



# Österreich Maritim

Jubiläums-  
Doppelnummer

Bergungstender GIGANT in Cigale

155 Jahre Österreich-Ungarn und Siam

Marine-Astronom Johann Palisa

Brückenkatastrophen gestern-heute

Donau-Ezyklopädie von Ivan Kajgana



## Marinegeschichte

- Bergungstender SMS GIGANT in Cigale  
*Thomas Zimmel* 4
- 155 Jahre offizielle Beziehungen Österreich-Ungarn mit Siam (Teil 1)  
*Wilhelm M. Donko* 8
- Der österreichische (Marine-)Astronom Johann Palisa  
*Oliver Trulei* 12
- Buchbesprechungen 15
- Gedenktage der österreichischen Kriegsmarine  
*Oliver Trulei* 16
- Brücken-Katastrophe in Baltimore, USA 2024  
*Peter Strecha* 20
- Einsturz der Reichsbrücke, Wien 1976  
*Alfred Karrer* 22

## Donau

- Aktuelles aus dem Donaauraum Wien  
*Peter Strecha* 25
- Aus dem in- und ausländischen Donaauraum  
*Aktuelle Meldungen* 26
- Neue »Donau-Enzyklopädie«  
*Buchauszug von Ivan Kajgana im Vorabdruck* 27

## Vereins-Aktivitäten und Sektionsberichte

- Patrouillenbootstaffel der Marinekameradschaft »Franz Ferdinand« in Korneuburg 2023  
*Wladimir Aichelburg* 32
- Mariner's Reading Digest  
*Aktuelle Meldungen aus der Schifffahrt* 35
- Maritime Militärtechnik - aktuelle Projekte  
*Peter Strecha* 36
- Ausstellung »Werft – Berufe und Ausbildung«  
*Sonderschau im Korneuburger Stadtmuseum* 38
- Lände Greifenstein:  
Arbeiten der FHS-Sektion »Am Wasser« 40
- Bericht der Sektion »Aglaiä«: Werftzeit 2024 42
- Ausstellung zur Reise der Fregatte NOVARA  
*Nikolaus A. Sifferlinger* 43

## Titelbild

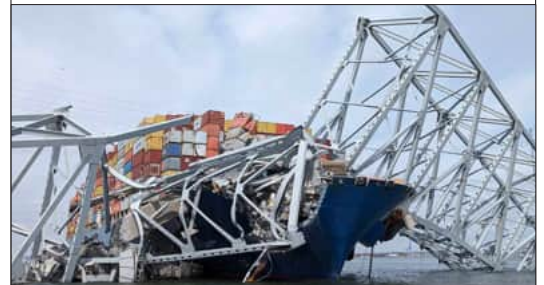
Montage der beiden untenstehenden Aufnahmen:



Verwendete Originalbilder:



Franz Goess, 1976, aus Österreichische Nationalbibliothek - Bildarchiv



Aufnahme des US Army Corps of Engineers vom 26. März 2024, Autor David Adams, Lizenz: Public Domain

Liebe Leserin,  
lieber Leser von »Österreich Maritim!«

Erinnern Sie sich noch, wo Sie sich am Sonntag, dem 1. August 1976 befanden und was Sie an diesem Tag unternommen haben? Vermutlich werden Ihnen zwei chronikalisch bedauerliche Ereignisse im Gedächtnis haften geblieben sein: Morgens der unvermutete Einsturz eines zentralen Verkehrsbauwerkes an der Donau, der Reichsbrücke in Wien, und nachmittags dann die Meldung vom Horror-Unfall des österreichischen Formel-1-Rennfahrers Niki Lauda, den dieser schwerst verletzt überlebt hat. Dieser Tag liegt nun fast fünfzig Jahre zurück, und hinsichtlich der Reichsbrücke hat sich neulich die Duplizität dieses Vorfalls nach ebendieser Zeit gezeigt, wenn auch mit gänzlich anderen Ursachen:

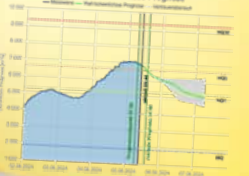
Am 26. März 2024 rammte ein Containerschiff die Francis Scott Key Bridge in Baltimore, USA und zerstörte diese. Lesen Sie dazu unseren Bericht auf Seite 20. Viele Details dieses Vorfalls haben eine sachliche Entsprechung im Reichsbrückeneinsturz von 1976, und unser langjähriger Autor Kpt. Alfred Karrer hat aus seinem Fundus einen Vergleichsartikel zusammengestellt; sie finden diesen auf Seite 22.

