiseryacht

und dem Wiederaufbau des repräsentativen Empfangspavillons, der Vente-

halle. Es begann alles bescheiden mit der Wiederaufstellung des in Norwegen neu angefertigten Drachensstil-Torbogens 2000, der 1945 ebenfalls abgebrannt war. Im Jahr 2006

strahlt nun erfreulicherweise wieder im alten Glanz, die Ventehalle bietet als exquisites und mondänes Restaurant Platz für 60 Gäste im Innenbereich, wo es nun wieder fast »ganz genauso« aussieht, wie es Kaiser Wilhelm II. damals 1889 im Hasselbakken-Restaurant in Christiania (Oslo) gesehen hatte. Der ehemalige Bootsschuppen der ALEXANDRIA, in dem sich heute, neben der Küche, Abstellräume sowie Abfall- und Sanitäreinrichtungen zur Bewirtschaftung des Restaurants befinden, wurde leider containerartig als reiner Funktionsanbau ausgeführt. Der Außenbereich ist im Restaurantteil für 30 Personen vorgesehen (er wäre viel umfangreicher geplant gewesen). Die offizielle Einweihung der Matrosenstation erfolgte am 16. September 2019. Betrieben wird das edel ausgestattete, sehr geschichtsträchtige Restaurant in der Ventehalle vom österreichischen Gastronom Josef Laggner, Chef von etwa zwei Dutzend Restaurants in Spitzenlagen.



Kubatur des Bootsschuppens mit Matrosenstation
(Bild: Jenny May-Barg)

ALEXANDRIA lag nun in der DDR, im unmittelbaren Grenzbereich, quasi im Dornröschenschlaf. Auf der nur ca. 250 Meter östlich der Matrosenstation gelegenen Glienicker Brücke fanden im Kalten Krieg zwischen Ost und West spektakuläre Austauschaktionen von Agenten statt. Ein Zugang zum Areal war ohne Sondergenehmigung nicht möglich.

Die Beschäftigung mit der Geschichte Preußens erlebte kurz nach der Wiedervereinigung in den 1990er Jahren eine enorme Renaissance. 1996 entstand in der »Deutsch-Norwegischen Freundschaftsgesellschaft e.V.« eine »Projektgruppe Kongsnaes«, aus der dann im Jahr 1999 ein neuer Verein, der »Förderverein Kongsnaes

schrrieb die Stadt Potsdam das Grundstück mit den vorhandenen drei Wohnhäusern zum Verkauf aus, wobei aber die gesamte Nutzung durch den Käufer »im Einklang mit dem Status als »UNESCO-Weltkulturerbe« erfolgen müsse, inklusive einer öffentlichen Zugänglichkeit. Nach mehreren verworfenen Nutzungskonzepten erhielt 2009 der Berliner Unternehmer Michael Linkersdorff den Zuschlag und begann schon 2010 (Grundsteinlegung) mit dem Wiederaufbau der Ventehalle, zur späteren Nutzung als Restaurant im gehobenen Segment. Nach Einsprüchen gegen das Nutzungskonzept wurde die Baugenehmigung durch die Stadt Potsdam wieder zurückgezogen, aber 2014, nach entsprechenden gerichtlichen

Entscheidungen, die Baugenehmigung erneut erteilt und die Arbeiten wieder aufgenommen. Das Richtfest fand am 24. März 2017 statt. Zum Auftakt des Europäischen Kulturerbejahrs 2018 wurde am 21. April 2018 erstmals eine Gruppe von geladenen Besuchern, inklusive dem norwegischem Botschafter in Berlin und einem Fernseh-Team, im Gebäude



Deckenansicht der Matrosenstation
(Bild: Jenny May-Barg)



Restaurant in der Matrosenstation
(Bild: Jenny May-Barg)

e.V.« hervorging, mit dem Vereinsziel der Sanierung des Gebäudeensembles

empfangen. Die Matrosenstation Kongsnaes er-

Die Glienicker Brücke



verläuft zwischen Berlin und Potsdam über die Havel. Sie wurde 1907 nach Fertigstellung des Teltow-Kanals errichtet. Trotz heftiger zeitgenössischer Architekturkritik kann man diesen Stahlbau auch vom Design her durchaus als gelungen bezeichnen.

In der Mitte der Brücke verlief die Zonengrenze zwischen Sowjetunion und USA, und ebendort kam es in der Zeit des kalten Krieges in drei Aktionen zum Austausch von vierzig Agenten beider Seiten. Auf verschiedenen Tafeln an beiden Brückenköpfen kann man sich über die geschichtlichen Ereignisse informieren. (red)

Bild: unbekannter Urheber auf de.wikipedia.org unter Lizenz cc-sa 4.0

Ålesund 1904 - ein photographischer Essay

- und was von den 26 Nordlandfahrten Kaiser Wilhelms sonst noch geblieben ist
 Wilhelm M. Donko



Die Stadt Ålesund an der norwegischen Westküste, zwischen Bergen und Trondheim gelegen und stark vom Jugendstil geprägt, gilt bei Norwegenurlaubern als besondere Perle. Sie brannte im Jahr 1904 großteils nieder. »Das Feuer verbreitete sich mit rasender Schnelligkeit; Feuerfunken in der Größe einer Männerfaust flogen umher und zündeten gleichzeitig an vielen Stellen der Stadt«, schrieb die »Neue Freie Presse« in Wien am 25.1.1904. Der Brand begann in der Nacht vom 22. zum 23. Januar und man geht heute davon aus, dass eine versehentlich umgestürzte Petroleumlampe in einer Margarinefabrik, nach anderen Quellen einer Konservenfabrik, den Brand ausgelöst hat. Menschen kamen dabei zum Glück nur wenige zu Schaden, berichtet wird von nur einem, nach anderen Quellen bis zu drei Toten; aber der gesamte alte Stadtkern, der weitgehend aus Holzhäusern bestanden hatte, wurde innerhalb von 16 Stunden vernichtet, mitten im Winter. Das Feuer wurde dabei von einem heftigen Sturm angefacht. Etwa 850 Häuser waren am Ende zerstört, 10.000 Menschen waren obdachlos.

Der Norwegen-Fan Kaiser Wilhelm II., der schon seit 1889 seine jährlichen Nordlandfahrten in die Welt der westnorwegischen Fjorde durchführte, bekam natürlich auch die Nachricht vom katastrophalen Brand einer norwegischen Kleinstadt. Er kannte diese aber sehr gut und veranlasste noch am Abend des 23. Januars erste Hilfslieferungen für Ålesund. Sie erfolgten in Form der Entsendung von vier Schiffen aus Hamburg und Bremerhaven, die Medikamente, Decken und Lebensmittel an Bord hatten, dazu wurden auch Baumaterialien geliefert; sogar einige Ärzte waren an Bord. Die Finanzierung dieser Lieferungen erfolgte aus dem Privatvermögen des Kaisers. Dem Vorbild bzw. wohl auch Wunsche des Kaisers folgend, beteiligten sich aber auch die großen Reedereien HAPAG und der

Norddeutsche Lloyd spontan an der Finanzierung. Die Schiffe selbst wurden im kalten Winter den obdachlosen Bewohnern der Stadt übergangsweise auch als Notunterkünfte zur Verfügung gestellt, was vor Ort besonders geschätzt wurde.

So schrieb die »Frankfurter Allgemeine Zeitung« in einer Reportage am 19. Juli 2013: »Noch jetzt heißt es in der Stadt: Auch aus anderen Teilen der Welt wurde Hilfe gesandt, doch die Unterstützung von Wilhelm II. war derart großzügig, effektiv und stilvoll, dass er andere Hilfsleistungen damit völlig in den Schatten stellte. Jahre nach dem Brand war die Stadt neu errichtet, nun in Stein. Die Architekten waren vom damals vorherrschenden Jugendstil geprägt, bezogen in die Ornamente aber Wikingerornamente ein. Mit 450 Jugendstilhäusern in der norwegischen Variante, dem Drachenstil, zählt Ålesund neben Wien, Riga und Brüssel zu den herausragenden Jugendstilstädten.« Der national-romantische norwegische Drachenstil, den Kaiser Wilhelm II. so sehr liebte, erlebte seine Blüte in der Zeit 1880 bis 1910; Elemente davon fanden in Norwegen Eingang in den Jugendstil, der den raschen und effizienten Wiederaufbau der Stadt zeichnete.

Es ist deshalb nicht verwunderlich, dass Kaiser Wilhelm in Ålesund heute noch vielfach geehrt wird. Es gibt eine große, nach ihm benannte Straße (»Kaiser Wilhelm-gata«), nach ihm benannte Lokale, einen Ausflugsdampfer und es steht sogar noch ein Denkmal für ihn; dazu z.B. auch ein Kirchenfenster mit dem deutschen Kaiserwappen usw. Aber auch an vielen anderen Orten in Norwegens Fjorden finden sich heute noch Denkmäler und Erinnerungen an den Mann, von dem es einst hieß, dass seine deutschen Untertanen nach Norwegen fahren müssten, wenn sie ihren Kaiser sehen wollten. Sogar auf den Lofoten steht eines (auf dem Digermulollen). Sein Namenszusatz »I.R.«, für

»Imperator Rex«, wurde scherzhaft mit »immer reisefertig« übersetzt.

Und er hatte in Summe durchaus Gespür für die allerschönsten Plätze an den ohnehin fast überall atemberaubend schönen Fjorden. Er gilt mit seinen 26 ausgedehnten Nordlandreisen auf seinen Hochseeyachten (Avisos) HOHENZOLLERN Nr. I (Stapellauf 1876; ein Schaufelraddampfer), und vor allem der bekannten HOHENZOLLERN Nr. II (Stapellauf 1892), auch als der Initiator vom modernen norwegischen Fjordtourismus. »Seine Fahrten in den Sommermonaten zählen zu den bizarrsten, ja exotischsten Episoden seiner Regentschaft. Sie ließen den Norwegen-Tourismus der Deutschen boomen. Hielt Wilhelm sich in den Fjorden auf, waren die Kreuzfahrtschiffe überbucht, nach seiner Abreise war die Saison beendet«, schrieb die deutsche Tageszeitung »Welt« am 15. Mai 2017. Fuhr der Kaiser nämlich früher zurück, wurden auch massenhaft Reisen storniert.

Auch den volkstümlichen Spitznamen »Reisekaiser« hat er sich wahrlich hart verdient, allein SMY HOHENZOLLERN Nr. II. führte etwa 1.600 Tage (!) die Kaiserstandarte im Topp, d.h. der Kaiser war in dieser Zeit an Bord bzw. mit dem Schiff unterwegs. »Wilhelm II. aber begriff Reisen und Regieren gleichsam als festgefügte Einheit«, so Birgit Marschall treffend im Buch »Reisen und regieren. Die Nordlandfahrten Kaiser Wilhelms II.«, Hamburg 1991, S. 15 (ursprünglich verfasst als Dissertation). Die »Marine und das Nordische« waren laut Marschall wohl auch jene Dinge, in denen er die Muße fand und die ihn seit seiner Jugendzeit beschäftigten (a.a.O., S. 28). Seine Nordlandreisen waren (mit wenigen Ausnahmen) ohne Damenbegleitung, reine Männerrunden. Wilhelm war dabei leutselig, verdonnerte seine sorgfältig ausgewählten Begleiter z.B. zum Morgensport, mehrfach werden Geschichten erzählt, wie sich der

Kaiser im Übermut Späße mit ihnen erlaubte, ihnen beispielsweise die Hosenträger durchschnitt. Ja, der Kaiser des Deutschen Reiches schnitt seinen Reisegenossen in Norwegen im Spaß die Hosenträger durch und schüttete sich dabei vor Lachen aus. Für Kaiser Franz Joseph I. wohl eher unvorstellbar.

Wilhelm II. blieb in Bezug auf Reisen rast- und ruhelos. Eine hochmoderne und viel größere Staatsyacht wollte er haben, die schönste der Welt; mit weniger gab er sich natürlich nicht zufrieden. Baubeginn war 1913 (der Kaiser brachte sich selbst stark in die schiffbaulichen Entwürfe ein). Sie lief am 29. September 1914 bei der Vulcan AG in Stettin vom Stapel, d.h. bereits mitten im Krieg. Sie hätte auch HOHENZOLLERN (Nr. III) heißen sollen und war ebenfalls besonders für die Fahrten in den Norden vorgesehen gewesen. Sie wurde aber dabei nicht mehr getauft, der Stapellauf fand ohne Zeremonie statt, nur um den kriegswichtigen Werftplatz frei zu bekommen. Eine Fertigstellung ist nie erfolgt, 1923 wurde der Rumpf abgebrochen.

Nicht einmal das Attentat von Sarajewo am 28. Juni 1914, also die Ermordung des österreichischen Thronfolgers und seines persönlichen Freundes und »seelenverwandten« Marineenthusiasten Franz Ferdinand, sowie die darauffolgenden dramatischen politischen Aktivitäten, die als »Juli-Krise« in die Geschichte eingingen, hielten ihn von

seiner inzwischen 26. (!) Nordlandfahrt ab. Er wollte mit der Reise wohl aber auch den Eindruck von politischer Normalität vermitteln.

Am 6. Juli 1914 brach Kaiser Wilhelm II. daher per Sonderzug von Berlin nach Kiel auf, um seine übliche sommerliche Fjordreise auf der HOHENZOLLERN anzutreten. Eines der Ziele war wieder Balestrand. Das kleine Dorf am Sognefjord entwickelte sich in seiner Zeit zur meistbesuchten Touristendestination Westnorwegens. Im Ort hatte er 1913 eine Statue von König Bele aufstellen lassen, sowie gegenüber, am anderen Ufer des Fjords in Vangnes, das fast 23 Meter hohe Kolossalmonument des Wikingerhelden Fridtjof aus der gleichnamigen Sage, die er den Norwegern als Geschenk widmete. Sie stammt vom deutschen Bildhauer Max Unger (*1854 - †1918). Bei der Enthüllung am 31. Juli 1913 waren Wilhelm II. selbst, sowie der norwegischen König Haakon VII. anwesend, insgesamt kamen 5000 Besucher.

