



Österreich Maritim



Handelsschoner in Cornwall

Gedenktage k.u.k. Marine 2022

Der Vertrag von Saint-Germain

Historische photographische Aufnahmen

Die Wikingerfahrt der TINTO

Inhalt

Der britische Handelsschoner W.J.C <i>Alexander Curtis</i>	4
Gedenktage der k.u.k. Kriegsmarine 2022 <i>Oliver Trulei</i>	6
Der Vertrag von St. Germain Buchbesprechung, Kommentar von <i>Wilhelm M. Donko</i>	12
Historische photographische Aufnahmen <i>Thomas Zimmel</i>	16
Über die Arbeit unserer Sektionen	18
Die Wikingerfahrt der TINTO <i>Roland Hanewald</i>	22



Titelbild:

Triest, 1873 - Bauarbeiten für den neuen Hafen. Die tonnenschweren Steine für die neuen Molen wurden auf Schuten verladen und an ihren Bestimmungsort gebracht.

(Aus der *Sammlung Thomas Zimmel*, siehe auch den Artikel auf Seite 16)

ISSN 1813-3525 Key title: Österreich Maritim

Medieninhaber:

Verein FHS - Freunde Historischer Schiffe, ZVR-Zahl 344016034

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

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

Blattlinie:

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

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

Redaktion: CvD Peter Strecha

Autoren dieser Ausgabe:

Alexander Curtis, Oliver Trulei, Wilhelm M. Donko, Thomas Zimmel

eMail: info@fhssaustria.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, 1130 Wien, Hermesstraße 28

Bankverbindung:

IBAN: AT85 6000 0005 1006 4100
BIC: BAWAATWW

Aus der Redaktion

Liebe Leserin,
Lieber Leser von Österreich Maritim!

Die vergangenen beiden Jahre brachten uns Neuigkeiten ins Haus, von denen niemand gedacht hatte, sie könnten jemals eintreten. Drei davon beschäftigen uns teils bis zum heutigen Tag:

- Der Suezkanal musste aufgrund einer Havarie des Superfrachters „Ever Given“ im Sandsturm für mehrere Wochen gesperrt bleiben;
- Ein angeblich neuartiges Virus erfasste den gesamten Globus, ein Ende der resultierenden Pandemie ist nicht abzusehen;
- Eine Supermacht brach unter nur subjektiv verständlichen Begründungen einen Angriffskrieg gegen einen benachbarten Staat vom Zaun - die Folgen kennen wir nicht einmal im Ansatz.

Was wir aber beobachten, sind unmittelbare und drastische Steigerungen von Energiekosten, Frachtraten, Lebenshaltungskosten und nicht zuletzt jene Kostensteigerungen, die unsere eigentlichen Vereinsarbeiten für eine lange Zeitspanne zurückwerfen: Treibstoffkosten, Druckkosten und viele mehr..

Doch auch bittere persönliche Verluste trafen uns: von zwei der in den letzten Jahren wichtigsten Vorstandsmitglieder, Bobby Kugel und Karl Veverka (siehe untenstehende Nachrufe).

Trotz allem ist uns gelungen, unter Umschichtung und Bündelung aller Kräfte die vorliegende Ausgabe 81 von „Österreich Maritim“ zu produzieren. Für Sie haben wir wieder eine Reihe von animierenden Artikeln, von neuen Autoren von alten und neuen Revieren zusammengestellt - viel Freunde bei der Lektüre!

Herzlichst
Ihre Redaktion

*Leopold-Robert „Bobby“
Kugel, 01.09.1947 -
17.04.2021*

Nach dem Abschluss des Lycee Francaise und diverser Ausbildungen, die er in England absolvierte, begann er, um die Nachfolge seines Vaters, anzutreten, an der Universität Wien Medizin zu studieren, beendete das Studium jedoch nicht. In der Zwischenzeit hatte er eine Konzertagentur gegründet. 1973 wurde er bei der Austria Presse Agentur als Auslandsredakteur tätig und arbeitete unter anderem im EDV-Bereich. Nach einem zweijährigen Auslandsaufenthalt übersiedelte er wieder nach Wien, um mit seiner neu gegründeten Firma Dabis eine große Marktlücke abzudecken, indem er Softwaresysteme für Bibliotheken, Archive, Museen und Dokumentationszentren entwickelte.

Vom Rhein stammt sein „Traumschiff“, die Motorjacht Phoenix, die er selbst nach Wien-Kuchelau überführte. *En passant* vom damaligen FHS-Präsidenten ange“rufen“ trat er unserem Verein bei und avancierte bald zum zweiten Vizepräsidenten und Sektionsobmann der damaligen Sektionen Museumshafen und Schiffseigner. Die Infrastruktur seiner Firma stellte er gerne für die FHS-Arbeit zur Verfügung,



und speziell mit seinen journalistischen Fachkenntnissen konnte er uns vielfach weiter helfen - seinen oft beißenden Humor haben wir ihm aber nicht nachgetragen!

Nach einer kurzen, aber heftigen Krankheit verließen Bobby in seinem Vaterhaus in Wien-Kahlenbergerdorf seine letzten Kräfte.

*Karl Veverka 24.06.1948 -
13.12.2021*

Sein gesamtes Berufsleben Wasserbau-Ingenieur, davon viele Jahre bei der Verbund HydroPower, konnte er 2013 auch ein einschlägiges Masterstudium absolvieren. Und so war es auch folgerichtig, dass er auch seine Freizeit mit engem Bezug zum Wasser gestaltete. Im Anschluss an seine Militärzeit bei den Pionieren ergab sich die Möglichkeit, an der Erhaltung des ehemaligen Bundesheer-Patrouillenbootes NIEDERÖSTERREICH mitzuhelfen, und von dort war durch vielfache freundschaftliche Verbindungen bald auch der Weg zum FHS gefunden. Ausbildung und Prüfung zum amtlichen Schiffsführerpatent 20m war inbegriffen, und dass Karl 2014 das Amt des Kassiers übernahm, war für ihn Ehrensache. Trotz seines schweren Krebsleidens samt erforderlichen Therapien war er von seiner Aufgabe überzeugt, im Jahr 2019 musste er jedoch seine Tätigkeit aus Krankheitsgründen einstellen, und verstarb schließlich kurz vor Weihnachten 2021 in seinem Heimatort Stockerau.



Der britische Handelsschoner W.J.C. Teil 1 einer Serie von drei Artikeln von Alexander Curtis



In eine maritime Familie hineingeboren wuchsen mein Bruder und ich auf, umgeben von nautischen Erinnerungsstücken, und unterhalten mit Gutenachtgeschichten von Schiffen und von der See. Unter den Gemälden, Modellen und Photographien, die das Haus ausfüllten, war ein zerlegbares Werftmodell, von



Bild 1: W.J.C. auf Backbordschoten vor den Weißen Klippen von Dover.

Das Bild wurde stark in Mitleidenschaft gezogen, als A.J. Burts Enkeltochter versuchte, es zu reinigen

dem die Konstruktionsmaße des Schiffes abgenommen werden konnten. Während das Modell im Vorraum hing und Bilder des Schiffes die Wände des Arbeitszimmers meines Vaters schmückten, verrottete das tatsächliche Schiff im Schlamm, dreihundert Meilen entfernt, in Cornwall, wo das Schiff auch gebaut worden war. Es handelte sich um den Schoner W.J.C., der für sechzehn Jahre von meinem Urgroßvater, Albert John Burt, kommandiert wurde, der gleichzeitig auch Anteilseigner des Schiffes war. Es wurde von einem kommerziellen Investorenkonsortium als Binnenhandelsschiff gebaut und der Name des Schiffes gibt die Anfangsbuchstaben der Vornamen der ersten drei Investoren wieder:

William H. P. Martin, John Burley und Charles Dyer. William Martin war ein Geschäftsmann aus Truro und Charles Dyer ein Schiffsbauer, dessen Werft sich nur eine Meile flussabwärts von Truro in Sunny Corner befand.

Von Cornwall transportierte die W.J.C Zinn, Granit und Porzellanerde zu deutschen und belgischen Küsten, als Rückfracht lud sie Grubenholz, Kohle und allgemeine Fracht. Ein Nebenprodukt des Zinnschmelzens war eine Rohform von Glas, und diese wurde zur Verwendung beim Glasmachen nach Bristol gesegelt. Abgesehen vom Binnenhandel

schloss der Kohlenhandel auch den Transport von Kohle von den Minen in den Midlands, entlang der Ostküste, nach London ein.

Da die W.J.C nie „yellow-metalled“ (= kupferbeschlagen, Red.) war, war es ihr von Gesetz wegen nicht gestattet, die Gewässer des Mittelmeeres zu befahren, und man sagt,

dass eine einzige Reise genügt hätte, um den Rumpf eines Schiffes ohne Belag mit Kupfer und Teer zu ruinieren. Hochseeschoner mussten hingegen vor dem Teredo-Wurm (*teredo navalis*) und anderen holzbohrenden Organismen geschützt werden. Solche Reisen dienten dem Transport von Salz und Wein über den Atlantik, und die Retourfracht bestand in Häuten der von Trappern in Alaska und Kanada erlegten Tiere. Die Frachten mussten durch die Schiffsbesatzung manuell gelöscht werden, daher waren aufgrund der geringeren Zahl von Hafenaufenthalten die Mittelmeer- und Atlantikreisen physisch weniger fordernd, wogegen der Küstenhandel ein durchaus anstrengenderes Leben bedeutete.