Mit dieser Ausgabe 85 von Österreich Maritim können wir ein »kleines Jubiläum« feiern und nehmen dies zum Anlass, Ihnen eine Doppelausgabe zu präsentieren. Sie bietet Ihnen wieder ein breit gefächertes Spektrum zu maritim-historischen Themen, ganz wie es auch die Satzung des Vereins FHS vorgibt. Wir wünschen Ihnen mit diesem Heft wieder eine interessante Lektüre – und einen erlebnisreichen Sommer 2024!

Herzlichst,  
Ihre Redaktion von »Österreich Maritim«

#### Neueste Meldung:

Am 5. Juni 2024 um 02:45 Uhr passierte der Scheitel einer fünfjährigen Hochwasserwelle den Pegel Korneuburg und damit auch unsere FHS-Lände in Greifenstein. Dank der umsichtigen Vorarbeiten der Sektion „Am Wasser“ (siehe S. 40-41) waren keine größeren Schäden zu melden.



## Impressum

Medieninhaber:

FHS – Freunde Historischer Schiffe, ZVR-Zahl 344016034  
Vereinszweck: Erforschung marinehistorischer und nautischer Sachverhalte, insbesondere unter Bezug zu Österreich, Herausgabe eines Mitteilungsblattes.

FHS-Magazin ISSN 1813-3525

Key title: Österreich Maritim

Herausgeber:

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

Blattlinie:

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

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

Nicht eigens gekennzeichnete Abbildungen und Bilder sind unter Public Domain lizenziert.

Redaktion: CvD Peter Strecha

Autoren dieser Ausgabe: Wladimir Aichelburg,  
Wilhelm M. Donko, Alfred Karrer, Oliver Trulei,  
Thomas Zimmerl,

Lektorat: Gerhard Nauer

Druck: druck.at, 2544 Leobersdorf, Aredstraße 7,  
[office@druck.at](mailto:office@druck.at)

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

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

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

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

Bankverbindung:

IBAN: AT85 6000 0005 1006 4100

BIC: BAWAATWW





## Bergungstender SMS GIGANT in der Bucht von Cigale

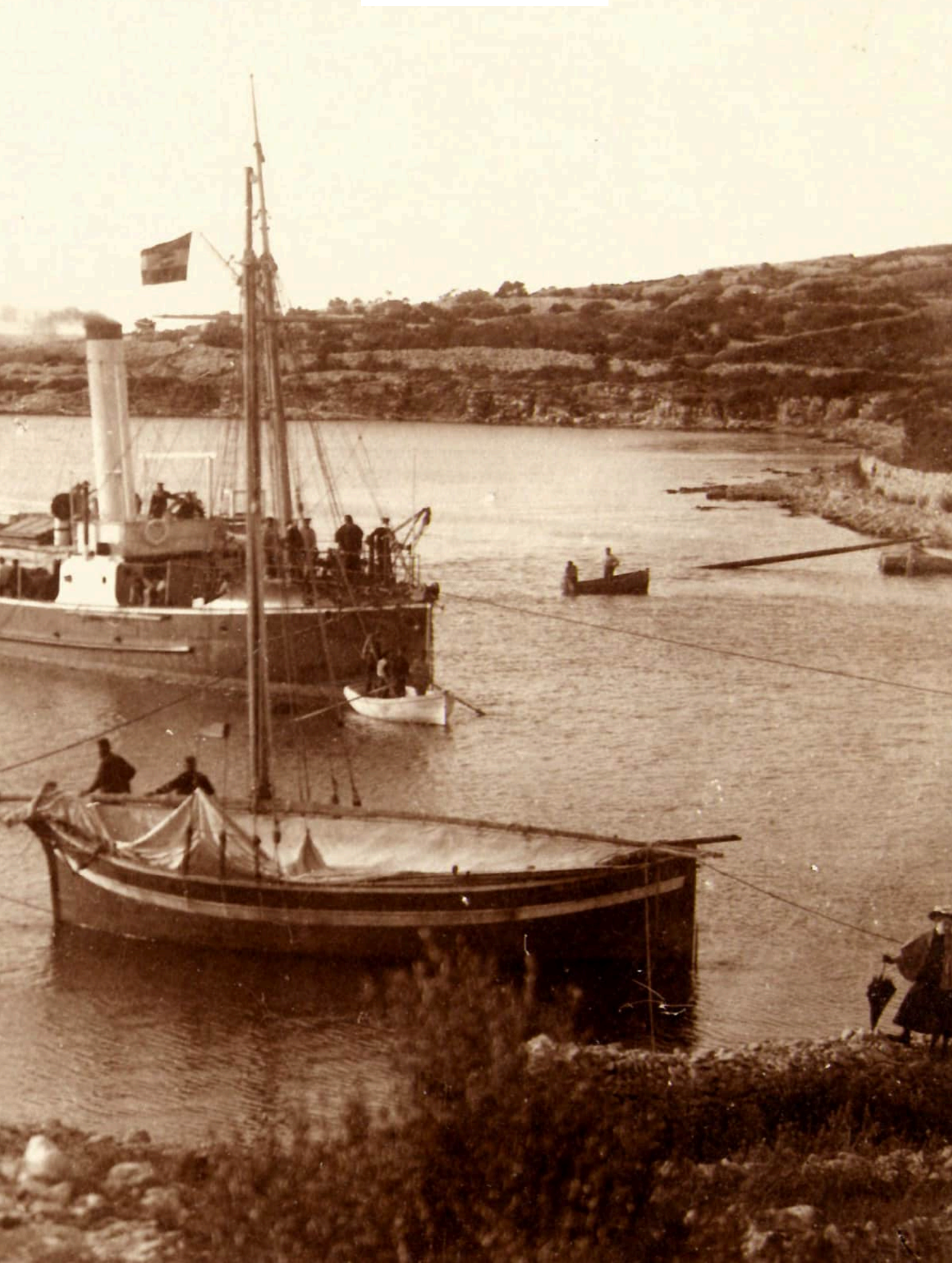
Maritimen Aufnahme, gefunden und präsentiert von Thomas Zimmel