In Balestrand nächtigte der Kaiser oft im Kviknes Hotel und war regelmäßig beim berühmten Landschaftsmaler Hans Dahl (*1849 - †1937) zu Gast, der dort seine Sommer verbachte. Dahl ließ sich im Jahr 1893, nahe beim Hotel, eine Villa im Drachenstil bauen, die er »Strandheim« nannte. Wilhelm II. blieb in Norwegen, bis seine Abreise unvermeidlich wurde. »Der norwegische Maler und gute Freund des Kaisers,

Hans Dahl, war dabei, als die Nachricht in dem Dorf Balestrand am Sognefjord eintraf. Auf der Unterseite eines Stuhls, auf dem Wilhelm II. angeblich zu dem Zeitpunkt gesessen hatte, schrieb Dahl: »Am Nachmittag des 25. Juli zwischen 5 und 5.30 Uhr verabschiedete sich Kaiser Wilhelm. Um 6 Uhr fuhr er mit der Hohenzollern weg, als er hörte, dass der Krieg zwischen Österreich und Serbien ausgebrochen sei«. Es sollte Wilhelms letzter Besuch als Kaiser gewesen sein«, so die »Augsburger Allgemeine« am 5. Oktober 2016.

Der Stuhl wird noch heute im Kviknes Hotel aufbewahrt. Wilhelms Nordlandfahrt Nr. 26 im Juli 1914 wurde auch seine letzte. Er kam nach seiner Abdankung 1918, bis zu seinem Tod in den Niederlanden 1941, nie mehr nach Norwegen.

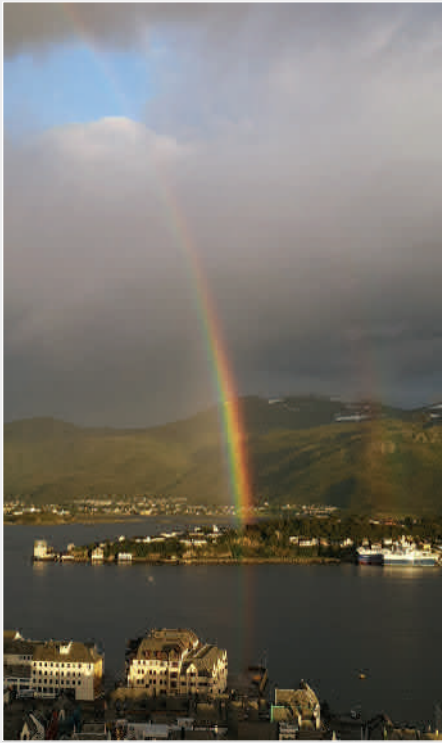
Nachfolgend einige Fotos bzw. Fotoimpressionen von Kaiser Wilhelms Spuren, eher zufällig zusammengestellt, basierend auf einer Reise von meinem derzeitigen Wohnort Oslo nach Ålesund und durch Westnorwegens Fjorde im Sommer 2020, keinesfalls verbunden mit dem Anspruch auf Vollständigkeit, sondern nur Impressionen der Erinnerung an ein Vierteljahrhundert interessanter Nordlandfahrten eines durchaus exzentrischen Monarchen, der seine Zeit prägte. Oder doch eher sie ihn?



1. Norwegens Fjordwelt ist weltweit einzigartig. Wilhelm II. hatte zudem durchaus Gespür für die allerschönsten Plätze, die damals noch touristisch vollkommen unentwickelt waren. Hier der von ihm oft besuchte Geirangerfjord.



2. Blick auf die nach dem verheerenden Feuer von 1904 im Jugendstil wiederaufgebaute Stadt Ålesund im Juli 2020. Wilhelm II. half sofort nach Erhalt der Meldung vom Stadtbrand und organisierte Hilfe und Spenden. Es wird in der Stadt noch vielfach an ihn gedacht.



Regenbogen über Ålesund



Wilhelm II. ist der Stadt noch sehr präsent. Hier ein Kunst und Antiquitätenladen in Ålesund, fotografiert im Juli 2020.



Das Denkmal für Kaiser Wilhelm in Ålesund in Form einer Steinsäule, mit zwei bronzenen Reliefs und der schlichten Inschrift: »Wilhelm II 1904«.



In Ålesund gibt es unter anderem auch eine »Keiser'n Bar« im Andenken an Wilhelm II.



Während in der Corona-Krise im Sommer 2020 den Kreuzfahrtschiffen der Zugang in die Fjordwelt verwehrt blieb, fuhren zumindest die Schiffe der Reederei Hurtigruten wieder, die normalerweise, mit täglichen Abfahrten ab Bergen nach Kirkenes und umgekehrt, an der Küste Norwegens im Linienverkehr eingesetzt werden; gegenwärtig allerdings in stark verminderten Intervallen. Hier MS RICHARD WITH im Geirangerfjord am 12. Juli 2020. Namensgeber ist Kapitän Richard With, einer der Hurtigruten-Gründer im 19. Jahrhundert.



Im Jahr 1913 ließ Wilhelm in Vangsnes diese Kolossalstatue (10,5 Meter hoch) des Fridtjof errichten, die er den Norwegern zum Geschenk machte. Die Aufschrift am Sockel lautet: »Den Norwegern – Kaiser Wilhelm II.«



Das von Kaiser Wilhelm II. einst sehr geschätzte Hotel Kviknes in Balestrand; es besteht heute aus dem originalen Altbau und einem neu angebauten Trakt.



Im Gundvangen am südlichen Ende des Nærøyfjords legten die Schiffe mit den Passagieren für das Hotel Stahlheim an, das über eine steile Straße mit 13 engen Haarnadelkurven zu erreichen war; heute gibt es eine weitere, zwar auch steile, aber viel besser ausgebaute Straße vom Fjord zum Hotel.



Hotel Stalheim, Gesamtansicht. Bereits 1842 bis 1846 wurde eine steil den Berg hinaufführende Straße mit 13 scharfen Windungen gebaut, die Stalheimskleiva, die relativ bequem vom Fjord aus, vom Dorf Gudvangen, zu erreichen war. Das Stalheim-Hotel brannte 1900 ab und wurde durch ein neues ersetzt, das 1902 leider auch abbrannte, ebenso wie dessen Nachfolgebau 1959. Das derzeitige Hotel wurde 1960 (aus Beton) errichtet.



Der spektakuläre Låtefossen-Wasserfall, hoch über der Stadt Odda.

Die ehemalige »Yacht« von Präsident Tito

Persönlichkeiten aus aller Welt trafen sich auf einem ehemaligen Frachter

Michael Ellenbogen



Mitte der 1930er Jahre erhöhte sich in der italienischen Handelsmarine der Bedarf an Kühlschiffen für Lebensmitteltransporte. In erster Linie sollten Frachter gebaut werden, mit denen

der HMS ORION sowie der HMAS SYDNEY, der von den Zerstörern HMS NUBIAN und HMS MOHAWK begleitet wurde. Die vier italienischen Frachter, CAPO VLADO, CATALANI, ANTONIO

einen Teil ihres Bugs. Dennoch gelang es der Besatzung aus eigener Kraft in dauernder Rückwärtsfahrt die Entfernung von 900 Seemeilen bis nach Sizilien zu kommen. Von dort wurde das Schiff von Schleppern der italienischen Kriegsmarine zur Werft »San Marco« im Hafen der nordadriatischen Küstenstadt Triest gezogen. Der Hilfskreuzer wurde wieder in Stand gesetzt.

Nach der Kapitulation Italiens 1943 übernahm die Deutsche Kriegsmarine das Schiff und verwendete es zunächst als Truppentransporter, der einige Monate später zum Minenleger umgebaut wurde. Als KIEBITZ versah der ehemalige Frachter ab diesem Zeitpunkt seinen Dienst in der Adria legte in dieser Ära 5.000 Seeminen aus. Dabei lief die KIEBITZ am 4. November 1944 im Seegebiet vor der Hafenstadt Ancona auf eine eigene Mine, wurde beschädigt und erreichte in langsamer Rückwärtsfahrt den Hafen von Fiume. Einen Tag später, am 5. November 1944 wurde das Kriegsschiff bei einem Luftangriff der britischen Royal Air Force (RAF) auf die Hafenstadt Fiume, heute Rijeka, getroffen und sank im Hafenbecken.

Am 12. März 1948 wurde das



Reise von Staatspräsident Tito mit »Galeb« nach Großbritannien. Abfahrt der GALEB aus dem Hafen Zelenika in Montenegro am 10. April 1953 nach London (Bild: Muzej Jugoslavie)

Obst frisch aus Afrika in italienische Häfen wie Genua oder Triest geliefert werden konnte. Mit dem eigentümlichen Namen RAMB III lief eines dieser Schiffe 1938 in der Ansaldo-Werft in Genua von Stapel. Dieser Schiffstyp war speziell für Bananentransporte aus der italienischen Kolonie Somalia, ebenso wie aus Eritrea und aus dem vom damaligen Königreich Italien besetzten Ost-Afrika gebaut. Auftraggeber war die »Regia Azienda Monopolio Banane« (Königliche Bananen Monopol Anstalt).

Insgesamt wurden ab dem Jahr 1937 vier Schiffe der »Ramb-Klasse« auf Kiel gelegt. Bei Kriegsbeginn ließ die italienische Kriegsmarine lediglich die RAMB III requirieren und zum Hilfskreuzer umbauen, da diese als einziger Frachter dieser Klasse in den Heimatgewässern verblieb. Der Hilfskreuzer erhielt zwei 12,0 cm Schiffsgeschütze und acht 13,2 mm Flugabwehrkanonen. In ihrem ersten Einsatz begleitete die RAMB III einen Geleitzug, bestehend aus vier Handelsschiffen auf dem Weg von Vlore in Albanien nach Brindisi.

In der unteren Adria patrouillierte zur gleichen Zeit ein Verband britischer Kreuzer, bestehend aus der HMS AJAX,

LOCATELLI und PREMUDA, die von der RAMB III und dem Torpedoboot NICOLA FABRIZI geschützt wurden, konnten den massiven Angriff der britischen Schiffsartillerie nicht abwehren. Nach einigen Salven aus ihren 12 cm Kanonen suchte der Hilfskreuzer das Weite. Das Torpedoboot NICOLA FABRIZI sowie alle vier Frachtschiffe sanken in der Höhe der Straße von Otranto.



Staatspräsident Josip Broz Tito tritt am seine Reise nach London auf dem Schulschiff GALEB im Hafen von Zelenika in Montenegro an. Das Schulschiff »Galeb« ankert am 13. April 1953 auf der Themse. (Bild: Muzej Jugoslavie)

Die RAMB III »überlebte« den Krieg. Im libyschen Hafen Bengazi torpedierte 1941 das britische U-Boot TRIUMPH den ehemaligen Bananentransporter. Dabei verlor die RAMB III

Schiffswrack, welches in einer Tiefe von 20 Metern und einer Entfernung von 8 bis 10 Meter von den Kaianlagen entfernt unter Wasser lag, geborgen. Die Filmgesellschaft »Jadran-Film« aus

Zagreb verweigerte die Hebung in einer kurzen Dokumentation. Die Mitarbeiter und Taucher des Bergeunternehmens »Brodospas« (kroat. Schiffsrettung) aus Split konnten das Schiff

GALEB ging auf der Themse bei Greenwich vor Anker. Die »Pathe-Film« drehte damals darüber einen internationalen Wochenschaubeurtrag.

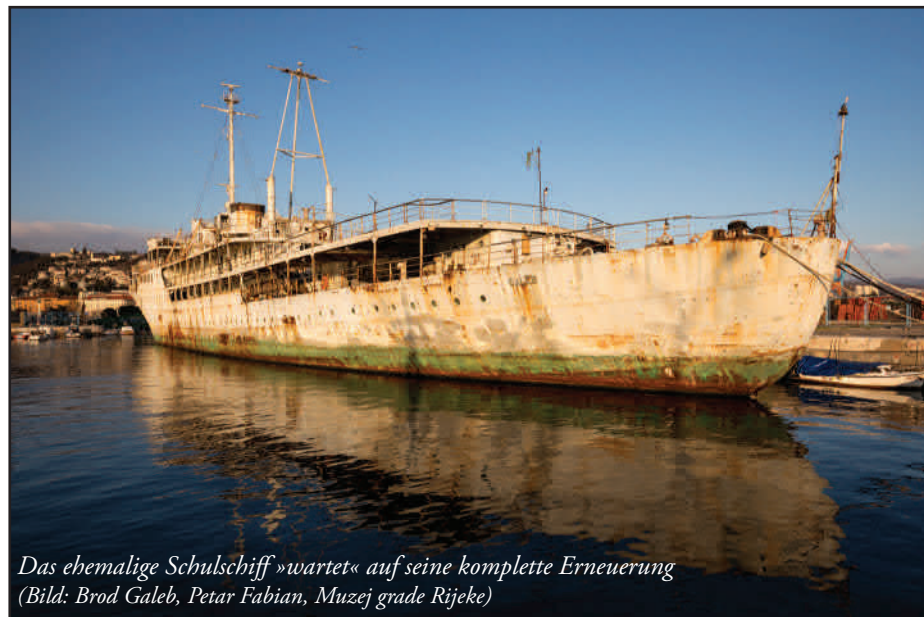
Als »Staatsyacht« fungierte die GA-

nen Josip Broz Tito auf dem ehemaligen Hilfskreuzer reiste, wurde er auch von Künstlern begleitet, wie den kroatischen Schriftstellern Miroslav Krleža oder Gustav Krklec. In der 2. Hälfte der 1960er Jahre wollten die Fiat-Werke in Turin die beiden Dieselmotoren, die der GALEB eine Höchstgeschwindigkeit von 17 Knoten (31 Km/h) verliehen, kaufen und im eigenen Museum ausstellen. Im Gegenzug bot der Industriebetrieb dem jugoslawischen Staat ein gänzlich neues und technisch auf dem Letztstand befindliches Schulschiff an. Das Angebot wurde in Belgrad allerdings abgelehnt.