In Cornwall lebten meine Großeltern, und während diese der Ansicht waren, dass die Tage mit den Enkelkindern an „goldenen Stränden“ verbracht werden müssten, bestanden wir darauf, dass wir zum Rückstaubereich der Gezeiten gebracht werden sollten, wo der einst von unserem Urgroßvater komman-



Bild 2: Fünf Schoner im Hafen von Newquay Harbour 1912, von links nach rechts: „EMMA“, „KATIE“, „FAIRY MAID“, „HETTY“ und „JOHAN GARAC“. 1921 wurde im Hafen von Newquay zum letzten Mal Fracht verladen – und zwar Kohle und Porzellanerde auf die „HETTY“

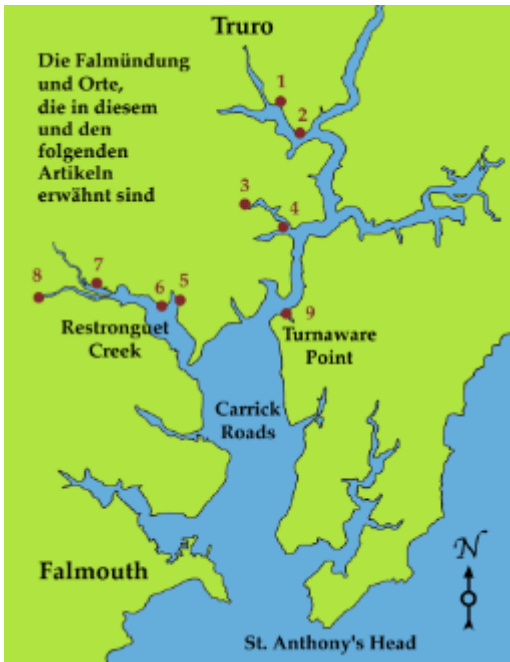


Bild 3: Karte der Mündung des Fal in Cornwall

1. Sunny Corner: Hier wurde das Schiff gebaut
2. Malpas: Hier lag das Schiff lange Zeit vor Anker, und hier wohnte auch sein letzter Kapitän
3. Cowlands: Obwohl nur ein Siel, wurden hier zwei Schoner gebaut
4. Roundwood Quay: ein Hafen, in dem Schoner anlegten und auch gebaut wurden
5. Yard: Hier wurde die RHODA MARY gebaut, der schnellste Schoner Großbritanniens. Auch HETTY wurde hier auf Kiel gelegt
6. Point: Ein Hafen, wo Schoner anlegten und Zinn geschmolzen wurde
7. Devoran Quay: Hier wurden Kupfererz und Zinn zwischengelagert, bevor sie auf die Schoner verladen wurden
8. Perranaworthal: Hier wurden Eisenbeschläge für Schiffe hergestellt
9. Tolcarne Creek: Hier wurde W.J.C im Jahr 1927 sich selbst überlassen

dierte Schoner verrottend im Schlamm steckte. Nachdem wir das Kielschwein und die Spanten des Wracks lokalisiert hatten, verbrachten wir den Rest des Nachmittags mit der Suche nach Spuren von dem, was einst ein Schiff gewesen war. Obwohl wir vom Strand mit leeren Händen zurückkamen, war bei uns die Idee eingepflanzt, und über die folgenden Jahrzehnte kehrten wir beide wiederholt zum Wrack zurück.

Es war ungewöhnlich, dass die Geschichte der „W.J.C“ eine zykli-



Bild 4: Fundstelle des Wracks

sche Form hatte in dem Sinn, dass sie in derselben Flussmündung aufgegeben wurde, in der sie 47 Jahre zuvor gebaut wurde. Der Stapellauf erfolgte 1880 in einer Zeit, als die Küsten-

zu niedrigeren Kosten zu arbeiten. Dies bedeutete für die nächsten fünfzig Jahre, dass unablässig Wege gesucht wurden, um Schiffe mit kleineren Crews zu segeln. In Hinblick darauf wurde W.J.C mit Gaffel-Toppssegeln anstelle von der arbeitsaufwändigen Rah-Toppssegeln ausgerüstet. Damit konnte das Schiff mit einer Besatzung von vier oder fünf Mann gesegelt werden, anstatt mit fünf oder sechs.

(Wird fortgesetzt)

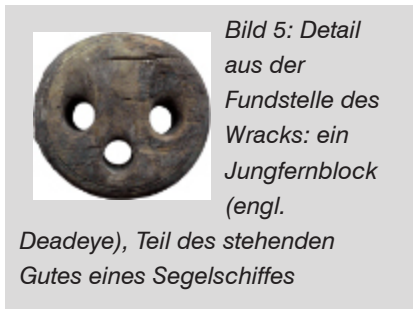


Bild 5: Detail aus der Fundstelle des Wracks: ein Jungferblock (engl. Deadeye), Teil des stehenden Gutes eines Segelschiffes

schiffahrt die Auswirkungen der Konkurrenz durch das rasch ausgebaute Eisenbahnnetzwerk zu spüren begann. In den Tagen vor der Expansion der Eisenbahn wurde alles, was über längere Strecken gebracht werden sollte, per Schiff transportiert, während Pferdefuhrwerke nur die „letzte Meile“ des Weges zu bewältigen hatten. Mit Entwicklung der Eisenbahn änderte sich dies, und die Küstenfahrt kam unter den Druck,



Bild 6: Segelplan der W.J.C. als Gaffel-Toppssegelschoner 1880-1892.

Gedenktage der k.u.k. Kriegsmarine 2022 Zusammengestellt von Oliver Trulei



Vor 190 Jahren (1832)

Am 6. Juli wurde in Wien der spätere Vizeadmiral und Marinekommandant *Erzherzog Ferdinand Max* geboren. 1851 trat er in die k.k. Kriegsmarine ein, erhielt 1853 sein erstes Schiffskommando und wurde 1854 Marinekommandant. Er legte den Grundstein zum Bau der Marineakademie in Fiume, forcierte den Ausbau Polas zum zentralen Kriegshafen, sowie den Bau des ersten Linienschiffes. Er regte zahlreiche Missionsreisen an, so auch die Weltumseglung der Fregatte *Novara*. 1860 wurde das Hydrographische Institut errichtet, 1861 konnten die ersten Panzerschiffe *SALAMANDER* und *DRACHE* gebaut werden und 1862 wurde, auf Anregung des Erzherzogs, ein Marineministerium errichtet. 1864 nahm er die Kaiserkrone von Mexiko an und wurde am 19. Juni 1867 in Querétaro, Mexiko standrechtlich erschossen.

Am 19. Oktober wurde in Wien der spätere Vizeadmiral und Maria-

Theresien-Ritter *Moritz Freiherr Manfroni von Manfort* geboren. Er trat 1849 in die k.k. Kriegsmarine ein, machte, nach den üblichen Einschiffungen, die Weltumseglung der *NOVARA* als Artillerie-Offizier mit. Seine große Stunde schlug 1866 als Kommandant der Gardaseeflotte. Unter anderem gelang es ihm, unmittelbar vor Eintritt der Waffenruhe und dem Einrücken der Italiener in Riva zu landen, das die k.k. Truppen bereits geräumt hatten. Dadurch blieb der Ort der Monarchie bis 1918 erhalten. Dafür erhielt er neben dem Orden der Eisernen Krone 3. Klasse, das Ritterkreuz des Maria-Theresien-Ordens. Manfroni starb, fünf Tage nach seiner Pensionierung, am 5. September 1889 in Triest.

Vor 180 Jahren (1842)

Am 1. Jänner wurde in Zara der spätere Marinemaler *Ludwig Rubelli von Sturmfest* geboren. Von 1861 bis 1863 war er als See-Eleve 1. Klasse in

der k.k. Kriegsmarine tätig, schied aber, von seinen Vorgesetzten negativ beurteilt, aus. Danach verliert sich die Spur. Seine ersten Gemälde sind erst aus den frühen 1880er Jahren bekannt. Er veranstaltete kleine Ausstellungen in Hotels von Triest, Fiume und Budapest. Einige seiner Bilder gelangten auch in kaiserlichen Besitz. Er verstand viel vom Schiffsbetrieb, sodass seine Schiffsdarstellungen zu den besten zeitgenössischen Gemälden gehören. 1896 erhielt er das Ritterkreuz des Franz-Joseph-Ordens. Rubelli starb am 25. Jänner 1905 in Graz.



Ob. Marine Ing. Anton Fassel



Gemälde von *Ludwig Rubelli von Sturmfest*

Am 1. Dezember wurde in Wien der spätere Oberste Maschinenbau-Ingenieur *Jakob Fassel* geboren. Er trat 1865 als Marine-Maschinenmeister 2. Klasse in die k.k. Kriegsmarine ein. Während der Seeschlacht von Lissa war er auf Kanonenboot *STREITER* und erhielt die Kriegs-Medaille verliehen. Später war er beim See-Arsenal und bei der Maschinen-

bau-Direktion tätig. 1881 erschien sein Lehrbuch „Schiffsmaschinenkunde“ mit Neuauflagen 1890 und 1897, 1891 sein Buch „Anleitung für Maschinen-Unteroffiziere“. 1891 erfolgte seine Beförderung zum Obersten Maschinenbau- und Betriebs-Ingenieur. 1894 erhielt er den Orden der Eisernen Krone 3. Klasse. 1900 wurde er, 58-jährig, in den Ruhestand versetzt. Er starb am 9. März 1908 in Wien und wurde auf dem Zentralfriedhof beerdigt.

Am 30. Juni verließ die Fregatte *BELLONA* unter Schiffskapitän Erzherzog Friedrich (* 14. Mai 1821 Wien † 5. Oktober 1847 Venedig) Triest zur Bildungsreise nach England. Die Fahrt ging über Algier, Gibraltar, Lissabon nach Plymouth. Erzherzog Friedrich schiffte sich aus, bereiste England und Schottland wo er zahlreiche Häfen, Werften und Firmen besuchte. Die Fregatte reiste inzwischen ohne ihn nach Portsmouth, wo er sich wieder einschiffte. Die Fahrt ging am 1. Jänner 1843 über Gibraltar, Malta zurück nach Triest, welches am 22. Jänner 1843 erreicht wurde.

Vor 170 Jahren (1852)

Am 22. August wurde in Triest der spätere Oberwerkführer *Ludwig Obrý* geboren. Er maturierte in Görz, lernte Schiffbau in Triest und arbeitete dann als Praktikant bei der STT-Werft. 1885 wurde er provisorischer Konstruktionszeichner 1. Klasse in der k.k. Kriegsmarine. 1894 reichte er mehrere Patente ein, darunter „Geradlaufsteuerung für Torpedos“ (Gyroskop). 1896 trat er aus der k.u.k. Kriegsmarine aus und konstruierte Kreiselanlagen bei der Wiener Maschinenbaufirma Petravac. 1906 entwickelte er dort den patentierten „Obrý'schen Geschützabfeuerungsapparat“. Über seine weiteren Tätig-

keiten liegen leider keine Unterlagen vor. Obrý starb am 2. November 1942 in Triest.

Am 6. Mai brach der Raddampfer *VOLTA* Gravosa, unter dem Kommando von Fregattenkapitän Alphons Wissiak (* 22. Mai 1815 Venedig † 15. Mai 1884 Wien), zu einer Missionsreise ins westliche Mittel-



Raddampfer *MARIANNA*

meer und in den Atlantik auf. Mit an Bord war auch Linienschiffsleutnant Erzherzog Ferdinand Max. Angelaufen wurden unter anderem Palermo, Palma de Mallorca, Valencia, Gibraltar, Lissabon, Madeira, Tanger, Algier und Malta. Am 29. Juli erreichte man wieder Gravosa.