Am 16. November 1896 scheiterte die italienische Goelette *CONTESTATO* in der Nähe der Hafeneinfahrt von Lussinpiccolo/Mali Lošinj, nachdem sie vom schweren Sturm auf einen Felsen getrieben wurde. Innerhalb von Minuten lief das Schiff mit Wasser voll und versank auf eine Tiefe von 15 Metern, wobei sich die Besatzung glücklicherweise vollständig retten konnte. Die Goelette hatte eine Ladung wertvollen Marsala-Weins aus Sizilien an Bord. Bei der Bergung von Schiff und Ladung kam der Pumpen- und Bergungstender SMS *GIGANT* der k.u.k. Kriegsmarine unter dem Kommando von Linienschiffsleutnant Heinrich Burgstaller (\*28.11.1854 in Fiume) zum Einsatz. Dem Bergungsschiff gelang es, das Wrack in der Bucht von Cigale in seichteres Wasser zu schleppen und damit die Bergung der wertvollen Ladung zu erleichtern.

Der aus Salzburg stammende Fotograf Benedikt Lergertporer (\*31. Mai 1845 in Salzburg; †14. November 1910 in Veldes/Bled) hatte sich in den 1880er Jahren als Fotograf in Veldes niedergelassen. Um die Mitte der 1890er Jahre betrieb er dann auch eine Filiale in Lussinpiccolo, wo er die Bergungsarbeiten an der Goelette *CONTESTATO* mit seiner Kamera dokumentieren konnte.







Nummer 51 Das interessante Blatt.

**Die Bergung eines Wracks mit der Ladung durch Sr. M. Schiff „Gigant“ nächst Lussinpiccolo.**  
(Voll Illustrationen.)

Die italienische Goelette „Contestato“ legte mit einer Ladung echten Mariola-Weines von Sizilien nach Lussinpiccolo, wo ihr Capitän durch den Kapitän seines Hauses Dispositionen über die Ladung erhalten sollte. Fast schon am Ziele seiner Reise, war das Segelschiff am 16. November früh gegen widrigen Wind aufstehend der Einfahrt in den Hafen von Lussinpiccolo auf wenige Meilen nahe gekommen, als das in der nördlichen Adria so häufige Umstürzen des freischen Windes in die entgegengelegte Richtung es auf die Riffe trieb. Fast in einem Augenblicke hatte sich der schwer beschädigte Schiffkörper mit Wasser gefüllt und war in 15 Meter Tiefe, wenige Faden von den Riffen entfernt gesunken.