Innerhalb von 27 Jahren stand das Schulschiff Marschall Tito 549 Tage zur Verfügung. An 318 Tagen davon befand sich der Staatsmann auch an Bord, der mit seiner »schwimmenden Residenz« insgesamt 86.062 nautische Meilen (159.387 Kilometer) zurücklegte. Im Jahr 1979 absolvierte der große Staatsmann Jugoslawiens seine letzte Auslandsreise mit »seinem« Schiff. Immer wieder wurde von der Flugangst berichtet, unter der Josip Broz Tito gelitten haben soll. Das stimmte nicht. Er flog gerne und im Alter, als er bereits gesundheitlich angeschlagen war, strengten ihn die schnelleren Flugreisen weniger an. Nach dem Tod Präsident Titos öffnete die Jugoslawische Kriegsmarine die Räumlichkeiten des sogenannten »Deck des Marschalls« für Besuche zahlreicher Organisationen und Schulen.

Immer wieder ist, in offiziellen Berichten ebenso wie auch im Internetlexikon Wikipedia die Rede, dass Weltstars, die mit Josip Broz Tito befreundet waren, wie Richard Burton, Liz Taylor, Sophia Loren, Gina Lollobrigida oder Kirk Douglas auf diesem Schiff empfangen wurden. Das war nach Aussagen einiger Zeitzeugen, in erster Linie von ehemaligen Besatzungsmitgliedern, nie der Fall. Sofern die Schauspieler den jugoslawischen Präsidenten auf der Insel Brioni besuchten, organisierte das Staatsoberhaupt Rundfahrten um das Eiland mit der Ausflugsyacht PODGORKA.

Nach dem Zerfall Jugoslawiens, während dem Bürgerkrieg 1991-1995 beanspruchte die Republik Montenegro die ehemalige »Staatsyacht«, die



Das ehemalige Schulschiff »wartet« auf seine komplette Erneuerung
(Bild: Brod Galeb, Petar Fabian, Muzej grade Rijeke)

nach monatelangen Vorbereitungsarbeiten mit Hilfe von Stahlzylindern, in die Luft gepumpt wurde, an die Wasseroberfläche bringen und sichern. Während die ehemalige KIEBITZ langsam aus dem Meer auftauchte, saugten starke Pumpen das Salzwasser aus dem Inneren.

Einige Tage später wurde das Schiff in die staatliche Werft »Uljanik« in Pula geschleppt, deren Leiter, Josip Kopinic — ein zu jener Zeit enger Mitarbeiter von Staatspräsident Tito — das Projekt der Instandsetzung leitete. Eigentlich muss man bei der Schiffssanierung bezüglich des Aufwandes von einem Neuaufbau sprechen. Die umfangreichen Arbeiten dauerten bis 1952, als die GALEB (Möwe), wie sie jetzt hieß, von der Jugoslawischen Kriegsmarine (Jugoslovenska Ratna Mornarica, JRM) offiziell als Schulschiff übernommen wurde.

Die GALEB diente ab diesem Zeitpunkt auch dem Staatspräsidenten bei seinen Auslandsreisen und wurde fälschlich als »seine Yacht« bezeichnet. Bei der ersten großen Reise von Pula nach London im Jahr 1953, anlässlich des Staatsbesuches von Josip Broz Tito in Großbritannien traf dieser mit Queen Elizabeth II. und Premierminister Winston Churchill zusammen. Die

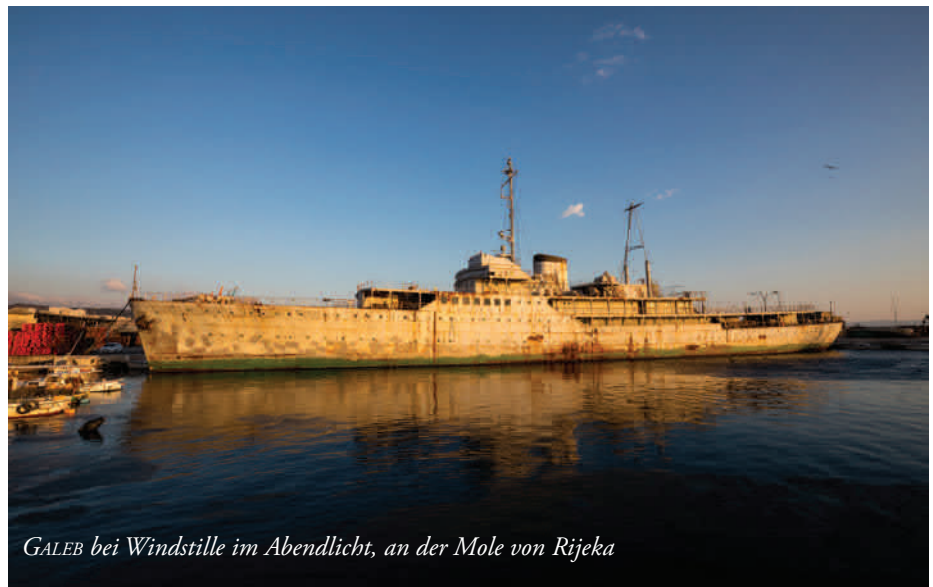
LEB bis zum Tod von Präsident Tito am 4. Mai 1980. Als Gründer der »Bewegung der Blockfreien Staaten« empfing der jugoslawische Präsident auf Lebenszeit auf diesem Schiff auch die anderen Mitbegründer und Partner dieser internationalen Institution, wie Jawaharlal Nehru, den Ministerpräsidenten Indiens, ebenso Ägyptens Präsident Gamal Abdel Nasser. Der Kaiser Äthiopiens, Haile Selassie I. wollte ebenso auf dem Schulschiff wie die sowjetischen Staats- und Parteichefs Nikita Chruschtschow und Leonid Breschnew.

Auch Indonesiens Präsident Sukarno, Ghanas Staatsoberhaupt Kwame Nkrumah, Libyens Staatschef Muammar al-Gaddafi, Indiens Premierministerin Indira Gandhi, der rumänische Präsident Nicolae Ceaușescu, der finnische Staatspräsident Urho Kekkonen und der damalige UN-Generalsekretär Kurt Waldheim genossen die Gastfreundschaft von Präsident Tito auf der GALEB. Während der Amtszeit Josip Broz Titos sollen 102 Staats- und Regierungschefs, darunter auch der österreichische Bundespräsident Franz Jonas den verschiedenen Annehmlichkeiten des »Friedensschiffes«, wie die GALEB auch genannt wurde, zugesprochen haben.

Bei manchen Staatsbesuchen, zu de-

schließlich der griechische Industrielle und Schiffseigner John Paul Papanicolaou von der Regierung Montenegros um 750.000 US-Dollar kaufte. Die »Viktor Lenac«-Werft in Kostrena bei Rijeka erhielt den Auftrag zur Instandsetzung. Der Unternehmer löste jedoch den Vertrag auf, da er Konkurs anmeldete. Die GALEB blieb zunächst sich selber überlassen. Ende Mai 2009 kaufte die Stadt Rijeka das historische Schiff um 150.000 US-Dollar mit dem Ziel dieses in ein schwimmendes Museum umzubauen. Für die Umsetzung dieses Projektes im Zuge der Ernennung Rijekas zur europäischen Kulturhauptstadt 2020, erhielt die Stadt aus dem Fond für regionale Entwicklung der Europäischen Union rund 32.700.000 Millionen Kuna (4.344.674 Millionen Euro).

Die Renovierungsarbeiten der Innenausstattung sowie der Originaleinrichtung sind nahezu abgeschlossen. Man sprach früher immer von der

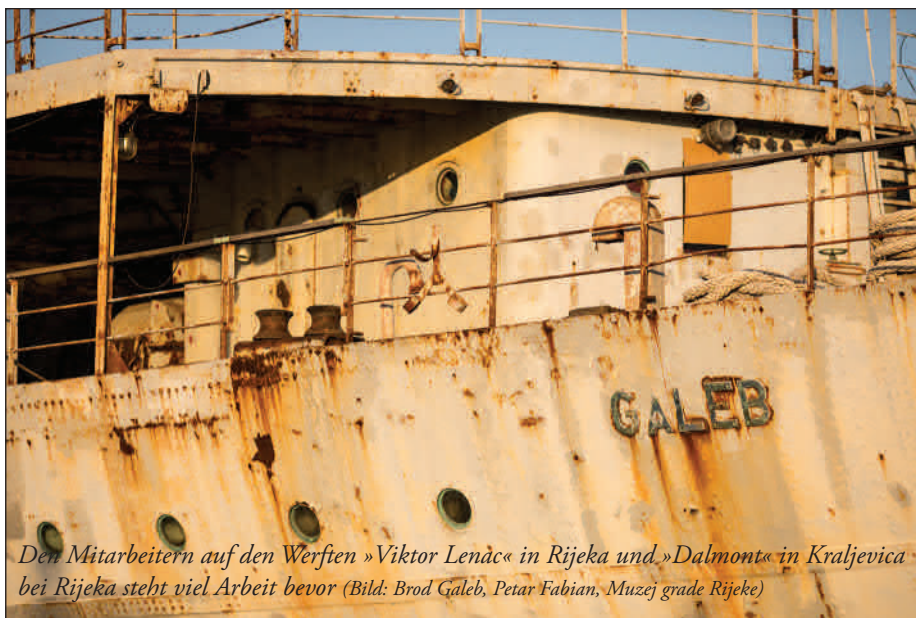


GALEB bei Windstille im Abendlicht, an der Mole von Rijeka

Inneneinrichtung renoviert. Während der Arbeiten wurde auch das Promenadendeck bis zum Heck des Schiffes erweitert. Dabei wurde der Boden aus Teakholz gefertigt. Auch die Außenbereiche der GALEB, die mittlerweile als nationales Kulturgut der Republik Kro-

des Schiffskörpers. Der Auftrag für die immensen Sanierungsarbeiten des Museumsschiffes sind bis jetzt noch an keine kroatische Werft vergeben worden. Fachleute prognostizieren rund 10 Monate für die umfangreiche Restaurierung. Für jeden Marinefreund und Schiffsliebhaber wird eine Besichtigung der GALEB nach ihrer Erneuerung sicher zu einem eindrucksvollen und unvergesslichen Erlebnis werden.

Am 22. Juli 2020 wurde das zukünftige schwimmende Museum von seinem Liegeplatz im 2. Hafenbecken zur nahegelegenen Werft »Viktor Lenac« in Rijeka geschleppt. Dort wurden die Außenseite des Rumpfes und die Aufbauten entrostet und mit einer Antirost-Beschichtung versehen. Diese Arbeiten dauerten rund einen Monat. Am 24. August 2020 oder einige Tage danach wurde das Schiff in die Werft »Dalmont« in Kraljevica bei Rijeka geschleppt, wo die Gesamterneuerung stattfinden wird. Ein Datum für die Vollendung aller Arbeiten steht noch nicht fest.



Den Mitarbeitern auf den Werften »Viktor Lenac« in Rijeka und »Dalmont« in Kraljevica bei Rijeka steht viel Arbeit bevor (Bild: Brod Galeb, Petar Fabian, Muzej grade Rijeka)

»Luxusausstattung« auf der GALEB. Die Einrichtung war funktionell, dem Stil der beginnenden 1950er Jahre angepasst und keineswegs luxuriös. Für die Ausstattung war in jener Ära der aus Rijeka stammende Designer und Ingenieur Zorko Lah zuständig, der die Möblierung in jugoslawischen Betrieben nach Maß anfertigen ließ. Die Stoffe für die Stuhl- und Fauteuilspannungen stammten aus Italien.

Zwischen dem 25 April 1959 und dem 12. Juni 1960 wurde das Schiff technisch erneuert und dabei auch die

atien deklariert wurde und damit unverkäuflich ist, sollen gegenwärtig zur Gänze restauriert werden. Das Schiff stand in den 1990er Jahren schutzlos in der Bucht von Kotor. Plünderer nahmen alles mit was nicht niet- und nagelfest war, wie die beiden Beiboote, ein Motorboot, wertvolles Geschirr, die gesamte elektronische Ausstattung und sogar die beiden Geschütze, die im Protokoll bei Staatsbesuchen für Salutschüsse vorgesehen waren.

Mittlerweile erfolgte die Ausschreibung für die gesamte Rekonstruktion

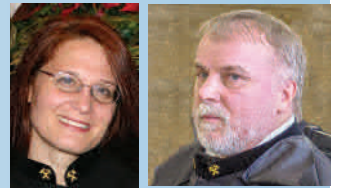
Technische Daten Schulschiff GALEB

Länge 117 Meter
Breite: 15 Meter
Tiefgang: 1,85 Meter
Wasserverdrängung: 5.764 Tonnen
Antrieb: 2 Fiat Dieselmotoren
Motorenleistung: 7.200 PS
Höchstgeschwindigkeit: 17 Knoten (31 km/h)

Auf der Rückseite dieses Heftes sehen Sie weitere Bilder von der Restaurierung des Schulschiffes GALEB.

Versuche, die Sichtbarkeit des Unterseebootsperiskop zu vermindern (Teil 2)

Eleonora L. Lichtenecker, Nikolaus A. Sifferlinger



(Fortsetzung des Artikels aus Österreich Maritim Ausgabe 79)

In Folge 80 von »Österreich Maritim« haben wir die »Unsichtbarmachung« von U-Boot-Periskopen mit der von Ing. Gergacsevics vorgeschlagenen Anbringung von Spiegelplatten erörtert. Nunmehr konzentrieren wir uns auf die zweite Erfindung zur »Unsichtbarmachung der Bugwellen und des Kielwassers der Periskopes«, von der Gergacsevics am 16. Juni 1915 weiters berichtet:



Abb. 6: Drei verschiedene Prototypen des Schwimmers

»... dass weniger die Sichtbarkeit der Periskopröhre selbst, als die durch dieselbe hervorgerufene enorme Wellenbildung das nahen eines U-Bootes schon auf weiter Distanz verrät... Einstimmig wurde mir sowohl im Marineministerium in Wien, als auch hier in Berlin erklärt, dass es das allerwichtigste wäre, wenn man die Bugwelle verschwinden lassen könnte. - Ich unterzog nun dieselbe einem eingehenden Studium, wobei mir die kinematographischen Aufnahmen, die ich in Pola von dem in voller Fahrt befindlichen U-Boote des Herrn Linien Schiffleutnant Nejebsy machte, außerordentlich wertvolle Hilfe

boten. Das durch die runde Form unvorteilhaft geteilte Wasser klettert entlang der Röhre bis auf 90 cm hinauf, - hinter der Röhre bildet sich ein ovaler, leerer Raum... welches sich dann heftig schließt, und im Verein mit den seitlich... emporgeworfenen Bugwellen einen runden, schaumweissen Bogen von 80 cm Höhe und 120 cm Länge bildet. Dieser ist nun bei ruhiger See schon mit freiem Auge bis auf eineinhalb Kilometer und noch mehr sichtbar: hiezu kommt noch, dass das in den leeren Raum schiessende Wasser stehts

ungleich von beiden Seiten zuströmt, sodass bei voller Fahrt die Röhre in Vibration kommt, die sie Optik und damit auch das deutliche Sehen beeinflusst; weiters ein dritter Übelstand, - das Objektiv wird unausgesetzt bespritzt, welcher Umstand ebenfalls sehr das Beobachten erschwert.« -

Aus den Filmaufnahmen, die im Mai anlässlich der Versuche mit U1 gemacht wurden, kam Gergacsevics zum Schluss, dass die Bugwelle des Periskops durch eine günstigere Querschnittsform stark vermindert werden könnte.