Am 4. März sollte Kaiser Franz Joseph II. mit dem Raddampfer *VOLTA* von Venedig nach Triest reisen. Begleitet wurde er von den Raddampfern *SANTA LUCIA* und *MARIANNA* und der Schraubendampfyacht *SEEMÖVE*. Wegen des schweren Sturms wurde Rovigno angelaufen und der Kaiser setzte die Reise nach Triest über Land fort. Der Raddampfer *MARIANNA*, Kommandant Fregattenkapitän Moriz Wohlgemut (* 12. Juni 1805 Schwechat), sank im Sturm mit der gesamten Besatzung. Insgesamt kamen 13 Stabs- und 52 Mannschaftspersonen ums Leben. Kaiser Franz Joseph I. geneh-

migte am 2. Mai 1852 die „Kaiserin Maria-Anna-Stiftung“ als Marine-Unterstützungsfonds.

Vor 160 Jahren (1862)

Am 26. Mai wurde in Neutitschein, Mähren, der spätere Kontreadmiral *Wilhelm von Kesslitz* ge-

boren. Er war ein überwiegend wissenschaftlich orientierter Offizier, von denen die k. (u.) k. Kriegsmarine nicht wenige hatte. 1882 kam er ins Hydrographische Amt in Pola, welches schließlich seine hauptsächliche Arbeitsstätte werden sollte und welche er dann ab 1914 als Direktor leitete. Er ist Autor zahlreicher nautisch-wissenschaftlicher Publikationen. Nach dem Krieg unternahm er hydrologische Untersuchungen für die Steirische Wasserkraft- und Elektrizitäts-Gesellschaft. Kesslitz starb am 4. März 1944 in Graz und wurde auf dem St. Peter Friedhof beigesetzt.

Vor 150 Jahren (1872)

Am 13. Juni verließ der Dreimast-schoner *ADMIRAL TEGETTHOFF* unter Linienschiffsleutnant Karl Weyprecht (* 8. September 1838 Darmstadt, † 29. März 1881 Michelstadt)

und Oberleutnant Julius Payer (* 2. September Teplitz-Schönau, † 29. August 1915 Veldes) Bremerhaven zur Polarexpedition in die Arktis. Finanziert wurde dies von Graf Hans Wilczek (* 7. Dezember 1837 Wien † 27. Jänner 1922 Wien). Vom Eis eingeschlossen trieb das Schiff nach Norden, wo am 30. August 1873 Land gesichtet wurde, welches „Franz-Joseph-Land“ benannt wurde. Am 16. März 1874 starb Maschinist Otto Krisch (* 12. Juni 1845 Paclavice) an Lungentuberkulose und wurde, wohl in der nördlichsten Grabstätte der Welt, auf der Wilczek-Insel beigesetzt. Da das im Eis gefangene Schiff nicht befreit werden konnte, begann man am 20. Mai 1874 zu Fuß mit Schlitten den Rückweg über das Eis. Dies zählt wohl zu einer der spektakulärsten Mannschaftsleistungen in der Polarforschungsgeschichte. Am 25. September 1874 kam die Expeditionsmannschaft in Wien an, wo sie begeistert empfangen wurde.

Am 3. November verließ die Korvette HELGOLAND unter dem Kommando von Fregattenkapitän Ulrik Lund (* 22. Juli 1833 Kopenhagen † 4. Oktober 1902 Görz), Pola zur Instruktionsreise mit den neu ausgemusterten Seekadetten des Jahrgangs nach Brasilien und Nordamerika. Angelaufen wurden unter anderem Gibraltar, Barbados, Kingston, Havanna, New York, Cadix, Gibraltar und Messina. Am 29. August 1873 erreichte man wieder Pola.

Vor 140 Jahren (1882)

Am 26. Oktober wurde in Hořice, Böhmen der spätere Seeflieger Linienschiffsleutnant *Wenzel Woseček* geboren. 1912 legte er seine Pilotenprüfung ab, wurde 1914 Leiter des Seeflugwesens und der Station Pola.

Bei einem Geschwaderangriff auf Venedig musste er mit L 40 am 27. Mai 1915 in den Lagunen notlanden und geriet mit Beobachter Seekadett Willi Bachich von Rečina (* 3. Juli 1896 Pola † 16. Juni 1969 Wien) in italienische Kriegsgefangenschaft. Es gelang ihm am 10. Oktober 1915 zunächst aus italienischer Haft zu fliehen, wurde jedoch an der französischen Grenze gefasst, kam nun in französische Haft, aus der er am 3. März 1917 erneut fliehen konnte, erreichte über die Schweiz wieder Österreich und rückte mit 21. Mai 1917 wieder ein. Seine Erlebnisse schilderte er in seinem Buch „Kriegsgefangen und entflohen“. Nach dem Krieg war er in der tschechoslowakischen Handelsmarine tätig. Woseček starb am 5. Dezember 1969 in Steti, Böhmen.

Am 17. Oktober verließ die Korvette ERZHERZOG FRIEDRICH unter dem Kommando von Fregattenkapitän Eugen Kronnowetter (* 1835 St. Petersburg † 8. Februar 1901 Graz), Pola zur Instruktionsreise mit den neu ausgemusterten Seekadetten des Jahres nach Südamerika, Westindien, Nordamerika, Frankreich und England. Angelaufen wurden unter anderem Korfu, Gibraltar, Martinique, Havanna, New York, Portsmouth, Cherbourg, Brest und Cádiz. Am 22. September 1883 erreichte man wieder Pola.

Auf Anregung von Linienschiffsleutnant Karl Weyprecht fand 1882/83 das „Erste Internationale Polarjahr“ statt, an dem sich 14 Staaten beteiligten. Österreich-Ungarn errichtete dafür auf der Insel Jan Mayen eine Beobachtungsstation. Finanziert wurde die Expedition wieder von Graf Hans Wilczek. Geleitet wurde sie von Fregattenkapitän Emil Edler von Wohlgemuth (* 2. Mai 1843 Lemberg, Galizien † 28. Jänner 1896 Wien), da Weyprecht, der ursprünglich diese leiten sollte, 1881

verstorben war. Der Transportdampfer POLA, mit Ausrüstung und der Mannschaft, verließ am 2. April den Hauptkriegshafen und erreichte am 13. Juli die Insel Jan Mayen. Am 6. August 1883 verließ man, erneut mit POLA, die Insel. Die auf der Insel errichteten Wohnstätten, sowie Vorräte an Kohle und Lebensmittel ließ man für spätere Besucher zurück.

Vor 130 Jahren (1892)

Am 2. März wurde in Wien der spätere Linienschiffsleutnant und U-Bootkommandant *Zdenko Knötgen* geboren. 1916 kam er auf S.M. UNTERSEEBOOT 4, unter dem Kommando von Linienschiffsleutnant Rudolf Singule (* 8. April 1883 Pola † 2. Mai 1945 Brünn), und machte alle Fahrten mit, wofür er mehrmals ausgezeichnet wurde. 1918 übernahm er selbst das Kommando des U-Bootes. Nach dem Krieg ging er, obwohl er zunächst kein polnisch konnte, nach Polen zur neu aufgebauten Handelsmarine und erhielt zahlreiche Schiffskommandos. Den Beginn des Zweiten Weltkrieges erlebte er als Kommandant des größten polnischen Passagierschiffes SOBIESKI in Dakar. Das Schiff wurde nun als Transportschiff für die englische Kriegsmarine verwendet. Für seine Leistungen wurde Knötgen mehrmals ausgezeichnet. Nach dem Krieg lebte er mit seiner Familie in Wellington, Neuseeland. Knötgen starb am 7. Februar 1959 in Graz.

Unter dem Kommando von Kon-treadmiral Herrmann Freiherr von Spaun (* 9. Mai 1833 Wien † 23. Mai 1919 Görz) liefen die Panzerschiffe KRONPRINZ ERZHERZOG RUDOLF und KRONPRINZESSIN ERZHERZOGIN STEPHANIE sowie der Kreuzer KAISER FRANZ JOSEPH I. am 22. August aus Pola zu

den Kolumbus-Feierlichkeiten zur Entdeckung Amerikas nach Genua aus. Am 16. September verließ der Kreuzer KAISER FRANZ JOSEPH I. die Eskadre zur 400jährigen Gedenkfeier der Entdeckung Amerikas in Huelva, Spanien. Von Huelva stach Christoph Kolumbus in Richtung Amerika in See. Die Panzerschiffe erreichten am 24. September, der Kreuzer am 29. Oktober, wieder Pola.

Unter dem Kommando von Fregattenkapitän Moritz Sachs (* 13. Oktober 1844 Stettin, Schlesien † 10. Jänner 1933 Lovrana, Kroatien) verließ am 1. September die Korvette SAIDA Pola zur Instruktionsreise mit den neu ausgemusterten Seekadetten des Jahres nach Indien, Australien und Melanesien. Angelaufen wurden unter anderem Port Saïd, Aden, Bombay, Colombo, Kalkutta, Singapur, Bangkok, Melbourne, Sydney, Auckland, Neu Guinea, Noumea, Salomonen und Nordborneo. Am 21. Mai 1894 erreichte man wieder Pola.

Unter dem Kommando von Fregattenkapitän Karl Chevalier Rousseau d'Happononcourt (*Lebensdaten nicht bekannt, Red.*) lief am 20. September die Korvette FRUNDSBERG aus Pola zu einer Missionsreise nach Ostafrika und Nordamerika aus. Angelaufen wurden unter anderem Port Saïd, Aden, Mogadischu, Sansibar, Kapstadt, Philadelphia, New York, Lissabon und Gibraltar. Der Kommandant starb am Tage der Heimkehr nach Pola am 25. Oktober 1893 und wurde auf dem Marinefriedhof beerdigt.

Unter dem Kommando von Linienschiffskapitän Alois Becker (* 18. Juli 1842 Aue bei Schottwien † 17. März 1900 Fiume) verließ am 8. Dezember der Kreuzer KAISERIN

ELISABETH Pola zur Missionsreise nach Indien, Ostasien, Australien und Japan. Mit an Bord war auch Thronfolger Erzherzog Franz Ferdinand, der seine Weltreise mit dem k.u.k. Schiff begann. In Yokohama schiffte er sich aus und setzte seine Reise nach Amerika fort. Die Begeisterung des Erzherzogs für die k.u.k. Kriegsmarine wurde durch diese Reise wesentlich gefördert. Becker dürfte daran nicht unerheblichen Anteil gehabt haben. Als Andenken erhielten alle Teilnehmer aus der Hand des Thronfolgers die „Seereise-Denk Münze 1892/93“. Angelaufen wurden unter anderem Port Saïd, Aden, Colombo, Bombay, Kalkutta, Sydney, Salomonen, Hongkong, Nagasaki, Yokohama und Singapur. Am 19. Dezember 1893 erreichte man wieder Pola.