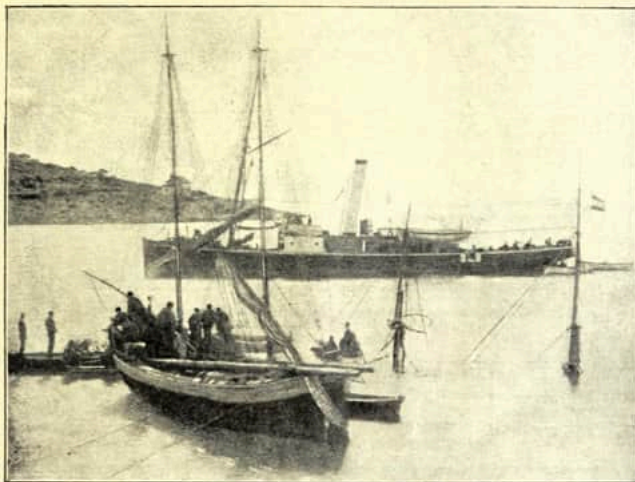
Der Agent der Versicherungsgesellschaft, bei der das Schiff mit der Ladung versichert war, wendete sich am Hilfe an die Kriegsmarine, die denn auch den für solche Rettungsgeschäften schon oft gebrauchten Schleppstender „Gigant“ unter dem bewährten Commando des Vizekapitänlieutenants Bergstaller vom Escadre sandte.

Die erwartete Lage des Wracks, die bei Verschlechterung des Wetters keine Verbesserung durch die See bezeichnen ließ; der durch Taucher constatirte hoffnungslose Zustand des Schiffkörpers, der die Ausrüstung auf dessen Bergung verzichtete machte, endlich auch die mit Rücksicht auf die Ladung gebotene Beschleunigung brachten den Commandanten des „Gigant“ auf die Idee, das Wrack, so wie es am Meeresspiegel lag, mit Hilfe des Schleppdampfers in eine leichte Bucht des Hafens von Cigale zu schleppen und so weit auf das anstehende Ufer hinaufzuführen, daß die Bergung der Ladung und Takelage ohne Taucher vorgenommen werden konnte. Diese originelle Bergungsmethode wurde sofort in Scene gesetzt und ging anstandslos vor sich. Über 800 Meter Weg legte das Wrack zurück, vom „Gigant“ über den Meeresspiegel gezogen. Der ganze Schiffsbau, die ganze Mannschaft des Commandanten, seine Detailoffiziere und des mitgeführten Personal Oberbootsmannes allhier konnten über die wenigen letzten Meter weggehen, über welche „Gigant“, seines eigenen Zuges wegen, sich nicht mehr schleppten verpacken konnte, sondern nur seine mächtige Gangschiffmaschine am Schlepptau mit sich lassen konnte, nachdem er selbst durch angebrachte starke

bald sie nicht gerettet werden kann, viel gründlicher und ungefährlicher vorgenommen als nach dem gewöhnlichen System.

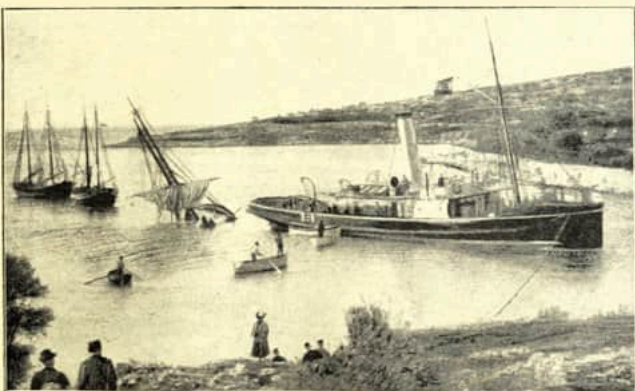
**Der Kinderraub auf offener Straße.**  
(Nicht Illustration Seite 4.)

Die Ehe des Maklers Stelio mit der ehemaligen Schauspielerin Mariette Tilo war keine glückliche. Sie konnte von der unbeschränkten Liebe nicht lassen, der sie als freie Künstlerin baldigte, und er wieder fand an den Modelken, die ihm für seine Bilder zur Verfügung standen, Gefallen. Sechs Monate waren sie glücklich, weil sie miteinander zufrieden waren, dann kamen die Schwierigkeiten und die Streitigkeiten und endlich sollten sie sich trennen. Trotzdem die Frau wollte, sein Kind sei. Er eilte nach Bitten zu versprechen, daß er wollte das kleine Mädchen behalten; sie verlobte und als er alles bringend zwei Wochen später, Stelio Frau wieder von Florenz kam Stelio mit ihrem Kind die Piazza Stefano an die Königlich fürzte von der Stalste das Kind in dem Stalstüden sich noch klar war, die mörderisch lachte, auf die rechtzeitig und wachte ihren



Die Untersuchung des untergegangenen Schiffes durch die Taucher.

Nach einer photographischen Aufnahme von Hauptmann Bergstaller.



Die Bergung eines Wracks durch Sr. M. Schiff „Gigant“ nächst Lussinpiccolo: Von dem Wrack des Schiffes gelangt ein Hehl des Decks über Wasser.

Nach einer photographischen Aufnahme von Sr. Bergstaller.