Die ersten drei Prototypen seiner neuen Querschnittsformen für das Periskop erprobte er zuerst mittels eines Radbootes.

»... Da die geringe Geschwindigkeit nunmehr er-

schöpft war, ging ich einen Schritt weiter, zum Motorboot. - Infolge Benzinmangels sind sämtliche Privatbetriebe lahmgelegt, da nahm sich meiner in der entgegenkommendsten Weise der kaiserliche Deutsche Motor-Yachtclub an und stellte mir ein Boot samt Besitzer zur Verfügung Das Boot läuft 16 -18 km, also entsprechend der U-Bootsgeschwindigkeit im getauchten Zustand.«

»Ich machte nun durch 14 Tage jeden Tag zweiten Tag stundenlange Versuche. Die Zwischentage wurden zum Bau neuer Formen benützt, in denen die Erfahrungen bereits verwendet wurden. Kleine Änderungen wurden an Ort und Stelle bewerkstelligt.«

Über die Versuchsreihe mit seinem letzten Modell schreibt Gergacsevics



Abb.8: Die Einrichtung am Motorboot mit verschiedenen Schwimmern

weitere:

»Das damit erzielte Resultat war überraschend und so augenscheinlich, dass sämtliche Zuseher aus Marinekreisen, darunter Admiral Josephi, ganz begeistert waren. Die Wellenbildung war vollkommen unterdrückt, der 8 cm auftauchende Schwimmer auf 80 Meter nicht mehr zu sehen, die Vibration, welche bei der primitiven Befestigung der Röhre an dem

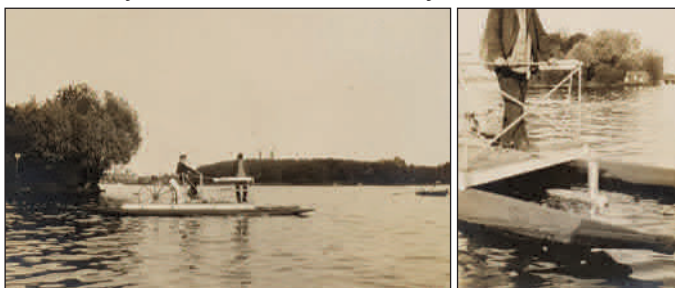


Abb. 7: Erprobung eines auf dem Radboot installierten Schwimmers



Abb. 9: Erfinder Oberleutnant a.D. Ing. Gergacsevics bei seinen Arbeiten am Wannsee und mit seinem letzten Modell im Juni 1915

Holzplatte ohne Schwimmer besonders deutlich zu beobachten war, absolute ausgeschaltet und ersichtlich, dass bei ruhiger See ein Bespritzen des Objektivs ausgeschlossen ist.«

Nach der erfolgreichen Optimierung bei der nun statt der normalen 110 cm nur noch 8 cm hohe Bugwellen sichtbar waren, führte Gergacsevics am



Abb. 10: Versuche am Wannsee in Berlin im Juni 1915. Links mit rundem Rohr, rechts mit dem tropfenförmigen Schwimmer

16. Juni 1915 dem Marine-Attaché in Deutschland, k.u.k. Fregattenkapitän Graf Colloredo Mannsfeld seine Prototypen in Berlin vor. Dieser berichtete sogleich am 17. Juni 1915 dem k.u.k. Kriegsministerium Marine-Sektion:

»Ich habe der Vorführung dieser Erfindung am Wannsee beigewohnt und war überrascht über die erzielte Wirkung dieses ebenso einfachen wie genialen Apparates. Die vom Periskop erzeugte weit sichtbare Welle verschwindet tatsächlich vollkommen, und wird es der weitere Vorteil erzielt, dass die Vibrationen des Roh-

ers vermindert werden und keine Spritzer aufs Objektiv gelangen. Erprobt müsste nur noch werden, ob der Schwimmkörper auch solide genug ist, um bei Seegang nicht zu leiden.

Im Anbetracht der Wichtigkeit, ein Modell dieses Schwimmkörpers baldmöglichst in Pola zu haben, habe ich Gergacsevics ersucht ungesäumt dorthin zu fahren... sobald ein neues zweiteiliges Modell von Goerz fertig gestellt ist. Ein solches ist nötig, da eines aus einem Stück bei einem wirklichen Periskop nicht angebracht werden kann.

Der Schwimmkörper ist so einfach, dass er in Pola im Arsenal und selbst mit Bordmitteln erzeugt werden kann.«

Am 25. Juni 1915 reiste Ing. Gergacsevics wieder nach Pola und sein Periskopschwimmer wurde erneut an einem Unterseeboot erprobt¹.

Korvettenkapitän Thierry, Leiter der Unterseebootsstation Pola, gab dazu am 29. Juni 1915 einen schriftlichen Bericht:

»Die, mit einem primitiv ausgeführten, auf den Ober- teil des Periskopes nicht ganz passenden Schwimmer, vorgenommenen Versuche zeigten wohl, daß die vom Periskop aufgeworfene Welle von

den schirmartigen, seitlich des Schwimmers angebrachten Flächen eliminiert werden wenn der Schwimmkörper in idealer Lage ist. Der Schwimmer spießte sich jedoch und glitt beim Höherkommen oder Tiefergehen des Unterseebootes nicht am Periskop auf und ab, erzeugte dadurch eine noch bedeutendere Welle und wurde selbst sichtbar.

¹ ÖStA, Kriegsarchiv, KA/Personalunterlagen/Karton 782/Qualifikationsliste Gergacsevics, Reise nach Pola, Durchführung der U-Bootversuche mit dem neuen Wellenbrecher, Vortrag im Marinekasino

Oberleutnant Gergacsevics überzeugte sich von den noch vorhandenen Mängeln und wird in Bälde einen verbesserten Apparat einsenden mit dem die Proben vorgenommen werden sollen.«

Im Juli 1915 Fortsetzung der Versuche in Berlin und Beendigung mit der elektrischen Ablaßgondel, Erteilung des Auftrages durch das kgl. Preuß. Kriegsministerium zur Konstruktion einer Ablaßgondel mit Explosionsmotor, Durchführung dieser Konstruktion und Einleitung der Vorversuche. In der Zwischenzeit Fortsetzung der Versuche in Wannsee bei Berlin mit dem Wellenbrecher für U-Boote.

Das Marinetechnische Komitee in Pola äußerte sich am 3. Juli 1915, dass es die weiteren Versuche mit dem verbesserten Apparat unterstützte.

Im Krypto-Nachlass Gergacsevics fanden sich Fotoalben, die den weiteren Verlauf dieser Erfindung belegten als auch die Endversion des Wellenbrechenden Periskopschwimmers mit der Gergacsevics zu endgültigen Versuchen, diesmal nach Kiel, fuhr.

Am 13. November 1915 erfolgte eine Reise im Auftrage des kgl. preuß. Reichsmarine-Amtes nach Kiel zur Vorführung der Abschlußversuche mit



Abb. 11: Letztversion des Schwimmers von Gergacsevics

dem Schwimmer für U-Boote in Kiel. Diese wurden von Kapitänleutnant von Bräutigam und Kapitänleutnant von Morath der U-Boot-Inspektion in Kiel abgenommen.



Abb. 12: Unterseebootinspektion Versuch: Schwimmer montiert am Periskop des deutschen Unterseebootes U-16 in Kiel im November 1915

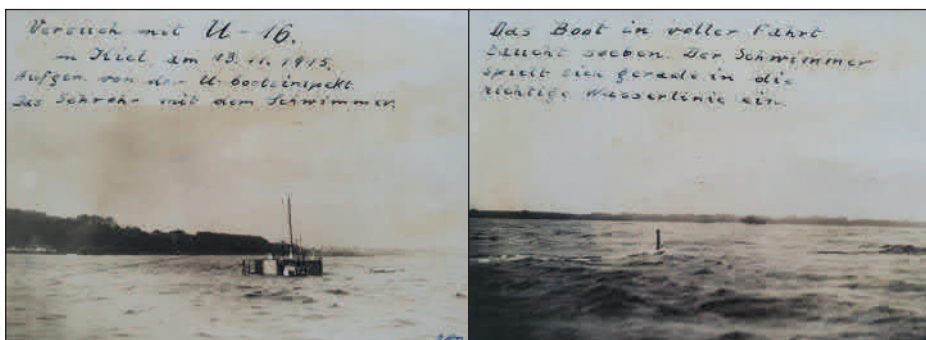


Abb. 13: Abtauchen des deutschen Unterseebootes U 16 mit Einspielung des Schwimmers auf die richtige Wasserlinie

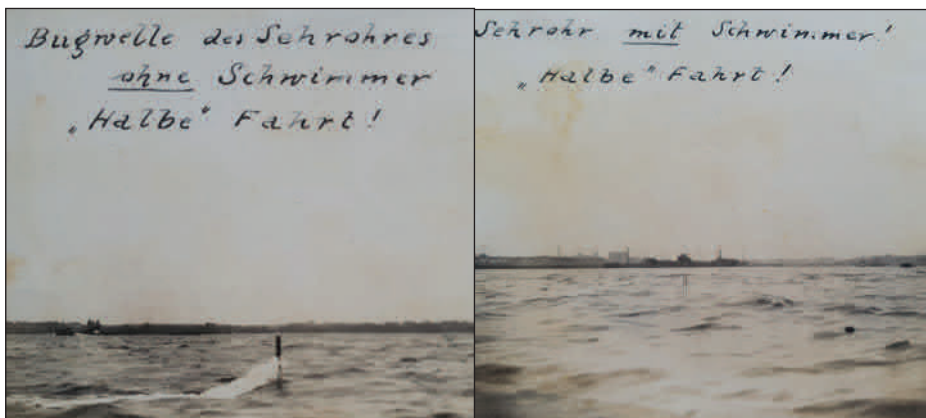


Abb. 14: Vergleichsbugwelle des Schrohres bei »halber« Fahrt



Abb. 15: Vergleichsbugwelle des Schrohres bei »Grosse« Fahrt

Die Abschlussversuche in Kiel mit dem Unterseeboot U16 waren ein Erfolg wie diverse Aufnahmen bei »Halber Fahrt« und »Grosser Fahrt« belegen:

Am 9. Februar 1916 stellte Oberleutnant a.D. Ing. Gergacsevic seine vier Erfindungen (Ablaßgondel für Zeppelin-Luftschiffe, Schwimmer für U-Boote, springende Gewehrgranate und springende Wurfgranate) mittels Urkunde dem k.u.k. Kriegsministerium kostenlos zur Verfügung unter Verzicht auf Lizenzgebühren.

Am 11. April 1916 berichtete »Die Zeit«:

»Es laufen verschiedentlich Gerüchte um, nach denen es den Deutschen gelungen sei, Unterseebote ohne Periskop zu bauen. Hierzu ist zu bemerken, dass man bei zahlreichen Torpedierungen der letzten Zeit wohl den Schaumstreifen des Torpedos, aber kein Periskop des angreifenden Unterseebootes sah.«².

Ob diese Diskussionen auch mit den Erfindungen von Oberleutnant a.D. Ing. Gergacsevic zusammenhän-



Abb. 16: Titelschlagzeile »Die Zeit« am 11. April 1916

gen kann vermutet werden.

Im Juli 1916 wurde von Oberst Domaschnien der 5. Abt. ein Antrag an die Abteilung 1 auf eine Beförderung für Oberleutnant a.D. Gergacsevic zum Hauptmann gerichtet:

»...Ferner konstruierte derselbe einen Schwimmer für das Periskop der Unterseeboote, welcher sich bewährt hat, in Deutschland bereits eingeführt wurde und bei unserer Marine sich in der Probe befindet. Auch diese Erfindung hat Oblt. Otto Gergacsevic sowohl der k.u.k., als auch der deutschen Heeresverwaltung unentgeltlich zur Verfügung gestellt...

Erwähnt sei noch, daß Oblt. Gergacsevic die aus seinen, der Heeresverwaltung zur Verfügung gestellten Erfindungen

² in »Die Zeit«, 11.4.1916, Titelseite, Deutsche Unterseeboote ohne Periskop

erwachsenen Tantiemen dem KM. Zur Gänze für Kriegsführsorgezwecke gewidmet hat. Der daraus resultierende Betrag, auf den Oblt. Gergacsevics zu Gunsten wohltätiger Zwecke verzichtete, erreichte bis jetzt die Höhe über 100.000 K.»³

Leider wurde diese Ansuchen aufgrund seines »jungen Ranges ... und ... daß seine im Felde stehenden Kollegen noch nicht zur Beförderung gelangt sind...« abgelehnt und es anstatt, eine Erwirkung einer AH. Auszeichnung vorgeschlagen.

Moderne Unterseeboote im haben auch heute noch für größere ausfahrbare Einrichtungen die Tropfenform.