Vor 120 Jahren (1902)

Unter dem Kommando von Linienschiffskapitän Richard Dreger (* 22. September 1853 Berlin, † 2. Jänner 1913 Wien) verließ am 20. September der Kreuzer KAISER KARL VI. Pola nach Ostasien, wo er als Stationsschiff tätig war. Seit dem Boxeraufstand 1900 hatte die k.u.k. Kriegsmarine stets ein Schiff im chinesischen Meer stationiert. Über Port Saïd, Aden, Colombo und Singapur erreichte man Hongkong und war dann in zahlreichen chinesischen wie auch japanischen Häfen unterwegs. Angelaufen wurden unter anderem mehrmals Chefoo, Kobe, Yokohama, Nagasaki, Shanghai, Wosung und Tsingtau. Am 6. Oktober 1903 erreichte man wieder Pola.

Unter dem Kommando von Fregattenkapitän Wilhelm Ritter von Böckmann (* 1. Jänner 1852 Triest † 1. April 1909 Wien) verließ am 2. Oktober der Kreuzer ZENTA Pola zur

Missionsreise nach Ostafrika, Südamerika und Westafrika. Mit an Bord war auch k.u.k. Konsul Julius Pisko (* 3. Februar 1863 Wien † 13. März 1926 Wien) als handelspolitischer Berichtersteller. Seine Eindrücke der Reise publizierte er in „Die Südhalbkugel im Weltverkehr“. Angelaufen wurden unter anderem Port Saïd, Aden, Mombasa, Sansibar, Kapstadt, Montevideo, Buenos Aires, Rio de Janeiro, Sierra Leone, Dakar, Teneriffa, Funchal, Tanger, Tunis und Korfu. Am 6. Oktober 1903 erreichte man wieder Pola.

Vor 110 Jahren (1912)

Unter dem Kommando von Fregattenkapitän Heinrich Ritter von Nauta (* 15. Dezember 1866 Vera Cruz, Mexico † 12. Februar 1921 Budapest) verließ am 1. Jänner der Kreuzer SZIGETVÁR Pola Richtung Ostasien. Mit an Bord war die Ablösemannschaft für das Stationsschiff Kreuzer FRANZ JOSEPH I. in Ostasien. Angelaufen wurden unter anderem Port Saïd, Aden, Colombo, Singapur, Hongkong und Shanghai. Dort übernahm Fregattenkapitän Alfred Cicoli (* 7. April 1866 Venedig † 10. August 1935 Mondsee) das Kommando und führte das Schiff über Hongkong, Singapur, Colombo, Aden und Port Saïd zurück nach Pola, welches am 26. März erreicht wurde.

Unter dem Kommando von Fregattenkapitän Dragutin von Prica (* 5. November 1867 Sveti Juraj b. Zengg † 14. Juni 1960 Abbazia) verließ am 2. September der Panzerkreuzer KAISERIN UND KÖNIGIN MARIA THERESIA Pola zur Fahrt in die Levante, wo er als Stationsschiff tätig war. Angelaufen wurden unter anderem: Beirut, St. Jean d'Acre, Haifa, Alexandrien und Saloniki.

Am 6. Dezember erreichte man wieder Pola.

Auf Grund des Balkankrieges wurden am 28. September Teile des Heeres und der Flotte mobilisiert. Der in der Levante stationierte Panzerkreuzer KAISERIN UND KÖNIGIN MARIA THERESIA wurde nach Saloniki beordert. Am 4. November verließen die Schlachtschiffe ERZHERZOG FRANZ FERDINAND und RADEZKY Pola und wurden nach Smyrna, beziehungsweise Saloniki geschickt. Beide Schiffe liefen am 28. November wieder in Pola ein.

Am 5. November verließ der Rapidkreuzer ADMIRAL SPAUN Pola und wurde nach Konstantinopel geschickt. Am 3. Dezember traf er wieder in Pola ein.

Vor 90 Jahren (1932)

Am 15. Mai wurde in Wien, Michaelerkirche, das von Prof. Hans Schwathe (* 28. Mai 1870 Strachwitztal, Österreichisch-Schlesien † 27. Oktober 1950 Wien) gestaltete und vom „Marineverband“, (heute:

„Marineverband Wien“), finanzierte Marine-Ehrenmal enthüllt. Das Denkmal, in grauen Marmor, zeigt in Bronze das Meer und die Schiffe der k.u.k. Kriegsmarine, jedoch ohne Flagge und im Nebelhaften, da sie ihre Heimat verloren haben. Darüber schwebt ein Adler, der die Lorbeerkränze und die unbesiegt gebliebene Kriegsflagge heimwärts bringt. Das Meer brandet nach vorne zu den Bildern des Glaubens und der Hoffnung, dem Kreuz und dem Anker. An der Kette des Ankers ist ein Glied gebrochen – als symbolischer Ausdruck für die Tragik eines unfassbar harten Schicksals. Am Sockel ist unter dem Emblem der k.u.k. Kriegsmarine die Inschrift „Der Kriegsmarine Österreich-Ungarns“ angebracht.



Marinedenkmal von Prof. Hans Schwathe in der Michaelerkirche zu Wien

Buchbesprechung:
Oliver Trulei: Tauchfahrt in den Tod
Die Havmanden-Boote der k. u. k. Kriegsmarine

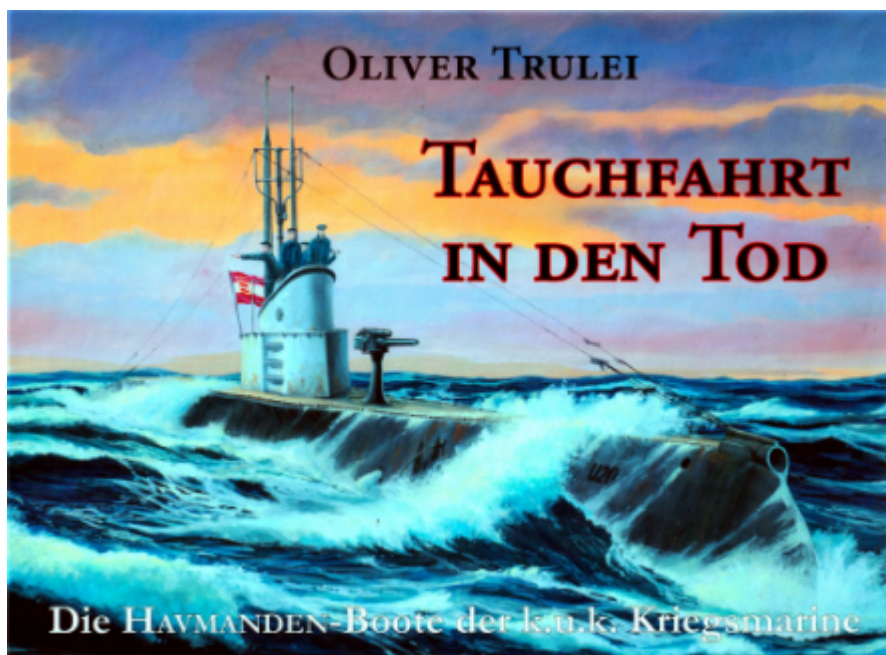


Oliver Trulei hat mit seinem wieder akribisch recherchierten Werk diesen in Österreich-Ungarn entwickelten und gebauten Booten SM U 20 bis U 23 ein würdiges Denkmal in Schriftform gesetzt. Der Bau dieser vier Einheiten vom Typ „Havmanden“ ist ein recht trauriges Kapitel

Kriegsbeginn in Angriff genommen worden, bis man diese Boote auf Basis eigener, aber deutlich überholter Vorkriegspläne in Auftrag gab. Die Bauabwicklung gestaltete sich viel komplizierter als erwartet, führte zu massiven Reibereien mit Ungarn, das sich wieder einmal bei der Verga-

ben bezahlen mussten. Der Autor hat im Staatsarchiv in Wien alle relevanten Akten durchforstet und auch alle sonstigen Quellen im In- und Ausland umfassend ausgewertet. Damit werden in diesem Buch die historischen Hintergründe zum Bau, die technische Seite der Boote, die Einsatzgeschichte und sogar die handelnden Personen genau beschrieben, mit beeindruckend umfassenden Angaben zu den einzelnen Besatzungsmitgliedern, vom Offizier bis zum letzten Maschinisten. Das Buch ist ein MUSS für alle Interessenten der Geschichte der k.u.k. Kriegsmarine sowie der Geschichte der Unterseeboote und des Seekriegs im Ersten Weltkrieg allgemein.

Wilhelm M. Donko



der k.u.k. Marinegeschichte, denn er zeigt deutlich, wie sehr es der Doppelmonarchie, trotz der insgesamt sehr herzeigbaren Werft-Infrastruktur, im Ersten Weltkrieg an Know-how im Bereich eines eigenständigen U-Boot-Baus mangelte, nachdem 1913 die heftig umstrittene Entscheidung gefallen war, moderne U-Boote im Ausland zu beschaffen (deren Übernahme hatte dann aber der Kriegsausbruch verhindert hatte). Der Anfang dieses Projektes liegt in den ersten Monaten des Jahres 1915, etwa zeitgleich mit der sehr raschen und erstaunlich gut funktionierenden Abwicklung der Anlieferung und des Zusammenbaus kleiner deutscher Küsten-U-Boote. Kein einziges Neubauprojekt von U-Booten war in Österreich-Ungarn seit

be der Zulieferungen benachteiligt fühlte, obwohl sich im zweiten Kriegsjahr bereits überall Ressourcenknappheit und Mangelwirtschaft eingestellt hatte. Ungarn forderte dabei auch vehement die Erfüllung der leidigen „Quote“ von 1911, wonach für maritime Aufträge stets 36,4% der Bestellungen bei ungarischen Firmen getätigt werden mussten. Mehrere Firmen und Standorte waren insgesamt in den Bau eingebunden. Erschwerend kamen heftige persönliche Animositäten der handelnden Akteure dazu. Die abgelieferten Boote waren störanfällig, litten unter kriegsbedingten Qualitätsmängeln und konnten im Einsatz keinen einzigen Erfolg erzielen, während zwei von ihnen verlorengingen, was 38 k.u.k. U-Bootmänner mit ihrem Le-

Oliver Trulei: Tauchfahrt in den Tod. Die Havmanden-Boote der k.u.k. Kriegsmarine

Format: 24 × 17 cm, 400 Seiten, über 200 s/w Abbildungen, gebunden; € 36,-

Zu beziehen über den Autor Oliver Trulei, Aßmayergasse 33/44, 1120 Wien, oliver.trulei@aon.at oder im ausgewählten Buchhandel

Buchbesprechung: Der Vertrag von St. Germain - Ein Kommentar Kalb/Olechowski/Ziegerhofer (Hrsg) - Verlag Manz, Wien



Kaum ein Vertragswerk war im 20. Jahrhundert bedeutsamer für die historische Entwicklung Österreichs als der Staatsvertrag von St. Germain-en-Laye. Der Vertrag wurde zwischen Österreich und 27 alliierten und assoziierten Mitgliedern der Entente abgeschlossen. Eine österreichische Delegation unter der Leitung von Karl Renner war im Mai 1919 nach St. Germain gefahren, eine direkte Teilnahme an den Gesprächen wurde ihr aber verweigert; es wurde ihr nur die Möglichkeit gegeben, Vorschläge schriftlich zu unterbreiten. Am 2. September 1919 wurde der fertige Vertragstext der österreichischen Delegation übergeben. Trotz heftiger Protesten Wiens, auch seitens des Parlaments, gab es keine realistische Alternative zu einer Unterzeichnung, die schließlich am 10. September 1919 erfolgte. Am 16. Juli 1920 trat der Vertrag in Kraft.