Nach dem Schiffbruch der Goelette *CONTESTATO* in der Bucht Cigale (kr. Uvala Čikat [dt. Zikade], Lošinj, Red.) telegrafierte der Assecuranz-Agent Joseph A. Cosulich von Lussinpiccolo aus an das Kriegsministerium in Wien seine Bitte um Hilfeleistung durch die k.u.k. Kriegsmarine. Von Pola aus wurde der Pumpen- und Bergungstender SMS *GIGANT* ausgesandt, der am Morgen des 18. November 1896 beim Unglücksort nahe der Hafeneinfahrt von Lussinpiccolo eintraf. Marinetaucher fanden das

Wrack in einer Tiefe von 15 Meter am Grund. Da der Schiffskörper erheblich beschädigt war, wurde eine Hebung des Wracks nicht in Erwägung gezogen. Da aber gute Chancen für die Bergung der Takelage und der Ladung bestanden, entschied sich der Kommandant des *GIGANT*, Linienschiffsleutnant Heinrich Burgstaller, zu einem damals neuartigen Manöver: es gelang den Marinetauchern, ein Tau am Wrack zu befestigen, womit der *GIGANT* die Überreste der *CONTESTATO* in seichteres Wasser in der Bucht von

Cigale schleppen konnte. Dort ragte das Wrack dann soweit aus dem Wasser, dass die weiteren Bergungsarbeiten ohne die Zuhilfenahme der Marinetaucher erfolgen konnte. Dadurch sparte sich die Versicherungsgesellschaft die teuren Stundensätze für den Tauchereinsatz. Die Tagespresse vermerkte, dass Linienschiffsleutnant Heinrich Burgstaller durch sein ungewöhnliches Manöver »lebhafteste Anerkennung der fachkundigen Lussignanener Capitäne« erfuhr.

Der Pumpen- und Bergungstender SMS *GIGANT* wurde nach den Plänen des Tenders *PLUTO* des Österreichischen Lloyds auf der Werft von San Rocco in Triest erbaut. Er lief am 18. September 1889 vom Stapel und wurde 1890 in Dienst gestellt. Das Schiff stand sowohl in Friedenszeiten, als auch in den Kriegsjahren in intensivem Einsatz. Zuletzt war der Tender in Teodo/Tivat in der Bocche di Cattaro stationiert, wo er 1920 zuerst Italien, 1921 aber endgültig der jugoslawischen Kriegsmarine zugesprochen wurde. Dort diente der Tender unter dem Namen *MOCNI* und wurde erst 1936 abgebrochen.

Wenig beachtet wurde bisher das Werk des Fotografen Benedikt Lergtporer, der am 31. Mai 1845 in Salzburg geboren wurde und 1866 den Kaufmannsladen seines Onkels in Schwaz in Tirol übernahm. Neben seinem Beruf als Kaufmann war er ein begeisterter Alpinist und Korrespondent der *Oesterreichischen Touristen-Zeitung*. In den 1880er Jahren übersiedelte er nach Zell am See, wo er sein erstes Fotoatelier eröffnete. Schon bald zog er weiter nach Veldes/Bled in Krain, wo er wegen eines Fußleidens die Bergsteigerei aufgeben musste und sich seither ganz auf die Fotografie konzentrierte. In den Wintermonaten betrieb er später ein Filial-Atelier in Lussinpiccolo. Die

vorliegende Aufnahme des Pumpen- und Bergungstender SMS GIGANT der k.u.k. Kriegsmarine entstand zwar bereits im Spätherbst 1896, das Gründungsjahr des Ateliers auf der Insel Lussin wird aber mit 1897 angegeben.

Lussinpiccolo war bereits 1892 zum klimatischen Kurort ernannt worden und verfügte mit dem Seebad Cigale auch über eine Sommerattraktion. Somit konnte der Kurort eine Winter- und eine Sommersaison bieten. Bereits in den ersten Jahren konnten jährlich fast 2.600 Kurgäste gezählt werden, deren Aufenthalt normalerweise mehrere Wochen dauerte. Das war eine ideale Kundengruppe für den Fotografen.

Die Historikerin Rita Cramer Giovannini, deren Familie von der Insel Lussin stammt, hat Leben und

Werk von Benedikt Lergetporer erforscht und veröffentlicht im Sommer 2024 in Zusammenarbeit mit Franko Neretich und Dragan Bozic das Buch »Benedikt Lergetporer fotografo in due Kurort dell'impero asburgico Veldes e Lussinpiccolo«. Auf beinahe 500 Seiten setzt der Band dem Fotografen ein würdiges Denkmal. Das Werk erscheint mit Unterstützung des »IRCI Istituto Regionale per la Cultura Istriano-Fiumano-Dalmata« ([www.irci.it](http://www.irci.it)) in Triest in der zweiten Jahreshälfte 2024.