Kurzbiographie von Ing. Otto Gergaesevics

Geboren am 6. Mai 1881 in Wien, absolvierte die Realschule dortselbst und die Infanteriekadettenschule in Preßburg und wurde Berufsoffizier. 1905 Lehrer der Physik und Mathematik an der k.u.k. Infanteriekadettenschule in Wien, schied später aus gesundheitlichen Gründen aus dem aktiven Dienste als und wurde Hörer an der Technischen Hochschule in Wien,

unternahm Studienreisen nach England, Frankreich und den U.S.A Bis zum Kriegsbruch hatte er bereits 22 patentierte Erfindungen gemacht. Am 28. Juli 1914 Meldung zur freiwilligen Kriegsdienstleistung als Leutnant a.D. beim k.u.k. Kommando der Infanterie Kadettenschule in Wien und dort gleich befördert zu Oberstleutnant »a.D.« (P. V:Bl. No. 101).

Auf Mobilisationsdauer aktiviert bis Kriegsende 1918, als Offizier a.D. nahm er sowohl auf österreichischer als auch auf deutscher Seite teil und zwar nicht nur in der Luft, sondern auch unter Wasser und im Schützengraben. Er erfand die spiegelnde, selbstbewegliche Beobachtergondel für Zeppelinluftschiffe. Weiter schuf er das unsichtbare Periskop für U-Boote mit einem Schwimmer, der die verräterische Bugwelle während der Fahrt beseitigte, die rückspringende Gewehrgranate, den pneumatischen Schnellwerfer für Handgranaten, usw. im ganzen 32 Erfindungen auf dem Gebiete der Kampfmittel, die zum größten Teil in Österreich wie auch in Deutschland zur Einführung gelangten. Im letzten Kriegsjahre wurde er als Chefkonstrukteur für Kampfmittel in

ses Weltkrieges erhielt Oblt. Gergacsevics folgende Auszeichnungen:

Belobigung vom KM P.V.Bl.188 vom 20.11.1915

Belobigung vom KM Präs. No 9552 von 1916

Allerhöchste belobende Anerkennung P.V. Bl. No. 148 von 1916

Ritterkreuz des Franz Josefs Ordens m.d.KD. P.V.Bl. 76 von 1917

Eisernes Kreuz 2. Klasse P.V.Bl. No. 185 von 1916

... und kurz vor dem Ende des Krieges er doch noch seine Charakterisierung zum Hauptmann a. D. am 31.08.1918 – Dienstgrad: Hauptmann (RV.Bl.156)

Nach dem Kriege erhielt er 1925 durch Veröffentlichungen mehrerer Erfindungen seine Berufung als beratender Ingenieur zur Firma Mix & Genest A.-G., Berlin. 1926 wurde ihm auf Grund seiner Arbeiten vom Österreichischem Ministerium für Handel und Verkehr der Standestitel Ingenieur zuerkannt. Im Jahre 1930 wurde er technisch Administrativer Leiter der Radiowerke S. Schrack A.G. in Wien, und wirkte als stellvertretender Leiter am Aufbau des »Staatlichen Arbeitsdienstes« seit 1934 als Sekretär des Regierungskommissärs für die Österr. Alpine-Montan Gesellschaft in Wien.

Am 01.09.1939 kam Ing. Gergacsevics als Major zur Luftwaffe, war im III./Flak-Rgt. 8. Am 01.07.1942 in Reichsluftministerium (Abt. L Flak 2). Am 13.07.1943 Oberstleutnant in Flak-Ersatz-Abteilung 92. Zum Befehlshaber der Deutschen Luftwaffe in Rumänien transferiert.

Nach dem zweiten Weltkrieg bekamen diverse Ansuchen um einen Versorgungsgenuss als auch ein Gnadengesuch an den Bundeskanzler Dr. techn. H.c. Ing Leopold Figl vom 20. Juli 1948 alle einen negativen Bescheid. Dem österreichischen Erfinderschicksal entsprechend starb Ing. Otto Gergacsevics in Wien am 10. September 1950 verarmt und vergessen, obwohl er auch im zweiten Weltkrieg sich mit seinem Erfindungsgeist für sein Vaterland eingesetzt hatte⁴.



Abb.17: Die stromlinienförmigen Ausfabreinrichtungen für Radar/Optoelektronik/Schnorchel des italienischen Unterseebootes GUGLIELMO MARCONI in den 1990ern. Im Hintergrund das Unterseeboot ENRICO DANDOLO (Italienische Marine)

³ ÖStA, Kriegsarchiv, Kriegsministerium Abteilung 1, Karton 174 ex 1916

das Österreichische Kriegsministerium, V. Abteilung, berufen. Im Verlaufe die-

⁴ AdR/05/BPA/1948: Gnadengesuch 20. Juli 1948

Von den 32 militärischen Erfindungen des ersten Weltkrieges, wie z.B. der Periskop-Schwimmer, sind zwar einige dokumentiert, aber sie fielen fast alle unter »Kriegsgeheimnisse« und sind daher noch in Archiven vergraben oder durch Kriegsverluste für immer verschwunden⁵.

Dank an Dr. Karl Erwin Lichtenacker für die treue Aufbewahrung des Kryptonachlasses von Ing. Otto Gergacevics (Onkel Otto).

Dank für die Unterstützung bei der

⁵ Von weiteren Nachforschungen in Deutschen Archiven musste derweil aufgrund von COVID-19 Abstand genommen werden.

Arbeit im Kriegsarchiv an Dr. Harald Fiedler und Oliver Trulei.

Quellen:

Österreichisches Staatsarchiv, Kriegsarchiv & Archiv der Republik
Kryptonachlass von Otto Gergacevics im Besitz von E.L. Lichtenacker
Otto Gergacevics, Technik und Zukunftskrieg: ein Auszug aus Rundfunk- und öffentlichen Vorträgen, Amalthea Verlag, Zürich Leipzig Wien April 1932

Aichelburg Wladimir, Die Unterseeboote Österreich-Ungarns, 1. Band,

Akademische Druck- und Verlagsanstalt, Graz 1981

Robert Volz, Reichshandbuch der Deutschen Gesellschaft, Das Handbuch der Persönlichkeiten in Wort und Bild, 1. Band, Deutscher Wirtschaftsverlag, Berlin 1930

Deutsche U-Boote ohne Periskop, Die Zeit, 11.4.1916, Titelseite

Das Unsichtbare Unterseeboot, Deutsche Zeitung, 5.9.1915, S6

Henry L. deZeng IV and Douglas G. Stankey: Luftwaffe Officer Career Summaries, Section G-K, Version: 01.04.2017.

Mit MS MARBACH auf wissenschaftlicher Mission:

Der schwimmende Professor auf Donau-Forschungsreise

Wissenschaftler haben in der Donau mehr Plastikteilchen als Fischlarven gefunden, jeden Tag werden vier Tonnen Plastik ins Schwarze Meer gespült. Das Projekt »cleandanube - swimming for a pure and plastic-free river« setzt sich für sauberes Wasser, den Schutz der Donau und den Erhalt ihrer einzigartigen Naturlandschaften ein.

Dafür geht der »schwimmende Professor« Andreas Fath auf große Reise - ab August 2021 wird er für zwei Monate den »internationalsten« Fluss der Welt durchschwimmen. 2.857 km. Vom Schwarzwald bis zum Schwarzen Meer.

Im Zentrum des Projekts CLEANDANUBE steht die sportliche wie mentale Herausforderung von Andreas Fath. Die Leistung, 2 Monate diesen »internationalsten« Fluss zu schwimmen, sorgt für mediales Aufsehen - das nutzen wir, um die Menschen für den Schutz der Donau zu sensibilisieren.

Die AWP – association for wildlife protection e.V., Freiburg, begleitet Andreas Fath auf seiner Tour mit einer öffentlichkeitswirksamen Kampagne. Die Organisation plant kreative Aktionen mit Partnern vor Ort und organisiert die Pressearbeit, um die Sichtbarkeit und die Reichweite ihres Anliegens noch zu erhöhen.

Das Projekt umfasst einen Forschungsteil sowie Bildungsinhalte und wird dokumentarfilmisch begleitet. So wird das Abenteuer im TV oder Kino auch außerhalb des Donauraums erlebbar.

Das 10-köpfige Projektteam wird zu Wasser auf der ehemaligen Donaufähre MS MARBACH mit Kapitän Edgar Wilhelm unterwegs sein und wird auch nach Bedarf von weiteren Fahrzeugen begleitet werden. MS MARBACH wird für dieses Unternehmen aufwendig adaptiert, um alle notwendigen Einrichtungen aufnehmen zu können.

<https://www.cleandanube.org/>
<https://awpwildlife.org/>



Gedenktage 2021 aus der österreichischen Kriegsmarine

Oliver Trulei



Vor 260 Jahren – 1761

In London wurde der spätere Marinekommandant Oberst *James Ernst Freiherr von Williams* geboren. 1786 diente er als 1. Leutnant auf dem Kutter LE JUSTE. 1795 wurde er Kommandant der Rheinflottille und erhielt in der 42. Promotion vom 11. Mai 1796 für seine Teilnahme an der Verteidigung von Mainz als erster Marineoffizier das Ritterkreuz des Militär-Maria Theresien Ordens. Mit 1. November 1797 übernahm er das Kommando der k.k. Kriegsmarine, welches er bis zum 13. März 1798 innehatte. Im März 1799 wurde er Kommandant der Bodenseeflottille. 1803 trat er aus dem Dienst aus, starb aber bereits, 43-jährig, am 27. April 1804 in Wien.

Am 25. Dezember wurde der spätere Marinekommandant Feldmarschalleutnant *Joseph Comte de L'Espine* in Avignon, Frankreich, geboren. Er trat 1795 in österreichische Dienste bei der Rheinflottille unter Williams. Im Dezember 1899 übernahm er das Kommando der k.k. Flottille an der Riviera. Mit 21. Dezember 1801 wurde er Kommandant der k.k. Kriegsmarine. Im Krieg 1805 und 1809 blieben die Aktionen jedoch nur auf Küstenverteidigung beschränkt. Mit dem Frieden von Schönbrunn 1809 verlor Österreich seine letzten Küstengebiete, die k.k. Kriegsmarine wurde aufgelöst und L'Espine zur Armee versetzt. Nach der Rückeroberung der Küstengebiete 1813 übernahm er wieder das Marinekommando, wurde aber mit 21. Juni 1814 überraschend abberufen. Er starb am 31. Dezember 1826 in Mailand.

Am 25. Dezember wurde der spätere Marinekommandant Generalmajor *August Joseph von Connick* in Messines, Flandern, damals Österreichische Niederlande, geboren. Er diente zunächst bei der österreichischen Ostindien-Kompagnie und kam 1786 mit dem Kutter LE JUSTE als 1. Offizier nach Triest. 1788 kam er während des Türkenkrieges zur Donauflottille, spä-

ter wieder zurück an die Adria und 1796 zur Rheinflottille unter Oberst Williams. Es folgten zahlreiche Kommandierungen in Ancona, Venedig und Triest. Mit 16. Juni 1814 wurde er Kommandant der k.k. Kriegsmarine. Er organisierte die Marine neu und errichtete ein Matrosen-Kanonierkorps sowie das Marine-Infanterie-Bataillon. Mit 16. März 1824 wurde er pensioniert und starb am 29. November 1844 in Padua, Venetien.

Vor 240 Jahren (1781)

Am 28. April erschien die portugiesische Fregatte ST. JOHANN UND ST. ANNA (Kapitän Leutnant Colonel Joaquin Vicente Godinho de Mira) vor der am 25. März 1777 gegründeten kleinen österreichischen Kolonie in der Delagoa-Bay (heute: Mozambik). Die vor Ort ankernden österreichischen Schiffe PROLI und FERDINAND wurden gekapert. Der Resident Andreas Daniel Pollet und seine Mannschaft gerieten in Gefangenschaft, wurden aber später wieder freigelassen. Von der Delagoa-Bay wurde erfolgreich Elfenbeinhandel betrieben. Hauptgeschädigter war Portugal und der portugiesische Staat wollte die k.k. Konkurrenz nicht mehr hinnehmen. Damit endete die kurze Episode einer österreichischen Kolonie in Afrika.

Vor 210 Jahren (1811)

Am 20. August wurde in Wien der spätere Vizeadmiral *Ludwig Ritter von Fautz* geboren. Er machte die Campaigne gegen Marokko 1829 mit. Seine weitere Laufbahn bis zum Ausbruch der Revolution von 1848 bewegte sich im Rahmen des Üblichen. Nun war er an der Blockade von Venedig 1848/49 und der Beschießung von Ancona dabei, wofür er das Ritterkreuz des Leopold-Ordens erhielt. Fautz war in den Jahren 1852/53, 1855 und 1859/60 Eskadrekommantant. 1864 wurde er Stellvertreter des Marineministers und 1865 – 1868 Chef der Marinesekti-



Ludwig Ritter von Fautz on im Reichskriegsministerium. Mit 7. Oktober 1869 trat er in den Ruhestand und starb am 23. Februar 1880 in Wien.

Vor 200 Jahren (1821)

Am 14. Mai wurde der spätere Marinekommandant Vizeadmiral *Erzherzog Friedrich* in Wien geboren. Friedrich trat 1835 in die k.k. Kriegsmarine ein und erhielt 1839 sein erstes Schiffskommando. Im Feldzug gegen Mehmet Ali 1840 zeichnete er sich bei der Erstürmung von Saida am 26. September aus. Dafür erhielt er unter anderem das Ritterkreuz des Militär-Maria-Theresien-Ordens. Er war ab 1843 als Marinebrigadier in Venedig tätig, bis die Affäre Bandiera den Marinekommandanten Paulucci zum Rücktritt zwang und Friedrich sein Nachfolger wurde. Er verbesserte die Disziplin und Ordnung in der Marine und schaffte erste Dampfschiffe an. Ganz unerwartet war sein Eintritt in den Malteser Orden, mit dem Gelübde der Armut und Keuschheit am 2. Juni 1845. Er starb völlig überraschend am 5. Oktober 1847 in Venedig, im Alter von nur 26 Jahren.