Kalb, Professor für Rechtsgeschichte und Religionsrecht an der Universität Linz; Thomas Olechowski, Professor für Rechtsgeschichte an der Universität Wien und Anita Ziegerhofer, Professorin für Rechtsgeschichte an der Universität Graz. Ein gutes Dutzend weiterer Juristen, Historiker und andere Experten waren seit 2018 an der Erstellung des 884 Seiten umfassenden Werkes beteiligt, wobei ich die ehrenvolle Aufgabe hatte, die Artikel und Abschnitte bezüglich der Bestimmungen über die Seestreitkräfte zu kommentieren. Diese machen natürlich nur einen kleinen Bruchteil der insgesamt sehr umfangreichen Vertragsbestimmungen aus.

die damals acht- bzw. siebentgrößte Seemacht der Welt

Zur Zeit der Ausarbeitung des Vertrags von Saint-Germain-en-Laye



Karl Renner in St. Germain

1919 hätten allein die zwei noch vorhandene Dreadnought-Schlachtschiffe der „Tegetthoff-Klasse, drei moderne Vor-Dreadnoughts der „Radetzky“-Klasse, acht ältere Schlachtschiffe, viele leistungsfähige, mittelgroße Kreuzer, zahlreiche Zerstörer und die vorhandenen und in Bau befindlichen Unterseeboote einen enormen militärischen Wert für einen oder mehrere neue Besitzer unter den Siegermächten dargestellt. Diese Liquidierung als Seemacht erfolgte juristisch im Wesentlichen dadurch, dass die ohnehin bereits (ursprünglich zum Großteil von Italien) übernommenen Kriegsschiffe der ehemaligen k.u.k. Kriegsmarine mit Inkrafttreten des Vertrages schlicht als endgültig ausgeliefert erklärt wurden. Im Vertrag selbst wird dabei aber vermieden, näher zu erklären, wer sie bekommen oder was damit geschehen soll.

So wie es bisher keinen Kommentar zum Vertrag selbst gab, liegt besonders auch in der mangelnden Verfügbarkeit von Publikationen zu den darin enthaltenen Bestimmungen über die Seestreitkräfte ein ganz besonders Problem. Immerhin liquidierte der Vertrag von St. Germain so ganz nebenbei auch

Hinter den Kulissen entbrannte nach dem Waffenstillstand 1918 ein heftiger politischer Streit um diese



Im Verlag Manz erschien Anfang Oktober 2021 der erste umfassende juristische Kommentar zu diesem historisch so bedeutsamen Dokument. Herausgeber sind Herbert

Herbert

Schiffe, wobei Italien mit allen Mitteln verhinderte, dass der neue SHS-Staat, das spätere Jugoslawien, auch nur ein einziges der militärisch wirklich wertvollen Einheiten bekam (oder auch nur ein U-Boot). Auch England und in gewisser Weise sogar Frankreich waren, entgegen gelegentlicher rhetorischer Beteuerungen, nicht so brennend an einer neuen Seemacht im Mittelmeer interessiert, auch wenn sich Paris gelegentlich sehr zum Anwalt der Serben aufschwang. Die USA hatten sich,

nachdem sie 1918 den Italienern zwei Schlachtschiffe aus Pola fast „entführt“ hatten, um sie als Faustpfand nach Split zu bringen, dann genervt zurückgezogen. An der Übernahme von Schiffen waren sie nicht interessiert. Japan, die fünfte Hauptsiegermacht, wollte selbst auch keine Kriegsschiffe aus Österreich-Ungarn übernehmen.

Eine Kommission für Marinefragen (Marinekommission) entschied schließlich, dass alle Großkampfschiffe und alle U-Boote zwar auf die Siegermächte Italien, Frankreich und England verteilt werden, aber nach Übernahme abgebrochen werden müssen (diese drei Staaten hätten die Schiffe auch gar nicht wirklich gebraucht, für sie war das kein Opfer). Diese Entscheidung ging in erster Linie zu Lasten des SHS-Staates. Die Aufteilung der Schiffe erfolgte durch die Marinekommission formell am 13.1.1920 in Paris. Nicht ganz zu Unrecht heißt es in der maritimen Fachliteratur immer wieder, dass dieses oder jenes ehemalige k.u.k. Kriegsschiff „gemäß Vertrag von St. Germain“ diesem

oder jenem Staat zugesprochen wurde. Es stimmt eigentlich nicht ganz,



Die Ratifizierungsurkunde zum Vertrag von St. Germain

Bwag/CC-BY-SA-4.0

denn die Verteilung ist im Vertrag selbst nicht enthalten.

Unter den „Bestimmungen über die Seestreitkräfte“ ist der Artikel 136 des Vertrages inhaltlich der Wichtigste: Der erste Absatz lautet: „Vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages an werden alle österreichisch-ungarischen Kriegsschiffe, einschließlich der Unterseeboote, als endgültig an die alliierten und assoziierten Hauptmächte ausgeliefert erklärt.“ Details dazu liefert wie gesagt weder der Vertrag selbst, noch ein Anhang in Form eines integralen Bestandteils des Vertrages, sondern nur die Vereinbarung der genannten Marinekommission; diese muss quasi als ein beratendes Organ der Siegermächte in maritimen Angelegenheiten, bestehend aus Marineoffizieren und sonstigen Spezialisten, gesehen werden. Interessant an diesem ersten Absatz Artikel 136 ist auch, dass Unterseeboote nochmals gesondert genannt werden, obwohl sie bereits eindeutig unter dem Begriff „Kriegsschiffe“ subsumiert werden können; es unterstreicht, wie wichtig den Siegermächten der Verbleib dieser

Boote war, sie wollten die Bestimmungen hier juristisch besonders wasserdicht gestalten. Das wird auch noch in mehreren weiteren Artikeln des Vertrags sichtbar. Der zweite Absatz von Artikel 136 verlangt die Auslieferung der viel unwichtigeren Kriegsschiffe der Donauflottilien, die sich z.T. noch auf von der österreichischen Regierung kontrolliertem Gebiet befanden und der dritte Absatz gibt Österreich unter bestimmten Bedingungen das Recht, auf der Donau „für die Strompolizei drei Aufklärungsfahrzeuge“ zu unterhalten.

Im Artikel 137 werden dann eine Reihe von namentlich aufgezählten ehemaligen k.u.k. Hilfskriegsschiffen aus der Gruppe der Kriegsschiffe de facto herausgenommen und ihre weitere Behandlung als Handelsschiffe festgelegt, d.h. sie werden, anders als die eigentlichen Kampfschiffe und U-Boote, grundsätzlich zur Aufteilung auf die Siegermächte freigegeben. Obwohl sie z.T. (leicht) bewaffnet waren, ist der im Vertrag verwendete deutsche Ausdruck „Hilfskreuzer“ (wie auch die englische Version „auxiliary cruisers“) für diese Schiffe etwas irreführend, da es sich durchwegs um keine Hilfskreuzer, sondern nur um Hilfskriegsschiffe wie U-Boottender, Bergungsschiffe, Hochseeschlepper, Kohlenschiffe, Lazarettschiffe etc. handelt, die danach zivile Verwendung bei den Siegermächten finden durften.

Und der Artikel 138 verweist schließlich auch auf alle in Bau befindlichen „Kriegsschiffe, einschließlich der Unterseeboote“, die unverzüglich abgebrochen werden mussten.

Eine Auslieferung an die Siegermächte wird hier nicht in Betracht gezogen, auch von keiner bereits erfolgten Auslieferung gesprochen, obwohl Österreich-Ungarn keinen maritimen Küstenabschnitt mit Werften mehr kontrollierte. Da 1918 außer Unterseebooten eigentlich keine größeren Kriegsschiffe in Bau waren, macht die spezifische Erwähnung der Unterseeboote hier vielleicht mehr Sinn als in Artikel 136, zeigt aber jedenfalls erneut, wie wichtig den Siegermächten der Verbleib dieser Boote war. Der Artikel sollte nochmals ganz eindeutig sicherstellen, dass sie nicht fertiggebaut werden dürfen. Der Artikel 154, der selbst schon außerhalb der spezifischen Bestimmungen über die Seestreitkräfte liegt, legt dann nochmals gesondert fest, dass der „interalliierte Marineüberwachungsausschuß“ besonders die Aufgabe habe, „sich auf die Bauwerften zu begeben und den Abbruch der Schiffe zu überwachen“; und Artikel 140 erklärt darüber hinaus mit Bezug auf die Zukunft, dass in Österreich der „Bau und der Erwerb aller Unterwasserfahrzeuge untersagt“ ist.