## *Benedikt Lergetporer fotografo*

*in due Kurort dell'impero asburgico  
Veldes e Lussinpiccolo*



Rita Cramer Giovannini

con la collaborazione di  
Franko Neretich e Dragan Bozic



SMS GIGANT im Hauptkriegshafen Pola



## 155 Jahre offizielle Beziehungen Österreich-Ungarn mit Siam (Teil 1)

Anmerkungen zur k.(u.)k. Expedition nach Siam unter Kontreadmiral Petz 1869 von Wilhelm M. Donko



Im Nationalmuseum in Bangkok wurde im Frühjahr 2024 jener Vertrag über Freundschaft, Handel und Schifffahrt ausgestellt, der von Kontreadmiral Anton von Petz verhandelt und am 17. Mai 1869 unterschrieben wurde, das heißt vor genau 155 Jahren. Mit diesem Vertrag wurden auch die offiziellen Beziehungen zwischen dem damaligen Kaiserreich Österreich-Ungarn und dem Königreich Siam aufgenommen. Die derzeitigen österreichischen und ungarischen Botschafter im Königreich Thailand, Mag. Wilhelm M. Donko und Dr. Sándor Sipos, haben aus diesem Anlass die Sonderausstellung im Nationalmuseum gemeinsam besucht.

Wer sich mit der Geschichte der Etablierung diplomatischer Beziehungen zwischen dem Königreich Siam



Die beiden Schiffe wurden vor der Abfahrt nach Ostasien auch fotografiert, und zwar vom Expeditionsfotografen Wilhelm Burger. Hier das Foto der Fregatte „DONAU“, dem Flaggschiff der kleinen Escadre. (Foto W. Burger/ Sammlung Nationalbibliothek)

Ungarn, Deutschland, Italien, Spanien, Belgien usw.), nur ausgenommen die alten Seefahrtnationen, die schon viel früher in diesem Teil der Welt aktiv

waren (beginnend mit Portugal, das seine Beziehungen mit Siam auf 1511 datiert). Der Grund dafür ist leicht erklärt: es war der Bau des Suez-Kanals 1859-1869, der Europa so viel näher an Ostasien heranrücken ließ. Die durchschnittliche Fahrtzeit der Schiffe verringerte sich von ca. drei auf

nur einen Monat. Ein Wettlauf um den Abschluss vorteilhafter bilateraler Verträge begann. Auch der österreichische Marineoffizier Wilhelm von Tegetthoff erkannte früh die sich

durch den Kanal radikal verändernde Bedeutung Ostasiens für Europa und interessierte sich zunehmend für diese Region. Schon 1857 wurde er von der Marine (in Zivil) mit Geheimauftrag in den Orient geschickt. Tegetthoff sollte am Roten Meer geeignete Plätze von künftigen Kohlestationen für Ostasien-Fahrten auf dieser neuen Route ausfindig machen, sei es als mögliche Kolonien oder in einer anderen Rechtsform, wie Vertragshäfen etc. Er fuhr u.a. von Aden auf die Insel Sokotra und setzte sich nach seiner Rückkehr für deren Kauf durch Österreich ein. Ferdinand Max unterstützte die Idee zwar sehr, es kam aber nie zur Umsetzung.

Aber Mitte der 1860er Jahre machte das Kaiserreich Österreich doch Ernst mit der konkreten Planung einer »richtigen« Ostasien-Mission, nachdem bereits auch eine preußische Ostasienexpedition (nach ihrem Leiter Graf Friedrich zu Eulenburg als »Eulenburg-Expedition« bezeichnet) von 1859 bis 1862 durchgeführt worden war. Kontreadmiral Wilhelm von Tegetthoff wäre 1866 fast selbst nach Ostasien gefahren. Er hätte im Prinzip genau jene Reise absolvieren sollen, die dann im Jahr 1868 Kontreadmiral von Petz antrat. Kurz vor der Abreise der Ostasien-Mission 1866 kam aber der Krieg mit Preußen und Italien, Tegetthoff wurde zum gefeierten Sieger der Seeschlacht von Lissa. Nach Ostasien, das zu bereisen er sich immer so sehr gewünscht hatte, kam er aber nie. Dafür begleitet er 1869 zumindest den Kaiser zur Suezkanal-Eröffnung.