Vor 190 Jahren (1831)

Am 2. Februar 1831 wurde in Brünn der spätere Marinestabsarzt *Dr. Heinrich Wawra Ritter von Fernsee* geboren. Nach seiner medizinischen Ausbil-

dung kam er 1855 zur k.k. Kriegsmarine und wurde 1856 Chefarzt auf der Korvette CAROLINA. Während dieser Reise sammelte er zahlreiche botanische und numismatische Objekte für das k.k. Münzkabinett. 1859 begleitete er Erzherzog Ferdinand Max nach Brasilien und 1864 nach Mexiko. Es folgten weitere zahlreiche Reisen, bei denen er auch wissenschaftlich tätig war. 1867 erfolgte die Beförderung zum Linien-schiffsarzt, 1868 erhielt er das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens. Für seine botanische Leistungen erhielt er 1871 den Orden der Eisernen Krone 3. Klasse und wurde 1872 in den Ritterstand erhoben. 1874 erfolgte die Beförderung zum Marine-Stabsarzt. 1878 trat er in den Ruhestand und starb am 25. Mai 1887 in Baden. Seine umfangreiche Sammlung befindet sich heute zum Teil heute im Naturhistorischen Museum in Wien.

Am 13. Juni wurde in Pießling/Mähren der spätere Kontreadmiral *Tobias Freiherr von Oesterreicher* geboren. Im Kriegsjahr 1866 kommandierte er den Raddampfer KAISERIN ELISABETH und wurde dafür mit dem Ritterkreuz des Leopold-Ordens ausgezeichnet. Nach dem Krieg nahm er seine frühere Tätigkeit der Küstenvermessung in der Adria wieder auf. 1874 wurde er Kommandant der Korvette ERZHERZOG FRIEDRICH, die zur dritten österreichischen Weltumseglung aufbrach. Er sollte auf Borneo ein Gebiet, welches sich als österreichisch-ungarische Kolonie eignet, prüfen. Dabei kam es jedoch am 7. Mai 1875 zu einem Gefecht mit Einheimischen in der Siboku-Mündung, bei dem die Matrosen Elias Delconte und Mathias Kiraz ums Leben kamen und zwei weitere Matrosen verletzt wurden. Zur Erinnerung erhielten zwei Landspitzen auf der Insel Borneo den Namen der Gefallenen. Hinsichtlich eines Territorialerwerbs vermied Oesterreicher eine Empfehlung und das Projekt landete in den Akten. Am 1. Februar 1882 trat er in den Ruhestand und verstarb am 26. August 1893 in Wien.

Vor 180 Jahren (1841)

Am 2. Jänner wurde in Mailand der spätere Kontreadmiral *Josef Ritter*

von Lehnert geboren. Er machte die Weltumseglung der Korvette ERZHERZOG FRIEDRICH mit, die er in seinem Werk »Um die Erde« beschrieb. Er leitete die Küstenaufnahme von Borneo, wo an der Siboku-Mündung das »Lehnert«-Riff nach ihm benannt wurde. Von 1882 bis 1887 war er in der Präsidialkanzlei mit der Verfassung des offiziellen Geschichtswerkes der k.k. Kriegsmarine für den Zeitraum 1797 – 1802 betraut, welches bis heute ein Standardwerk ist. 1890 übernahm er die Leitung der Präsidialkanzlei, die er bis zu seinem Tod am 29. Februar 1896 in Wien inne hatte. Er wurde in Olmütz/Mähren beerdigt.



Grab von Lehnert in Olmütz/Mähren, welches 2019 auf Initiative von u.a. Jiri Osanec renoviert wurde.

Am 5. April 1841 wurde in Lemberg/Galizien der spätere Oberste Elektro-Ingenieur *Moses Burstyn* geboren. Von 1867 bis 1868 war er Assistent im chemischen Laboratorium des See-Arsenals Pola tätig und wurde am 1. Mai 1870 als Maschinenbau-Ingenieur 3. Klasse in die k.k. Kriegsmarine übernommen. Im Jänner 1885 avancierte er zum Marine-Elektriker, wurde mit 1. August 1885 Vorstand der 6. Abteilung (Technologie und Elektrotechnik) des Marine-Technischen Comités, welche er bis zu seinem Tode leitete. 1892 erschien sein Lehrbuch »Elektrotechnischer Unterricht« mit Neuauflagen 1897 und 1903. Burstyn erhielt



Moses Burstyn

1898 für seine erfolgreiche Tätigkeit das Ritterkreuz des Franz Joseph Ordens und avancierte am 1. November zum Obersten Elektro-Ingenieur. An der Einführung der Funktelegraphie in der k.u.k. Kriegsmarine war Burstyn maßgeblich beteiligt. Jedoch verstarb er am 17. September 1904 überraschend während einesurlaubes in Spittal a.d. Drau, wo er auch beerdigt wurde.

Vor 170 Jahren (1851)

Am 13. Juni wurde der spätere Marinekommandant Großadmiral *Anton Haus* in Tolmein/Küstenland geboren. 1900 wurde er Kommandant der Korvette DONAU die am 25. April zur Weltumseglung auslief. 1901 war er Kommandant des Panzerkreuzers MARIA THERESIA und nahm an der internationalen Eingreif-Flotte beim Boxeraufstand in China teil. 1907 war er



Anton Haus

österreichischer Delegierter auf der 2. Haager Friedenskonferenz. 1912 erfolgte die Ernennung zum Flotteninspektor und 1913 zum Marinekom-

mandant. Im Mai 1914 präsentierte er vor den Delegationen das zukünftige Marinebudget 1914 – 19 und erhielt als erster den dafür vorgesehenen außerordentlichen Kredit vollinhaltlich genehmigt, worauf sich in der Marine das beglückte Gefühl »unser Haus kann alles« breitmachte. Seine defensive Rolle im Weltkrieg ist bis heute strittig. 1916 wurde er zum eben geschaffenen Rang eines Großadmirals befördert. Er starb am 8. Februar 1917 an Bord des Flottenflaggenschiffs VIRIBUS UNITIS, und wurde posthum mit dem Kommandeur-Kreuz des Militär-Maria-Theresien-Ordens ausgezeichnet. 1925 wurde sein Leichnam auf Betreiben des Marineverbandes (heute: »Marineverband Wien«) von Pola nach Wien in ein Ehrengrab der Gemeinde Wien auf dem Hütteldorfer Friedhof überführt.

Vor 160 Jahren (1861)

Am 23. Juni wurde in Zeltweg/Steiermark der spätere Admiral *Paul Fiedler von Jürgen* geboren. Nach dem Besuch der Marineakademie wurde er am 12. Juli 1878 als Seekadett 2. Klasse in die k.u.k. Kriegsmarine aufgenommen. Es folgten zahlreiche Einschiffungen und Beförderungen, die sich im üblichen Rahmen bewegten, wobei er mehrmals von seinen Vorgesetzten belobigt wurde. 1910 übernahm er das Kommando des neuen Schlachtschiffes RADEZKY und führte es 1911 zur Flottenparade in Spithead anlässlich der Krönungsfeierlichkeiten König Georg V. von England. Fiedler war bei den Übungen der Eskadre sehr oft Gegenspieler von Admiral Haus, dem man nachsagte, ein exzellenter Seetaktiker zu sein und bewährte sich dabei offenbar, denn dies führte dazu dass Fiedler bei Ausbruch des Krieges mit dem Kommando der Kreuzerflottille betraut wurde. Mit diesen Streitkräften bestritt er praktisch die Hauptlast des Seekrieges und wurde mehrmals ausgezeichnet. Mit 5. März 1917 wurde er Hafenkommendant von Pola, trat im mit 26. August 1918 auf eigenen Wunsch in den Ruhestand. Er starb wenige Monate später am 24. April 1919 in Graz.

Am 8. Dezember wurde der spätere Linienschiffskapitän *Rudolf Mayer* in Brünn geboren. Nach dem Besuch

der Marineakademie in Fiume trat er 1881 als Seekadett 2. Klasse in die k.u.k. Kriegsmarine ein. Er avancierte im Zuge einiger Einschiffungen 1892 zum Linienschiffsleutnant. Von 1895 bis 1897 war er beim Militärgeographischen Institut abkommandiert. Ab 1902 fungierte er im Marine-Evidenz-Büro (österreichische Bezeichnung für Marinegeheimdienst) als Stellvertreter des Vorstandes. Mit dem Kriegseintritt Italiens war er im Konsulat in Zürich als Kundschaftsoffizier sehr erfolgreich und leitete zahlreiche Sabotageakte, die zur Vernichtung der Schlachtschiffe BENEDETTO BRIN und LEONARDO DA VINCI zu Brandkatastrophen, ferner zu Explosionen in Flugzeughallen und Dynamitfabriken führten, sowie weitere Aktionen. Nach einem italienischen Einbruch in Mayers Büro wurde er aus der Schweiz ausgewiesen und mit 1. Mai 1917 in den Ruhestand versetzt, anschließend bis Kriegsende vom deutschen Admiralstab übernommen. Er starb am 29. Mai 1936 in Brünn.

Vor 150 Jahren (1871)

Am 3. Februar wurde in Wieliczka/Galizien der spätere Fregattenkapitän *Bogumil Novowitny* geboren. Nach dem Besuch der Marineakademie folgten Einschiffungen auf mehreren Torpedoboote, ab 1907 wurde er Kommandant von Torpedoboote und Torpedofahrzeugen. 1914 erhielt er das Kommando von Torpedofahrzeug SCHARFSCHÜTZE, welches er 33 Monate führte. 1918 erschienen seine Erinnerungen „Dreiunddreißig Monate Kriegsfahrten mit S.M.S. Scharfschütze“. 1917 erfolgte seine Beförderung zum Fregattenkapitän und er erhielt das Kommando des Schlachtschiffes ERZHERZOG KARL. Nach Kriegsende wurde er Leiter der Marineabteilung im polnischen Kriegsministerium und wurde zum „Oberst der polnischen Marine“ ernannt. Zunächst hatte er auch die zivile Schifffahrt über, weil er seine Pläne nicht durchsetzen konnte reichte er im Mai 1919 seinen Rücktritt ein. Anschließend war er bei der Gründung der polnischen Reederei „Sarmacia“ beteiligt, wo er später deren Direktor wurde. 1933 ging er in Pension und starb am 14. September 1960 in Castel

Grandolfo/Rom.

Am 27. September wurde in Jezerna/Kroatien der spätere Linienschiffskapitän *Janko Vuković de Podkapelski* geboren. Nach dem Besuch der Marineakademie nahm er von 1889 – 1890 an der Weltumseglung der Korvette FASANA teil. Von 1894 – 1895 war er auf DONAU bei der Missionsreise nach Westafrika, Westindien und Nordamerika eingeteilt. 1910 erfolgte die Beförderung zum Korvettenkapitän, ab 1912 erhielt er das Kommando des Torpedofahrzeugs USKOKE. Bei Kriegsbeginn erhielt er das Kommando der I. Torpedodivision, 1915 zum Linienschiffskapitän befördert, übernahm er das Schlachtschiff BABENBERG und 1917 den Rapidkreuzer ADMIRAL SPAUN und die II. Torpedoflottille. Im März 1918 wurde Vuković Kommandant des Flottenflaggenschiffes VIRIBUS UNITIS. Nach der Übergabe der k.u.k. Flotte an den südslawischen Staat am 31. Oktober 1918 wurde er zum Konteradmiral und Flottenkommandant ernannt. Er ließ den kriegsführenden Mächten mitteilen, dass sich der neue südslawische Staat als nicht im Kriegszustand betrachtet. Diese Mitteilung wurde von Italien, das keine neue Seemacht in der Adria wünschte, ignoriert. Am 1. November brachten italienische Kampfschwimmer Haftminen am Schlachtschiff an und versenkten es. Der Tradition gemäß blieb Vuković an Bord seines sinkenden Schiffes und fand im Hafen von Pola den Seemannstod.

Am 4. August verließ die Korvette FASANA unter dem Kommando von Linienschiffskapitän Moritz Ritter von Funk (* 19.1.1831 Proßnitz/Böhmen; † 15.9.1905 Triest) Pola zur Reise nach Ostasien um die ratifizierten Handelsverträge nach Siam, China und Japan zu bringen. Die Route führte über Pola unter anderem nach Suez, Singapur, Hongkong, Shanghai, Chefoo und Yokohama. In Singapur wurde zudem für die Wiener Weltausstellung bestimmte Objekte der siamesischen Regierung eingeschiff. Die Rückreise führte unter anderem über Ceylon, Bombay, Aden, Suez. Der Heimathafen wurde am 24. März 1873 erreicht.

K.u.k. Schifffahrtsgeschichte in alten Photographien

Unsere neue Serien-Rubrik stellt schöne alte Bilder von Städten und Schiffen vor
Thomas Zimmel



Mit dieser Ausgabe beginnen wir mit der Präsentation einer Serie von hervorragenden historischen Photographien, präsentiert von Thomas Zimmel, Mitarbeiter des Kriegsmarine-Archivs Wien (KMA). Die Auswahl der Aufnahmen erfolgt nach den Kriterien Schifffahrtsgeschichte von Österreich-Ungarn, Küstenland-Dalmatien, Städte und Ortschaften, Kriegsmarine, Schiffe und Besatzungen. Wir freuen uns über dieses neue Projekt! (red.)



S.M. Kasemattschiff »DON JUAN D' AUSTRIA« und Kasemattschiff »KAISER MAX«, aufgenommen im Kanal von Cattaro (Kotor), im Hintergrund das Dorf Mulla (Muo). Aufnahme vor 1880, wahrscheinlich 1878. Schöpfer dieser Aufnahme war der aus Wien stammende *Franz Thiard de Laforest* (1838-1911), dessen Großvater während der Französischen Revolution aus dem Burgund nach Österreich geflohen war. Schon zu seinen Lebzeiten wurde Franz Laforest von manchen Zeitgenossen als der einzig bedeutende Fotograf Dalmatiens gesehen. Er lebte und arbeitete von 1860 bis zu seinem

Tode im Jahr 1911 fast ausschließlich in Küstenstädten Dalmatiens, ein paar Jahre in Fiume (Rijeka), danach in Zara (Zadar), gefolgt von Sebenico (Šibenik) und Spalato (Split). Im Sommer 1878 dokumentierte Franz Laforest den Okkupationsfeldzug in der Herzegowina und begleitete den Vormarsch der österreichischen Einheiten. In diesem Zusammenhang dürfte auch dieses Bild österreichischer Kriegsschiffe in der Bocche entstanden sein. 1879 verließ er für ein paar Jahre die Küste und siedelte sich in Mostar an, um wiederum ein paar Jahre später nach Ragusa (Dubrovnik) zu gehen. In Ragusa blieb er

vier Jahre und verlegte von dort seinen Wohnsitz nach Cattaro (Kotor), wo er bis zu seinem Lebensende blieb.