Schließlich erhält der Vertrag noch eine „Interessante Erklärung“ im Anhang II zu den Bestimmungen, ohne einem bezifferten Artikel zugehörig zu sein. Diese lautet (im ersten Absatz): „Um die durch die Versenkung von Schiffen und Ladungen im Laufe des Krieges erwachsenen Schäden auf das Mindestmaß zurückzuführen und um die Wiedererlangung der Schiffe und Ladungen, die geborgen werden können, sowie die Regelung der darauf bezüglichen privaten Reklamationen zu erleichtern, verpflichtet sich die österreichische Regierung, alle in ihrem Besitze befindlichen Informationen zu liefern, die den Regierungen der alliierten und assoziierten Mächte oder den Staatsangehörigen von Nutzen sein könnten, was die durch die österreichi-

sehen Seestreitkräfte während des Zeitraumes der Feindseligkeiten versenkten oder beschädigten Schiffe anbelangt.“

Inhaltlich verpflichtete diese Erklärung die neue österreichische Regierung hier also zur Herausgabe aller Informationen, die zur Klärung der Kriegsschicksals ihrer Schiffe beitragen könnten. Das Interesse der Siegermächte bezog sich dabei in der Praxis vorwiegend auf drei Themengebiete: ungeklärte Schicksale von versenkten Schiffen, die möglicherweise auf das Konto von österreichisch-ungarischen U-Booten gingen; ebenso für das Schicksal von durch U-Boote der Kaiserlich Deutschen Marine versenkten Schiffe, die ja teilweise unter k.u.k. Flagge operiert hatten; das Kriegsministerium in Wien hatte sich 1915 gegenüber Berlin ausdrücklich bereiterklärt, Handlungen deutscher U-Boote unter österreichischer Flagge nicht nur zu akzeptieren, sondern notfalls nach außen zu vertreten (Hintergrund war, dass Italien Österreich-Ungarn den Krieg erklärt hatte, vorerst aber nicht dem Deutschen Reich). Und schließlich waren die Siegermächte drittens auch an Informationen über mögliche Verluste aus der Minenkriegsführung der k.u.k. Kriegsmarine interessiert.

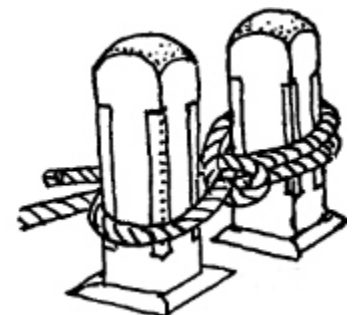
So kurz und scheinbar fast nebensächlich diese Bestimmungen über die Seestreitkräfte im Vertrag auf den ersten Blick erscheinen mögen, so waren sie doch die juristischen Grundlagen zur Abwicklung einer einst bedeutsamen Seemacht. Insgesamt wäre das wohl auch ein sehr schönes Thema für eine Dissertation, z.B. mit Titel „Der Vertrag von St. Germain-en-Laye und die Liquidierung einer Seemacht“. Dabei wäre aber wohl vor allem die Arbeit der Marinekommission zu untersuchen, welche die zentrale Rolle bei der Verteilung der maritimen Beute unter den Siegermächten spielte, ohne dass

diese im Detail in das Vertragswerk einfluss.

Der erste, jetzt erschienene juristische Kommentar zu sämtlichen Artikeln und Bestimmungen des Vertrags von St. Germain wurde von der Verlags- und Universitätsbuchhandlung Manz in Wien publiziert.

Wilhelm M. Donko .

Kalb/Olechowski/Ziegerhofer (Hrsg): Der Vertrag von St. Germain. Wien 2021. Ca. 884 Seiten, gebunden, ISBN 978-3-214-02042-2, Verkaufspreis 198,00 EUR.



Buchbesprechung: Heinz Strauss, Ladislaus Rémy-Berzencovich von Szillás Im Spannungsfeld der Geschichte als k.u.k. Admiral



Heinz Strauss zitiert mit Vorliebe ausführlich aus privaten Tagebüchern und Briefen. Dies macht er erneut in seinem jüngsten Werk, das sich dem späteren Kontreadmiral Ladislaus Rémy-Berzencovich von Szillás widmet. Dabei werden die persönlichen Wahrnehmungen und zeitgenössischen Kommentare den offiziellen Dokumenten gegenübergestellt. Dadurch ergibt sich ein interessantes Bild der wechselvollen Karriere eines heute vergessenen k.u.k. Marineoffiziers. 1901 wurde er zum Ordonnanzoffizier bei Thronfolger Erzherzog Franz Ferdinand ernannt, blieb bis 1905 in dieser Funktion und war von 1907 bis 1912 Marineattaché in Rom. Danach war er noch kurz Kommandant des Kreuzers ADMIRAL SPAUN und wurde dann beurlaubt. Offenbar hatte er zu oft seine kritische Meinung über die Führung der k.u.k. Kriegsmarine

offen geäußert. Bei Kriegsausbruch rückte er wieder ein, erhielt aber kein bedeutendes Kommando. 1917 kam er dann zum Marine-Evidenzbüro, dem Geheimdienst der k.u.k. Kriegsmarine. Durch seine offenen, persönlichen Kommentare erhält der Leser einen spannenden Einblick in die Welt des Marineoffiziers. Für jeden Liebhaber Biographischer Bücher eine Pflichtlektüre.

Oliver Trulei

*Heinz Strauss: Ladislaus Rémy-Berzencovich von Szillás
Im Spannungsfeld der
Geschichte
17 x 22 cm, 308 Seiten, ca. 180
Abbildungen, gebunden, € 29,-
BoD Verlag, Norderstedt 2021,
ISBN: 978-3-753-45152-7*



Aus aller Welt: Nicht einmal fertig, und schon abgewrackt!

"GLOBAL DREAM ONE" und "GLOBAL DREAM TWO" sollten hinsichtlich der Passagierzahl die beiden weltweit größten Kreuzfahrtschiffe werden - Fassungsvermögen für rund 9.000 Passagiere (PAX) in 2.500 Kabinen, dazu 2.200 Besatzungsmitglieder - *grosso modo* also 11.500 Menschen an Bord. Zum Vergleich: Ebreichsdorf im Niederösterreichischen Industrieviertel hat etwa ebenso viele Einwohner.

Gemessen an den Passagierzahlen hätte kein Kreuzfahrtschiff je diese Dimension gehabt. Auch die Attraktionen sollten Rekorde brechen: Die Riesen hätten über die größten Kinosäle auf einem

Schiff und die längsten Achterbahnen auf hoher See verfügen sollen

Doch daraus wird aus heutiger Sicht nichts: Anfang des Jahres schlitterte der malaisische Kreuzfahrt-Unternehmer und Werftbesitzer Lim Kok Thay und seine Unternehmensgruppe Genting Hongkong in die Insolvenz, wie die „Welt“ berichtet. Nun wollen die Insolvenzverwalter den Großteil der halbfertigen 341 Meter langen GLOBAL DREAM TWO, die noch auf dem Baudock der MV Werften in Rostock-Warnemünde liegt, als Schrott verkaufen.

Es gilt als unwahrscheinlich, dass ein Interessent daraus ein fer-

tiges Schiff bauen wird, heißt es in dem Bericht weiter. Dies sind die Dimensionen der Pleite: In den Bau der GLOBAL DREAM TWO sind vor der Insolvenz rund 200 Millionen Euro geflossen. Der geschätzte Gesamtpreis des fertigen Kreuzfahrtgiganten hätte bei rund 1,5 Milliarden Euro gelegen.

(derStandard / Die Welt / pS)





K.u.k. Schifffahrtsgeschichte in alten Photographien:
Johann B. Rottmayer: Bau des Neuen Hafens von Triest 1873
Thomas Zimmel



Der Fotograf Johann B. Rottmayer (* 25. September 1831; † 3. März 1907) stammte aus Bayern, wo er in Wasserburg am Inn zum Lithografen und Fotografen ausgebildet wurde. Er übersiedelte etwa 1857 nach Wien, wo er ein Atelier auf der Wieden gründete. Eine erste Filiale unterhielt er in Brünn, die er, nachdem er sich am Atelier des Fotografen Otto Zintl in Graz beteiligt hatte, bald wieder aufgab. Von Graz aus zog es ihn weiter in den Süden und im Jahr 1871 eröffnete Johann B. Rottmayer ein Atelier in der Stadt Triest, die dann auch bis 1883 sein Lebensmittelpunkt blieb. Neben klassischen Portraitaufnahmen spezialisierte sich Rottmayer auf Landschafts- und Stadtansichten, sowie auf Abbildungen der Schiffe der k.u.k. Kriegsmarine. Zwischen 1873 und 1877 entstanden im Auftrag der Südbahn-Gesellschaft Aufnahmen von der Baustelle des Eisenbahnhafens und des neuen Bahnhofs von Triest. Diese Aufnahmen stellte Rottmayer auf der Weltausstellung 1878 in Paris aus.

Bereits seit 1857 verband die k.k. Südliche Staatsbahn die Reichshauptstadt Wien mit dem Hafen von Triest. 1858 wurde die Strecke von der privaten Südbahn-Gesell-

schaft übernommen. Die Eröffnung des Suezkanals 1869 veränderte Schifffahrtsrouten und Warenströme zwischen Südostasien und Europa, die Bedeutung des Hafens von Triest wuchs beträchtlich. Deswegen musste die Umschlagkapazität und damit die Infrastruktur des Hafens stark ausgebaut werden. Im Zuge dieses Bauprojekts wurden die Bahnanlagen der Südbahn neugestaltet, der Bahnhof wurde komplett neu errichtet und westlich der Bahnanlagen entstand der "Neue Hafen", der heute nur mehr als "Porto Vecchio" bekannt ist. Dieser "Neue Hafen" schuf für Triest die Möglichkeit, Güter von Schiffen direkt auf die Eisenbahn umzuschlagen.

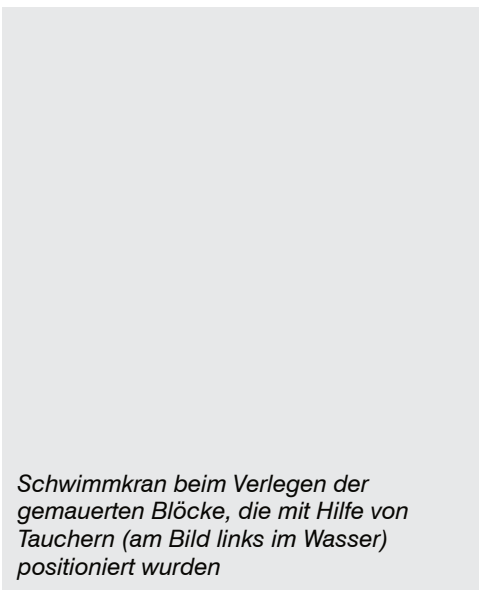
Der Ausbau des Hafens erfolgte auf Kosten des Staates und wurde von der Südbahn-Gesellschaft für den Pauschalbetrag von 14,6 Millionen Gulden ausgeführt. Die gesamte Planung und die Bauaufsicht lag in den Händen von k.k. Südbahn Inspektor Friedrich Bömches (1829-1898), dessen Name später untrennbar mit dem Hafenausbau verbunden blieb. Der "Neue Hafen" bestand aus drei Hafenbecken, die über gemauerte Kaianlagen verfügten und durch Wellenbrecher von der Seeseite



her geschützt waren. Der Meeresboden bestand dort aber aus bis zu 20 Meter tiefen Tonmergel-, Sand- und Schlammablagerungen, die keine Fundamente tragen konnten. Um das Problem zu lösen, ließ Bömches riesige Steinblöcke versenken, die direkt an der Baustelle aus normalen Bruchsteinen und Zement gemauert wurden. Insgesamt wurden 1,4 Millionen Kubikmeter solcher Steinblöcke verbaut. 1876 wurde das erste Hafenbecken fertiggestellt, 1879 folgte das zweite und 1883 das dritte, das als "Petroleum-Bassin" auch das kleinste war.