Nach dem Krieg mit Preußen und Italien sowie dem nachfolgenden Ausgleich mit Ungarn 1867 wurde 1868 die alte Idee einer Ostasi-



Vor der Ausfahrt der k.u.k. Expedition nach Ostasien 1868 wurde dieser Stich der beiden offensichtlich noch in Pola liegenden teilnehmenden Schiffe angefertigt. Die Bildunterschrift lautet: »Die Schiffe der österreichischen Expedition nach Japan«, dazu der Name des Künstlers und die beiden Schiffsnamen, DONAU und ERZHERZOG FRIEDRICH. Die erste Station dieser Reise zu Vertragsunterzeichnungen in Fernost war aber Siam, nicht Japan. (Privatsammlung des Autors)

(heute Thailand) und Europa befasst, wird feststellen, dass ein erheblicher Teil der europäischen Staaten erst in den 1860-er Jahren offizielle Beziehungen aufnahm (Österreich-





Portrait von Freiherr Anton von Petz mit seinem Unterschriftszug. Er war der Befehlshaber der Escadre nach Ostasien im Rang eines Konteradmirals und dazu auch als Diplomat im Einsatz. Aus Ersparnisgründen war nämlich in Wien entschieden worden, ihn auch zum Gesandten und Bevollmächtigten für die vorgesehenen Vertragsabschlüsse in Fernost zu ernennen. Er unterschrieb diese trotzdem als „Contre Admiral“. (Foto Wikipedia gemeinfrei)

en-Mission der österreichischen Marine wieder konkret aufgenommen. Auf Vorschlag Tegetthoffs wurde sein Lissa-Mitkämpfer Anton von Petz 1868 mit der Mission betraut. Hauptziel war der Abschluss von Handelsverträgen und die Etablierung eines Ministerresidenten (Gesandten) als diplomatischen Vertreter Wiens an den Höfen der noch unabhängigen Reiche in Ostasien, d.h. Siam, China und Japan. Des Weiteren sollten geeignete Persönlichkeiten und Plätze für Konsulate identifiziert und vorgeschlagen werden.

Im Herbst 1868, also sehr unmittelbar vor Eröffnung des Suez-Kanals, fuhr Kontreadmiral Anton Freiherr von Petz mit S.M. Fregatte DONAU (unter Anton Ritter von Wipplinger) und der Korvette ERZHERZOG FRIEDRICH (unter Maximilian Ritter von Pitner) - noch via Atlantik und um das Kap der Guten Hoffnung - nach Ostasien. Dann sollte eines der Schiffe in gleicher Mission nach Lateinamerika weiterfahren, das andere (ERZHERZOG FRIEDRICH) über den dann bereits passierbaren Suez-Kanal zurückkehren.

Petz trat die Reise nicht nur als Marineoffizier, sondern auch als Diplomat an. Aus Ersparnisgründen war nämlich entschieden worden, den Oberbefehlshaber der beiden Schiffe auch zum Gesandten und Bevollmächtigten für die vorgesehenen Vertragsabschlüsse zu ernennen. Österreich sollte laut den Plänen 70 % und Ungarn 30 % der Kosten tragen.

diese Expedition. Die Ungarn schickten zwei Beamte als Aufpasser mit, besser gesagt als Vertreter der besonderen Interessen der königlich ungarischen Regierung.

In bester k.u.k. Beamtentradition gibt es eine Unzahl von Instruktionen und Akten zu dieser Ostasien-Mission. Das Hauptaugenmerk war insgesamt klar handelspolitischer und konsularischer Natur, man wollte dabei auch den Eindruck kolonialer Ambitionen von vornherein vermeiden. Aber ganz ohne die Karte der Großmacht zu spielen, ging es dem Zeitgeist entsprechend natürlich auch nicht. So hieß es z.B. in den Instruktionen: »Die für diese Zwecke notwendig erachtete Machtentwicklung soll aber auch dazu dienen, um sowohl auf dem Hin- als auch auf dem Rückwege die k.u.k. Flagge auch in anderen Ländern, wo ein handelspolitisches Interesse dafür spricht,

Am 30.7.1868 genehmigte Kaiser Franz Joseph I. persönlich die ihm von Reichskanzler Beust vorgelegten Pläne für

mit dem einer Großmacht würdigen Glanze zu zeigen.«

Flaggenschiff der Escadre war die Schraubenfregatte DONAU, konkret die DONAU (I), denn es gab zwei weitere Schrauben-Segelschiffe in der österreichischen Marine mit diesem Namen. Die DONAU lief 1857 in Triest (San Marco) von Stapel, hatte eine Wasserverdrängung von 2.200 t; eine Länge von ca. 70 m, eine Breite von 13 m, Tiefgang von gut 5 m. Neben der Besegelung hatte sie eine 1.200 PS Hilfsmaschine für 9 Knoten Geschwindigkeit. Bewaffnung bei der Indienstellung 1867: 32x 30-Pfünder, 14x 24-Pfünder, 4x 4-Pfünder Geschütze. Sie war auch bereits für die ursprünglich 1866 geplante Mission als Flaggenschiff vorgesehen gewesen.