Franz Laforest zählt auch zu den Pionieren süddalmatinischer Reiseliteratur: bereits 1878 erschien sein Reiseführer »Spalato und seine Alterthümer«, zwanzig Jahre später brachte er mit »Die Bocche di Cattaro« einen ersten Kultur- und Touristenführer für die Buchten von Kotor auf dem Markt. Dieser Führer ist Anfang 2021 mit einer Einleitung versehen in einer kommentierten Ausgabe im Fidelitas Verlag neu erschienen.

Geschichtliche Kamingespräche mit Georg

Kapitel 1: Wie kam Österreich zum Meer

Georg Schaller, Obmann der Sektion Traditionescadre



Viele der bedeutendsten Entwicklungen in Wissenschaft und Technik können mit Fug und Recht als Zufallsfunde bezeichnet werden. Als einige Mitglieder der FHS-Sektion Georg ansprachen, weil sie eine Fülle an Fragen zur österreichischen (Marine)geschichte näher interessierten, begann er einige lose »geordneten« Texte zu verfassen. Daraus wurde eine launige geschichtliche Plauderei, ohne wissenschaftlichen Anspruch, aber wegen der enthaltenen persönlichen Bonmots vergnüglich zu lesen und zum eigenen Nachdenken anregend. Wir möchten damit einen »Versuchsballon« starten und freuen uns auf die Rückmeldungen unseres geschätzten Publikums! (red.)

Die Vorgeschichte.

Als Österreich entstand hatte es keine Küste, keinen Hafen und natürlich auch keine Flotte (von wegen natürlich: Bolivien hat auch keinen Meerzugang (mehr) und dennoch eine Marine - am Papier). Zur Zeit der Babenberger entstanden die Österreichischen Kernlande und gewannen zunehmend an Bedeutung. Die Residenz schob sich mehr nach Osten bis sie schließlich in Wien blieb. Einst eine Markgrafschaft (Grenzmark, aber eine Markgrafschaft war immer an der Grenze) wurde Österreich (durch den nicht ganz freiwilligen Verzicht der Babenberger auf die Bayerische Herzogswürde, die sie einige Zeit besessen hatten) selbst zum Herzogtum, sogar mit einigen Sonderrechten. Auch wenn sich das Gebiet der Babenberger vergrößert hatte, einen Hafen gab es noch nicht. Andere Staaten führten Kriege, um einen Meerzugang zu erlangen, Österreich heiratete um sein Gebiet zu erweitern. Im Falle von Triest war auch das nicht notwendig.

Es begann mit einem Flüchtlingsproblem.

In der Zeit nach dem Altertum waren viele Völker auf der Wanderung, daher die Zeit der Völkerwanderung. In der Realität waren die meisten auf der Flucht. So suchte ein Volk einen Platz um in Sicherheit zu leben. Sie fanden diesen Platz in einer Lagune und siedelten auf einer Inselgruppe. Diese Siedlung sollte Venedig heißen.

Der Platz war sicherheitstechnisch ideal. Von Land nicht angreifbar war auch die Gefahr vom Meer aus gering. Die Lagune war seicht, auch für die damaligen Schiffe und sehr trickreich zu

befahren (ist auch heute noch so, ich weiß, wovon ich spreche). Um ganz sicher zu gehen bauten die Venezianer ein großes Seearsenal und eine Flotte. Vielleicht ist es schon aufgefallen, es gibt viele venezianische Festungen aus dem späten Mittelalter und der frühen Neuzeit, aber nicht in Venedig. Dort war das nicht erforderlich, der natürliche Schutz reichte aus. Erst, als es im 19. Jh. weit reichende Kanonen gab, wurden auch um Venedig Bastionen errichtet. Der erste nennenswerte Angriff auf Venedig erfolgte aber weder vom Land noch vom Wasser aus, sondern aus der Luft, doch davon später.

Der Platz war aus wirtschaftlicher Sicht eher mühsam. Von Landwirtschaft und Viehzucht zu leben ist auf einer eher kleinen Inselgruppe nicht das Gelbe vom Ei. Fischfang konnte man betreiben und tat es auch. Auf Grund

der besonderen Eigenschaften der Lagune entwickelten sich auch eigene Bootsformen. Einmal das kleinere Bragozzo, das eigentlich in Chioggia entstanden ist, aber als Fischerfahrzeug und auch als kleiner Handelssegler in der ganzen Lagune beliebt war und auch an der Westküste Istriens, selbst im

Kvarner anzutreffen war. Es war ein flachgehendes (na geh!), kiellooses, zweimastiges Boot mit Luggerseglern. Es war

meistens so um zehn Meter lang und hatte meist keinen Bugspriet (manchmal aber doch). Die zweite, größere Bootsart war das Trabakel (Trabaccolo), das in der ganzen oberen Adria verbreitet war, an beiden Masten Luggersegel, oft aber ein Rahsegel als Topsegel trug. Es gab immer zwei Masten mit Luggerseglern und die Länge betrug so um 17 Meter. Es war ein Allroundschiff. Die Venezianer fanden bald heraus, dass man vom Fischfang nicht reich wird und begannen mit dem Seehandel. Zunehmend erfolgreicher. Ein sicherer Hafen, eine Flotte zum Schutz, ein Arsenal und Erfahrung im Schiffsbau, gute Beziehungen zu Gebieten, die wirtschaftlich erfolgreich waren und selbst keinen Meerzugang hatten wie viele oberitalienische Städte. Der Seehandel dehnte sich bald bis in die Levante aus.



Trabaccolo im Hafen von Cesenatico.

Deutlich sind die Spieren der Luggere-Besegelung an den beiden Masten zu sehen. (unter Lizenz Creative Commons SA 3.0)

Die Triestiner lebten in einer Stadt, die schon im Imperium Romanum einige Bedeutung hatte (Tergeste). Sie

sahen sich als die schon lange hier ansässige Bevölkerung und betrachteten die Venezianer als Zugereiste, wenn nicht als Flüchtlinge. Sie wollten ebenfalls Seehandel betreiben (einen Hafen gab es schon in römischer Zeit) und verfolgten das Tun der Venezianer mit Missfallen. Letztere begnügten sich irgendwann einmal nicht mehr mit dem Handeln und sie wollten ein eigenes, reales Reich gründen. Nach und nach bekamen sie die meisten wichtigen Städte in Istrien und am Ostufer der Adria in ihren Einflussbereich, manchmal mittels Überzeugungskraft, manchmal durch Eroberung. Als sie auch Triest militärisch angriffen (1203) läuteten die Alarmglocken, auch wenn Venedig Triest nicht nachhaltig erobern konnte. Erschwerend kam für die Triestiner hinzu, dass ihr Hinterland, das Karstgebiet, zwar malerisch war, aber wirtschaftlich wenig bedeutsam. Die Lösung war, sich einen wichtigen Partner zu suchen, der Schutz bot und als Handelspartner interessant schien. Nördlich des Karstes lag die Markgrafschaft Krain, die einmal bis nach 1000 zu Kärnten gehört hatte und nach dem Einfluss der Eppensteiner, der Patriarchen von Aquileia, der Spanheimer, der Grafen von Görz, den Babenbergern und dem Zwischenspiel von König von Böhmen gelangte sie erst als Pfand in den Besitz der Habsburger. 1335 wird die Krain Herzogtum und endgültig habsburgisch. Die Habsburger hatten nach dem Sieg über Ottokar II. Přemysl, der damals auch in Österreich und der Steiermark herrschte, in der Schlacht auf dem Marchfeld (26. August 1278), begonnen, ein eigenes Machtgebiet im Heiligen Römischen Reich aufzubauen und waren damit recht erfolgreich. Die Triestiner stießen somit unmittelbar an Habsburgisches Gebiet an und der Schluss war naheliegend: »Wir wollen dazugehören!« So bot die Bürgerschaft von Triest 1382 dem Herzog Leopold III. von Österreich, der auch Landesherr des benachbarten Herzogtums Krain war, an, ein Teil der Habsburgischen Erblande zu werden, wenn die Unabhängigkeit Triests gewahrt bliebe. Der Herzog nahm am 30. September 1382 in der Burg von Graz an. Österreich, eine Macht ohne Meerzu-



Herzog Leopold III. von Österreich
(1351–1386).
Phantasieportrait von Anton Boys (16. Jh.)

gang, hatte nun einen Hafen und Triest einen Partner und den Schutz, den sie weiterhin benötigten, da Konflikte mit Venedig bis ins 15. Jh. bestehen blieben. Venedig hatte nicht aufgegeben, die Adria als Mare Nostrum zu sehen. Dennoch wurden die Beziehungen von Triest zu Österreich eine Erfolgsstory, wenn auch mit etwas Startverzögerung.

Einschub: Was bedeutete Venezianisch zu sein?

Ich stelle an den Beginn, dass Nachstehendes *meine eigene Ansicht* ist, die nicht unbedingt von allen Historikern geteilt wird, mir erscheint aber das Folgende logisch:

Viele haben in den adriatischen Küstenstädten - und nicht nur dort - schon den venezianischen Markuslöwen gesehen, gerne, aber nicht ausschließlich an Toren, Türmen und Bastionen. War es denn schlecht, Teil der Serenissima zu sein? Was bedeutete das in der Praxis? Die Antwort muss sehr unterschiedlich ausfallen, je nachdem, wo man nachfragt. Muggia beispielsweise, der verträumte Nachbarort Triests, war venezianisch. Man erinnert sich nicht ungerne an die venezianische Zeit, aber die heute geschätzte Verträumtheit bedeutete letztlich, dass Muggia ein wenig bedeutender Fischerort war, verglichen mit der aufstrebenden Hafenstadt Triest. Hätte man nicht aus der Macht und den Handelsbeziehungen Venedigs Nutzen ziehen können?

Hätte - vielleicht ja. Umgesetzt haben es nur Wenige. Pola (Pula) war, wie Triest, eine bedeutende Stadt im Altertum, wahrscheinlich deutlich größer als Triest. Historiker schätzen die Einwohnerzahl der Stadt zur Zeit des Römischen Reiches auf etwa 20.000, manche auf das Doppelte, einige sogar noch höher, was mir dann aber doch zu hoch erscheint. Allein das erhaltene, große Amphitheater (das sechstgrößte der Antike mit 26.000 Sitzplätzen) zeigt die Bedeutung der Stadt. Als nach 1849 der Haupthafen der Marine nach Pola verlegt wurde hatte die Stadt etwas über 800 Einwohner. Sie war in venezianischer Zeit in die Bedeutungslosigkeit gesunken. Cattaro (Kotor), erst byzantinisch, dann serbisch, wurde 1369 von den Venezianern erobert, bald aber selbständig und stellte sich 1420 unter den Schutz Venedigs. Wikipedia stellt den ständig steigenden Verlust der Selbständigkeit in den Vordergrund, die lokale Geschichtsschreibung hebt hingegen die relative Unabhängigkeit der Stadt von Venedig und die steigende politische Bedeutung sowie den Vorsprung gegenüber anderen Orten in der Bocche hervor.

Was stimmt nun? Mein Eindruck ist, je weiter eine Stadt von Venedig entfernt war und je wichtiger sie für den Handel war, um so weniger mischten sich die Venezianer in die lokalen Agenden der Stadt ein. Pola war nahe an Venedig gelegen, als Hafen war sie eher eine Konkurrenz als ein Teil ihres Handels, als Stützpunkt und uns aus strategischen Überlegungen waren aber auch die nahegelegenen Orte nicht ganz unwichtig. Nicht übersehen darf man, dass Venedig in der Abwehr der Türken in der Adria unverzichtbar war. Einzig Ragusa (Dubrovnik) blieb unabhängig und von den Türken weitgehend verschont, da die freie Seerepublik Tribute zahlte.

Also mein Resümee: Je weiter von Venedig desto besser die Lebensbedingungen für die Stadt.

Fortsetzung folgt.

Sektion Historiker

»Gemeinsam mehr« im Archiv für Marine und Donau

Robert A. Tögel



»Gemeinsam mehr« der k.u.k. Kriegsmarine.

Wir bewahren in unserem *Doppeladler-Archiv* sehr viele Unterlagen über die k.u.k. Kriegsmarine auf. Die



Hälfte des großen Hauptraumes beherbergt Kriegsmarine-Unterlagen:

Zahlreiche historische, aber auch neuzeitliche Fachliteratur findet sich hier.

Unter den Originalgegenständen der Kriegsmarine sind zu sehen:

Uniformstücke, Säbel, Orden und Auszeichnungen.

Für die historischen Grundlagen mit Modellen diese ausgestattet. Auch ein über 100 Jahre altes aus Metall gefertigtes Modellschiff kann hier besichtigt werden.



Donau »gemeinsam mehr«.

Sehr stark thematisiert: Fahrten auf der Donau und Bau der Schiffe, Boote - und sogar von Wasserflugzeugen, von vorgestern, gestern und heute.