Friedrich Bömches leitete die Baustelle bis 1883, danach zog er nach Wien und war ein gefragter Konsulent für Planung und Ausführung von Hafenanlagen. In den 1890er Jahren wurde er Chefsingenieur des Wasserbauamtes im Königreich Bulgarien, wo er vor allem den Ausbau der Häfen von Varna und Burgas verantwortete.

Der Fotograf Johann B. Rottmayer verließ bereits 1882 Triest und siedelte sich in Laibach an. Er übernahm etwa 1898 das Atelier Fernande in Berchtesgaden, wo er am 3. März 1907 verstarb.



Schwimmkran beim Verlegen der gemauerten Blöcke, die mit Hilfe von Tauchern (am Bild links im Wasser) positioniert wurden



Bericht der Sektion Escadre Georg Schaller



Liebe Kameraden, liebe Freunde!

Wie jedes Jahr unterstützte auch heuer die Traditionsescadre militärhistorische Veranstaltungen anderer Waffengattungen.

Am Wochenende 22.-23. April 2022 fanden zwei wunderbare Veranstaltungen statt: die traditionelle Frühjahrsparade in Linz und der Tag der Cavallerie im unweit gelegenen Stadl-Paura (Kuriösität am Rande: der Ort hieß der einst nur Paura, nach dem Bau der Stadl für die Salz-Zillen wurde er in Stadl-Paura umbenannt; nachdem die Stadl „samt und sonders abgebrunnen“ sind und nicht wieder aufgebaut wurden, behielt der Ort aber dennoch seinen Namen mit den Stadln...). Beides waren großartige Ereignisse, die auch noch das Glück hatten, trotz anderslautender Vorhersagen vom Regen verschont zu bleiben.

In Linz war der Ablauf wie in den vergangenen Jahren, Abmarsch am Martin-Luther-Platz, Marsch über die Landstraße zum Hauptplatz, Festansprachen, Paraden, Abschreiten der Front, Wortgottesdienst am Hauptplatz, Defilee, Empfang im alten Rathaus. Von der Escadre namen vier, später fünf Personen teil, ihnen sei Dank ausgesprochen. Es ist schön, dass es Unverzagte gibt, die auch unter den gegebenen Umständen Veranstaltungen wie diese organisieren, herzlichen Dank an Obst Johann M. Eckhardt von Eckenfeld, Kdt Dr. 7 für das Geleistete!

Am Sonntag fand die Veranstaltung in Stadl-Paura statt, bei der die reiterischen Leistungen beeindruckend waren. Unter anderem standen Exerzieren, Gehorsamsprüfung, Waffenreiten Säbel und Pike, Einzeldressur, Quadrille, Bergung eines verunglückten Reiters, Defilee und Überreichung von Palmbuschen am Programm, bei dem die Escadre die Beschallung durchführen durfte. Die Tonanlage, extra für derartige Anlässe gebaut, war erstmalig im Einsatz.

Die hohen Anforderungen an die Reiter der Cavallerie waren bei den „Schaubildern“ klar zu erkennen. Dank und Anerkennung an den Präsidenten Franz J. Prandstätter, Oberst der Cav., und allen Cavalleristen für ihren Beitrag zur Pflege der altösterreichischen Militär- und Reittradition!

VIRIBUS UNITIS!

Georg Schaller LschKpt i.Tr.



Vor der Präsentation: die Cavallerie sammelt sich.



Marine im Fachgespräch über die Cavallerie.



Einreiten.



Marine marschiert im Gleichschritt in Linz.

Bericht der Sektion Aglaia Sven Esser



*Rundbrief der Aglaia
Ende der Werftzeit 2022*

Die AGLAIA liegt seit November „hoch und trocken“ in der Museumswerft Greifswald und es wurde an und unter Deck kräftig gearbeitet.

Außerdem wurde das Unterwasserschiff mit neuem Anti-fouling versehen. Es sieht zur Zeit aus wie neu!

Die AGLAIA soll jetzt wieder ins Wasser und dafür und für die Überführung nach Lübeck werden helfende Hände gesucht. Dies soll ab dem 7.5. 2022 stattfinden.



Bitte meldet euch bei Sven: +49 157 73538552
oder per mail unter Sven.Esser@sail-aglaia.com



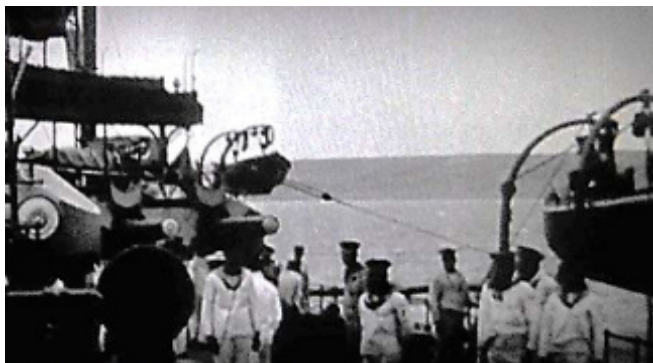
Bericht der Sektionen Modellbau und Historiker Robert Tögel



Bericht der FHS-Historiker

Die K.U.K. KRIEGSMARINE
= die Seemacht Österreich

Unser „PURZL“ (Prof. Mag. Rudolf Klingohr) hatte vor einigen Jahren für den ORF III einige Berichte über die k.u.k. Kriegsmarine erstellt. Dabei wurden vor allem von PURZL mit seinem Boot die damaligen Routen der k.(u.)k. Kriegsmarine in der Adria direkt angefahren und dokumentiert. Außerdem wurden sehr viele historische Originalbilder aus der Zeit bis zum 1. Weltkrieg gezeigt. Hier sieht man einige Originalbilder des Beitrages:



Bericht der FHS-Modellbauer

Wir fahren nicht nur mit unseren Schiffsmodellen - Modelle kann man bei uns auch preiswert übernehmen! Viele fertig gebaute und historische Modelle sind hier ...

Man bekommt bei uns vor allem große Schiffe, die nicht zum Themenbereich k.(u.)k. Marine und Österreich gebaut wurden. Außerdem haben wir viele Modelle des Zweiten Weltkrieges aus aller Welt, die wir auch abgeben wollen. In unserem MODELL-MUSEUM werden wir nur k.(u.)k. Marineschiffe und spätere Österreichische Schiffe ausstellen.

Wir haben auch noch einige Grundmodelle, die auch käuflich erworben werden können. Und natürlich gibt es auch eine Fülle von Modell- und Figurendioramen.

Also bei uns die Modelle ansehen: In einer großen Auslage und innen im DOPPELADLER|MODELL-LOKAL Die Kosten dafür sind sehr niedrig. Unsere FHS-Mitglieder bekommen natürlich Sonderkonditionen. Wir sind bekanntlich immer an den Donnerstagen in unserem Sektionslokal. In Zukunft werden wir sogar auch an Samstagen dort anwesend sein.

Weitere Informationen folgen!

Unser FHS-Büro:

1210 Wien
Frömmelgasse 37/01

Treffpunkt jeden Donnerstag von 11:00 bis
18:00 Uhr

Bitte vorher unbedingt anrufen:
+43650 87 333 01

Oder ein E-Mail an
themodeller@doppeladler.com senden

Bericht der Sektion „Am Wasser“ Peter Strecha



Bei der FHS - Jahreshauptversammlung am 02.10.2021 wurde durch den Obmann der bisherigen Sektion „Schiffseigner“ die Zusammenlegung der früheren Sektionen „Museumshafen“ und „Schiffseigner“ verkündet. In den Diskussionsprozess wurden alle Mitglieder der beiden „alten“ Sektionen einbezogen. Das Vorhaben hat sich nicht allein durch den Ausfall des verstorbenen Bobby Kugel als notwendig erwiesen, sondern es hat sich auch deshalb angeboten, da die Mitglieder der beiden Sektionen zu einem hohen Prozentsatz auch der jeweils anderen Sektion angehörten. Daraus resultiert auch eine verwaltungstechnische Vereinfachung.

Der Name der neuen Sektion wurde gemeinsam von den Sektionsmitgliedern abgestimmt und ausgewählt: „**Am Wasser**“ - damit ist das Tätigkeitsfeld im weitesten Sinne umfasst.

Konkret sind die größten Herausforderungen der vereinigten Sektion:

- Erhaltung und Ausbau des denkmalgeschützten ehemaligen DDSG-Güterkahn 10065,
- Dazu erforderlich: Arbeitseinsätze im Laderaum 2, (Reinigung und Einbau neuer Bodenstreu), Schaffung eines Begegnungsraumes für vielerlei Aktivitäten (Hafenmeister Christian Falkner-Merl)
- Restaurierung des BT GNOM, so dass dieser wieder in einem betriebsfähigen Zustand ist (Karl Riegler und Martin Belohrad).



Bild Martin Belohrad:

Abfahrt MS MARBACH von Greifenstein am 10. April 2022 Richtung Kelheim zum Treffpunkt mit dem Projektteam. Die Bedingungen sind herausfordernd...

Mittlerweile ist unser Sektionsobmann Kpt. Edgar Wilhelm mit seiner (ehemaligen) Donaufähre MS MARBACH mit einem höchst herausfordernden Projekt unterwegs: Der deutsche Chemiker und „Schwimmende Professor“ Prof. Dr. Andreas Fath will den Belastungszustand der Donau mit (Mikro-)plastik öffentlich machen. Als Begleitschiff hat er Edgar mit seiner MARBACH als „schwimmenden Stützpunkt mit Laboratorium“ engagiert.

Die Mission: Rund 2700 Flusskilometer in zwei Monaten zurücklegen, und nach jeder Etappe Wasserproben entnehmen. Mit dem Projekt „cleandanube“ möchte Prof. Fath auf die Verunreinigung des Donauwassers durch Mikroplastik aufmerksam machen. Laut Andreas Fath soll es in der Donau mittlerweile mehr Plastikteilchen als Fischlarven geben.

Bis zu acht Stunden täglich wird Andreas Fath im Wasser verbringen. Bereits am 17. Juni möchte er im Schwarzen Meer ankommen. Und das nicht allein. Laut Andreas Fath gelangen über die Donau täglich vier Tonnen Plastikmüll ins Meer.

Die aktuelle Position des Projektes kann hier online verfolgt werden:

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

Bereits in den vergangenen Jahren hat Andreas Fath ähnliche „Schwimmreisen“ absolviert, so z. B. im Rhein, aber auch im US-amerikanischen Tennessee-River..

Die bisherige Chronologie des Projektes:

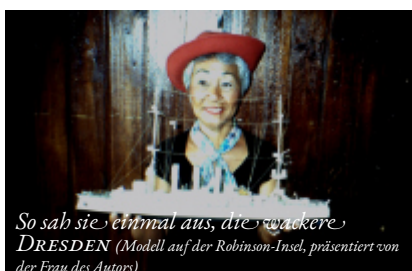
Sonntag, 10. April 2022: Ablegen von der FHS-Lände, Fahrt zu Berg bis Kelheim/D. Dort Zustieg des sportlich-wissenschaftlichen Teams um Prof. Andreas Fath; Verladen der gesamten Ausrüstung.

Dienstag, 26. April: Start der Schwimmertappen nauwärts (*traditioneller Begriff für „stromab“, Red.*).

Wichtige Zwischenetappen bisher:

- Freitag, 06. Mai Wien- Donaukanal
- Samstag/Sonntag 07. Mai Bratislava, Gabčíkovo
- Mittwoch, 11. Mai: StromKm 1705 - die ersten tausend Kilometer sind geschwommen!

Die Wikingerfahrt der TINTO Text und Bilder (Archiv) von Roland Hanewald



*So sah sie einmal aus, die Wikinger
DRESDEN (Modell auf der Robinson-Insel, präsentiert von
der Frau des Autors)*

Kurz rekapituliert: SMS DRESDEN, Kleiner Kreuzer (3650 t) der Kaiserlichen Marine, erwarb im 1. Weltkrieg fast so viele Verdienste wie die höchst ruhmreiche EMDEN. Und ähnlich wie die EMDEN fand dieser mutige Kämpfer sein Ende auf einem der abgelegensten Eilande der Welt: auf Mas a Tierra, auch bekannt als die „Robinson-Insel“, weil der schottische Seemann Alexander Selkirk alias Robinson Crusoe auf ihr mehrere einsame Jahre verbrachte.

In der dortigen Cumberland-Bucht sah sich die DRESDEN nach ihrer Teilnahme an der desaströsen Falkland-Schlacht am 8. Dezember



*Das Ende vom Lied: DRESDEN versinkt
in der Cumberland-Bucht*

1914 durch überlegene britische Einheiten in eine Falle getrieben, aus der ein Ausweg nur durch Selbstversenkung denkbar war. Kommandant Fritz Lüdecke suchte Zeit zu gewinnen, indem er seinen Ordonnanzoffizier per Barkasse nach dem englischen Kreuzer GLASGOW ausschickte, der mit seinem schwer bewaffneten Kollegen KENT das deutsche Kriegsschiff belagerte. Der Abgesandte sollte dort geltend machen, dass die DRESDEN sich in neutralen Gewässern befand und deshalb nicht ange-



*Drei Opfer der illegalen britischen
Beschießung liegen auf der Insel begraben.*



tastet werden dürfe. Doch die Engländer beschiedenen Emissär höhnisch, „darüber könne man sich nach dem Krieg unterhalten“, und überschütteten den hilflosen Ankerlieger mit einem Geschosshagel, dem mehrere Mann zum Opfer fielen. Lüdecke war es aber durch den Aufschub gelungen, die Versenkung vorzubereiten, und die DRESDEN kam am 14. März 1915 in 60 Meter Tiefe zur ewigen Ruhe. Die überlebende Be-



*Englisches Einschussloch im insularen
Ufergestein*

setzung von mehr als 300 Köpfen wurde auf einer Insel vor dem chilenischen Festland interniert, und damit erfuhr die Tragödie ein einstweiliges Ende.

Die Mehrzahl der Mannen arrangierte sich mit ihrem Schicksal, das alles andere als grausam war, und viele blieben nach Kriegsende sogar in der neuen Heimat. (Der Großteil erreichte Deutschland erst am 30. Dezember 1919). Einer, der mit dem Status quo haderte und unter allen Umständen zurück wollte, war der genannte Ordonnanzoffizier. Sein Name wird stets mit dem Kriegsgeschehen und darüber hinaus verbunden bleiben: Wilhelm Canaris. Am 3. August 1915 gelang ihm die Flucht nach Argentinien, und im Oktober des Jahres war er bereits in Hamburg. Nach aktiven Kommandos bei der Kriegsmarine (bis 1932) und Funktionen in den Steuerungszentralen des NS-Regimes wurde er 1935 Leiter der Abwehr. 1940 folgte die Beförderung zum Admiral. Hit-



*Wilhelm Canaris als junger
Seckadett (1905)*

ler ahnte nicht, dass er in dieser machtvollen und einflussreichen Position eine Persönlichkeit installiert hatte, der nach anfänglicher Sympathisierung die ganze politische Richtung nicht paßte und sie nach Kräften sabotierte. Canaris flog in Verbindung mit Umsturzplä-



nen auf, an denen er schon seit 1938 mitgewirkt hatte. Er wurde in das KZ Flossenbürg verbracht und dort am 9. April 1945 hingerichtet.

Natürlich war Canaris nicht der einzige Dresden-Mann, den es „heim ins Reich“ zog. Es dauerte noch einige Zeit, bis sich 1916 eine Gruppe von acht Kameraden zusammenfand



und einen Ausbruch großen Stils ausheckte. Unter Einbeziehung mehrerer ebenfalls internierter Kadetten des NDLSchulsschiffs HERZOGIN CÄCILIE sowie Crewmitgliedern des Lloyd-Dampfers GÖTTINGEN entstand letztlich eine Schar von 28 Unentwegten, die mit verbissener Zähigkeit das Ziel verfolgten, unter Segel in die zwölftausend Seemeilen entfernte Heimat zu gelangen. In seinem bereits 1917 verfassten Buch *Die Wikinger-Fahrt der „Tinto“* schildert der Schiffsführer Carl Richarz, ein Seeoffizier von überragenden Fähigkeiten, die enormen Probleme, dieses

Abenteuer zu organisieren, das trotz aller Hemmnisse dann schließlich doch zu einem gelungenen Ausgang führte. Das elementare Erfordernis war ein Fahrzeug, welches den riesigen Seeweg bewältigen konnte, zu dem auch die Umrundung des Kap Hoorn gehörte. Richarz beschreibt mit viel Humor und Sachverstand die Anschaffung der chilenischen Dreimastbark TINTO, eines in Liverpool als Teeclipper gebauten, 64 Jahre alten „Seelenverkäufers“ von etwa 460 BRT, dessen Erwerb nur durch Spenden der großen deutschen Gemeinde Chiles möglich wurde. Jede Phase der Unternehmung musste strengstens geheim gehalten werden, denn es wimmelte von englischen Spionen, die die Verschwörer liebend gern ans Messer geliefert hätten. Zwar waren die damaligen Chilenen absolut deutschfreundlich eingestellt, aber es gab ohne Zweifel einige unter ihnen, die mit einem Judaslohn liebäugelten, an erster Stelle die miserabel bezahlte Polizei.

Doch alles ging gut, namentlich die Loslösung von der sturmumtosten Felsenküste der Insel Chiloe am 28. November 1916, die manches Nackenhaar zum Sträuben brachte. Auch Kap Hoorn, das Mitte Dezember erreicht wurde, ließ die TINTO arg zerzaust zurück. Aber sie blieb am Leben. Sie war zwar eine hochbetagte Lady, ihre Planken waren jedoch aus eisenhartem Teakholz gefügt, „in das sich kein Nagel treiben ließ“, und so bestand sie auch diese Prüfung. Überhaupt hatte man eine recht glückliche Wahl mit ihr getroffen. Sogar



eine „Funkstation“ gab es, samt Funkgast und Hochantenne. Zwar konnten nur Nachrichten empfangen werden, aber das reichte; wozu ein Sender, wenn nichts zu berichten anlag? Weihnachten 1916 gestaltete sich bei Kaiserwetter überaus harmonisch; eine „Riesenkiste“ mit Geschenken der deutsch-chilenischen Freunde wurde ausgepackt, man sang und musizierte. Es hätte eine lustige Kreuzfahrt sein können, abgesehen mal von der „kriegsgemäßen“ Verpflegung: „Der Kaffee gönnte dem Trinker den Anblick des tiefsten Grundes der Tasse, auch in gefülltem Zustande“.

Trotz überwiegend ungünstiger Winde, darunter mehrerer furchtbarer Orkane, nahm die Reise einen erfolgreichen Verlauf. Es gelang, die britischen Blockaden unentdeckt zu umsegeln. Auch eine gefährliche Begegnung mit dem englischen Panzerkreuzer MINOTAUR verlief glimpflich; Schiff und Crew wurden für skandinavisch gehalten. Nach haarigem Manövrieren an der norwegischen Fjordküste ging die „TINTO“ am 31. März 1917 unter ungläubig bestaunter chilenischer Flagge im Außenhafen von Drontheim (*heutige Namensschreibung: Trondheim, Red.*) erstmalig seit 124 Tagen auf hoher See vor Anker. Alles an Bord war zu Tode erschöpft, aber gesund, mit möglicher Ausnahme von Kadett Michaelsen, der sich eines Nachts bluttriefend in seiner Koje gefunden hatte, worauf er entsetzt hinausstürzte — und dort feststellen musste, dass man auf dem rissigen Deck über seiner Kammer gerade ein Schwein schlachtete. Bald darauf schloss sich der Rest der Mannschaft der Reise nach Deutschland an, um sich nach ihrem Wunsch dem Krieg anzuschließen. Die TINTO wurde verkauft und zugunsten des Roten Kreuzes in Norwegen abgewrackt.

FHS

FHS - Slipanlage Greifenstein für Schiffe bis 40 t



Kontakt
slipanlage@FHSAustria.org

F A R B E N

Schwoiser

**DER
FACHHÄNDLER**
Sie haben die Idee,
wir wissen wie's geht!

Karl Schwoiser jun.
Allerheiligenplatz 1
1200 Wien
Tel.+43/1/ 350 44 60
office@farbenschwoiser.com
www.farbenschwoiser.com

* Wir besorgen alles was Sie brauchen, was wir nicht besorgen können, brauchen Sie auch nicht!