Interessant ist der riesige Donauatlas an der Wand und die »Schiffahrtkarte der Donau«/»Carte de Pilotage«

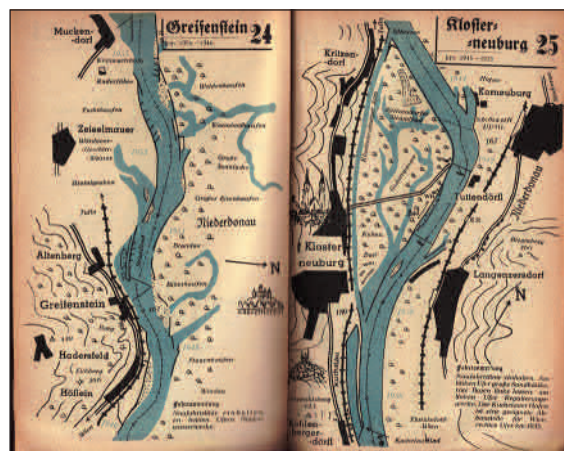


Robert A. Tögel: SMS NOVARA in Pola 1912

in vielen großen Bänden. Heute sind diese Unterlagen schon antiquiert, da ja heutzutage fast alle Schiffe ja mit elektronischen Navigationssystemen ausgestattet sind. Die Donau-Kommission wurde nach dem 1. Weltkrieg in Belgrad von Franzosen und Serben erstellt.

Das umfangreiche *Handbuch 1938 für DDSG-Donauerei-*

sen ist ein besonderes »Gustostück« in unserer Sammlung, und es enthält viele (heute ?) unbekannt Details über die österreichische Donaustrecke.



»Gemeinsam mehr« in den Jahren 1938 bis 1945.

Österreicher waren im II. Weltkrieg bei allen Kriegseinheiten in großem Umfang eingesetzt, und dies unter dem Kommando der Deutschen. Wir haben in einem eigens dafür vorgesehenen Raum sehr viele Exponate dazu ausgestellt.

Daher haben wir natürlich auch speziell über die Deutsche Kriegsmarine sehr viel Material, gesichert verwahrt in etlichen Regalen. Die Einsatzgebiete »See« und »Donau« bilden dabei einen Schwerpunkt unserer Sammel- und Forschungstätigkeit, wobei durchaus auch Publikationen der jüngeren Gegenwart vorhanden sind.

Sehr interessant war ja die Produktion von Waffen und militärischem Gerät im ehemaligen Österreich – wir hatten (und haben noch) viele Unternehmen, die in dieser Branche tätig sind.

Darüber hinaus haben wir auch originale Marine-Dokumente. Zur Unterstützung und Veranschaulichung des weitergegebenen Wissens dienen unsere Modelle, welche die von uns bearbeiteten Sachverhalte für den Betrachter leicht fassbar präsentieren können.

Unsere aktuellen Treffmöglichkeiten können Sie in der FHS-Sektion MODELLBAU sehen...

	FHS-Sektion HISTORIKER Robert A. Tögel Obmann der Sektionen Historiker & Modellbau r.toegel@fhsaustria.org +43 (0)650 87 333 01
	FHS-Büro der Sektionen MODELLBAU & HISTORIKER Prager Straße 15 Eingang Frömmelgasse 37, 1210 Wien-Floridsdorf Treffen Donnerstage von 11.00 bis 18.00 Uhr – bitte vorher anrufen!

Sektion Modellbau

Modelle erzählen Geschichte - und diese zu bauen ist auch jetzt gut möglich...

Robert A. Tögel



Wir haben viel modelliert

Und das haben wir Modellbauer in den Zeiten, in den man leider nicht ausgehen und einkaufen kann, doch sehr viel zuhause bauen können.

Von einigen Freunden habe ich vor allem per E-Mail und telefonisch sehr viele Modellbauaktivitäten erfahren.

Ich selbst habe ja auch in diesen Zeiten sehr viele Modelle bauen können, weil ich viele andere aktive Tätigkeiten, die ich vor allem in unseren Räumen in Floridsdorf machte, nicht durchführen konnte.

Das intensive Bauen und Fertigstellen von Modellen ist für jeden von uns vielfach lohnend!

Modelle aktiv

Wir werden die Modelle – wenn möglich – auch wieder ausstellen... Sowohl in unseren Lokalen in Floridsdorf wie auch bei Messen, an denen wir teilnehmen wollen.

Ab Mai werden wir auch wieder auf der Alten Donau mit unseren Modellen fahren. Sie können sich darüber auf unserem Web-Angebot www.fhsaustria.org informieren.

Figuren erzählen auch Geschichte

Ich habe in letzter Zeit vor allem Figuren im Maßstab 1:6 umfassend umgebaut. Vielfältige Änderungen habe ich mit den riesigen Figuren, die ja vor allem ihre Grundlage aus dem 2. Weltkrieg haben, auch als k.(u.)k. Figuren modifiziert gebaut.

Treffen mit den Modellbauern

Unser Büro ist außerhalb von geltenden behördlichen Verboten jeden Donnerstag von 11.00 bis 18.00 Uhr besetzt.

Wir können natürlich sowohl über den Modellbau als auch über die historischen Vorgaben diskutieren, und auch die vielen Unterlagen dafür und die schon sehenswerten Modelle, sowie auch die übernehmbaren Bausätze besichtigen.

Wir werden hoffentlich schon bald wieder unsere Stammtische ausrichten!

Sehr neu: die Treffen werden jeden zweiten Donnerstag im Monat ab 18.00 Uhr hier stattfinden. An den Donnerstagen sind wir in Floridsdorf zum Beispiel schon ab 11.00 Uhr in unserem FHS-Büro anwesend. Treffen davor sind an diesen Tagen dadurch sehr gut möglich.

Bitte jedenfalls den Nasen-Mund-Schutz mitnehmen. Erforderlichenfalls haben wir auch beim Eingang ins Büro welche vorbereitet.

Wenn sie gerne kommen möchten: bitte rufen Sie vorher an oder senden Sie uns ein kurzes E-Mail.



Zwei Marinesoldaten der Deutschen Wehrmacht habe ich total geändert.



Ein k.u.k. Marinesoldat aus dem 1. Weltkrieg mit unserem damaligen Gewehr; und ein historischer k.k. Soldat von 1780, ebenfalls mit einem historischen Gewehr, das extra gebaut wurde.



FHS-Sektion MODELLBAU

Robert A. Tögel

Obmann der Sektionen

Historiker & Modellbau

r.toegel@fhsaustria.org |

+43 (0)650 87 333 01

FHS-Büro der Sektionen MODELLBAU & HISTORIKER
Prager Straße 15 | Eingang Frömmelgasse 37, 1210 Wien-Floridsdorf
Treffen Donnerstage von 11.00 bis 18.00 Uhr – bitte vorher anrufen!

Sektion Schiffseigner, Sektion Museumshafen

Bobby Kugel, Peter Strecha

Zumindest an unserer Lände in Greifenstein war der vergangene Winter sehr zurückhaltend - mit den Temperaturen, und auch mit dem Niederschlag und damit verbundener Schneeschmelze. Das kleine Hochwasser, das uns regelmäßig um die Weihnachtszeit beschert wurde, ist gänzlich ausgefallen – das hat uns viel Arbeit erspart. Es war damit die ganze Zeit über möglich, an unseren Projekten weiter zu arbeiten:

Güterkahn 10065

Im Laderaum 2 sind etwa 200 m³ altes (Ausbau-)holz klein zu schneiden und zur weiteren Verwertung zu lagern, dann Durchführen der Wanddickenmessung im achteren Teil des Laderaumes (der vordere Teil wurde bereits im vergangenen Jahr gemessen und in eine neue Holzwerkstatt umgestaltet)

Historische Wasserfahrzeuge

Unser historischer Bootspark hat sich um mehrere Einheiten, z.B eine Aquila aus 19.. erweitert. Dabei ist auch ein wunderschöner Sperrholz-Eigenbau unseres Mitglieds Robert Mühlbacher, mit einem klassischen Gaffelkutter-Rigg.



Das hübsche Sperrholzboot wird in der eigenen Werkstatt am GK 10065 durch unseren Hafenmeister generalüberholt, und es wird in der Folge gemeinsam mit den weiteren Segel- und Ruderbooten eine einfache Verleihmöglichkeit am Donauarm geben (Details siehe unten).

Gastlieger am GK10065

Es begann mit einer handschriftlichen Notiz auf einem Flipchart-Blatt vom September 2016: (Name, Telefon, E-Mailadresse) „Thomas Grögler, Colin Archer“ Liegeplatz für sechs Wochen Mai-Juni 2017“. Die Zeitläufte haben es ergeben, dass daraus eine längere Freundschaft wurde... Thomas konnte viele Ergänzungen und Erneuerungen an seinem schönen Schiff machen, nebst der Abhaltung von Bootsbaub-Kursen für Grönländer-Kajaks (*wir berichteten*).



Mit dem Zillenkran wurden die Spieren auf das Segelschiff verladen

Thomas konnte sichtlich schwer wegkommen, auch die längste Schiffsreise beginnt für heutige Flussreisende üblicherweise mit der ersten Umdrehung der Welle... Wir wünschen ihm und seiner Crew stets günstige Winde und eine Handbreit Wasser unterm Kiel!



Nun geht es nauwärts los - der Bugsiertrecker steht zum Salut bereit



Neu im Jahr 2021: FHS-Bootsverleih in Greifenstein

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

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

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

> **Segelkurse sind bei Interesse möglich** <

Buchbesprechung

Matthias Gretzschel

PEKING

Schicksal und Wiedergeburt eines legendären Hamburger Segelschiffes

Zweite erweiterte Auflage, 176 Seiten, zahlreiche Farb- und s/w-Fotos, gebunden mit Schutzumschlag, ca. 24 x 28 cm
Preis (A): € 29,95

Verlag Koehler, Hamburg 2020
ISBN 978-3-7822-1384-4

Als die PEKING, einer der legendären »Flying-P-Liner« der Reederei Ferdinand Laeisz, 1911 als eines von vier Halb- und weiteren drei Schwesterschiffen (in Travemünde liegt noch die PASSAT und in Fahrt ist noch die Halbschwester, die russische KRUSENSTERN ex PADUA) von Stapel lief, war die große Zeit der Windjammer eigentlich vorbei. Nur noch in der Chile-Salpeterfahrt konnte noch ausreichend Geld verdient werden und sogar noch in der Zwischenkriegszeit, da allerdings nur noch als Fracht- und Schulschiff, was aber auch nur noch gelang, indem die Schiffe, technisch vollkommen ausgereizt,

auf Basis der besten Wetterdaten rund Kap Hoorn gejagt wurden. 1932 war auch das vorbei und die PEKING wurde zum teilweise abgeriggten Schulschiff ARETHUSA in England. Der Film »Mörder ahoi« (engl. Originaltitel: Murder Ahoy) mit »Ms. Marple« Margaret Ruthersford erinnert daran. Wieder unter ihrem alten Namen gelangte sie dann nach New York, wo sie 1976 als Highlight der Windjammerparade (200 Jahre USA) der Öffentlichkeit präsentiert wurde und bis zu ihrem Verkauf nach Deutschland 2016, nun fast schon ein Wrack, verblieb. Die Rückkehr erfolgte 2017, abgeriggigt bis auf den Originalbestand, im Dockschiff, auf eigenem Kiel wollte man der alten Dame eine Atlantiküberquerung nicht mehr zumuten. Doch nach ihrer Ankunft erwies sie sich als viel besser erhalten, als anfangs befürchtet. Die Restaurierung ging rasch voran und nun kann sie wieder in Hamburg besichtigt werden; ein Grund mehr, diese schöne Stadt zu besuchen.

Beginnt man das Buch zu lesen, bemerkt man anfangs eine etwas holprige Diktion und Unsicherheit bei den nautischen Begriffen. Doch schon bald weichen diese Bedenken einer großen Lesefreude, die das spannende Leben des Schiffs gemeinsam mit zahlreichen alten und neuen Fotos, Plänen, Skizzen und Karten, vermittelt. So habe ich denn das Buch in kürzester Zeit ausge-

lesen und keine wichtige Information vermisst.

Der Autor, Matthias Gretzschel (1957), wuchs in Dresden auf und absolvierte dort eine Buchhändlerlehre, studierte dann aber evangelische Theologie und promovierte 1988. Er war Kulturredakteur beim Hamburger Abendblatt und schrieb zahlreiche kulturgeschichtliche Sachbücher, unter anderem widmete er sich auch maritimen Themen: »Am Anfang war das Schiff« (2012), »Hamburg.Licht.Kunst« (2015), »Cap San Diego« (2016) und »Geister der Südsee« (2017) (alle bei Koehler).

Herbert Klein



Ganz aktuelle Großsegler-News:

GORCH FOCK wieder in ihrem Element



Bild: Olga Ernst (unter CC BY-SA 4.0)

»Auf gutem Weg« lautet die Überschrift einer Pressemitteilung der Lürssen-Werft (Bremen) zum Ausdocken der GORCH FOCK am 10. März 2021. Und tatsächlich: Nach jahrelanger Generalüberholung scheint die Inbetriebnahme des Segelschulschiffs wirklich in greifbarer Nähe gerückt zu sein. Nachdem die »GoFo« in Berne unter vielen neugierigen Blicken wieder zu Wasser gelassen wurde, haben Schlepper den Dreimaster von Berne aus zum zweiten Standort der Lürssen-Werft in Lemwerder gezogen. Ehe das Schiff Ende Mai an die Marine übergeben werden soll, fehlen noch die Endausrüstung und die Inbetriebnahme

Die an bösen Überraschungen nicht arme Reparaturzeit dauerte bislang mehr als fünf Jahre. Von Korruptionsvorwürfen, Verwendung von möglicherweise illegalem Tropenholz, fehlenden Bauunterlagen und Insolvenz und Übernahme durch andere Werften mitten während der Arbeiten reichen die aufgetretenen Schwierigkeiten.

Die Übergabe an die deutsche Bundesmarine ist für Mai 2021 vorgesehen.

Ex Schulschiff GALEB - aktuelle Fortschritte bei den Renovierungsarbeiten



Bild 1:
Die GALEB am Weg von der Werft »Viktor Lenac«, Rijeka, CRO zur Werft »Dalmont«, Kraljevica, CRO, Ende Juli, Anfang August 2020



Bild 2:
Die GALEB im Dock der Werft »Dalmont«, Kraljevica, CRO, Anfang August 2020



Bilder 3 - 6:
Die GALEB bei der weiteren Restaurierung in der Werft »Dalmont«, Kraljevica, CRO, Anfang August 2020

Alle Bilder Copyright: Novi List/Marko Gracin

(Lesen Sie auch den Beitrag von Michael Ellenbogen im Heft)