Das zweite Schiff war die Glattdeckskorvette (Schraubenkorvette) ERZHERZOG FRIEDRICH, gebaut in



Einige Mitglieder des Verhandlungsteams für den Vertragsabschluss in Bangkok wurden vom Expeditionsfotografen Wilhelm Burger in diesem Lichtbild festgehalten. Auf siamesischer Seite bestand es aus dem Königsonkel Krom Hluang Wonsa als Vorsitzenden, dazu der Minister für die Nordprovinzen, Premierminister, Außenminister und der oberste Richter des internationalen Gerichtshofes als Mitglieder. Auf österreichisch-ungarischer Seite wurde das Kernteam vom Gesandten und bevollmächtigten Minister Konteradmiral Petz geleitet (2. von links). Weitere Mitglieder waren der »erste Beamte« Ministerialrat Scherzer (stehend hinter Petz), Generalkonsul Calice, Legationsrat Herbert, Legationssekretär Trautenberg und Gesandtschaftsattaché Ransonnet. (Foto W. Burger/Sammlung Nationalbibliothek)



Aufnahme Burgers des buddhistischen Tempels Wat Arun am westlichen Ufer des Menam Chao Phraya, einem Wahrzeichen der Stadt. Das Wort „Wat“ bedeutet Tempel, „Menam“ Fluss“. (Foto W. Burger/ Sammlung Nationalbibliothek)

der Arsenalwerft in Venedig. Das Schiff war 1857 vom Stapel gelaufen, die Wasserverdrängung betrug ca. 1.700 t voll ausgerüstet; Länge ca. 67 m, Breite 12 m; Tiefgang gut 5 m. Sie hatte eine Dampfmaschine mit ca. 1.000 PS für eine Geschwindigkeit von 9 Knoten. (Für die ursprünglich 1866 geplante Mission wäre anstelle des ERZHERZOG FRIEDRICH die Fregatte SCHWARZENBERG vorgesehen gewesen.)

Am 20.9.1868 lief die kleine Escadre vom Zentralkriegshafen Pola aus, nach Triest und von dort am 18.10.1868 Richtung Fernost, zur handelspolitischen Missionsreise nach Ostasien und Südamerika. Die Fahrt nach Ostasien ging nach dem Verlassen der Adria aber vorerst noch Richtung Westen, nach Gibraltar und in den Atlantik, denn der Suezkanal war ja noch nicht fertig.

Ein Schwerpunkt der Mission war China, wo der Diplomat Heinrich Ritter von Calice als Generalkonsul bzw. Ministerresident etabliert werden sollte (mit Sitz in

Schanghai), ebenso in Tokio und in Bangkok.

Die Expedition erhielt einen recht umfangreichen Stab des Ministeriums des Äußeren zugeteilt, aber auch der am 21.1.1819 im Dorf Venitze in Siebenbürgen geborene Kontreadmiral Anton Freiherr von Petz wurde wie gesagt ganz offiziell zum Diplomaten gemacht. Als Kommodore hatte er sehr erfolgreich an der Seeschlacht von Lissa teilgenommen (als Befehlshaber des 2. Geschwaders), wurde noch 1866 zum Kontreadmiral befördert und war danach Kommandant der Marineakademie Fiume. 1868 wurde er mit »Kommando der k.k. Expedition nach Ostasien und Südamerika« betraut und war damit der erste österreichisch-ungarische Admiral in ostasiatischen Gewässern (in offiziellen Schriftstücken wurde damals noch oft die Verwendung »k.k.« anstelle »k.u.k.« verwendet).

Linienschiffs-Kapitän Anton Ritter von Wipplinger war Kommandant der Fregatte DONAU, Fregatten-Kapitän Maximilian Ritter von Pitner Kommandant der Korvette ERZHERZOG FRIEDRICH.

Der bekannte Wissenschaftler und Ministerialrat Karl von Scherzer wurde zum Leiter des kommerziellen und wissenschaftlichen Dienstes bestimmt, er stieg erst in Singapur zu. Scherzer war unter Commodore Wüllersdorf-Urbair der Leiter des wissenschaftlichen Teams der berühmten NOVARA-Expedition 1857-59 gewesen, vielmehr noch aber der Erfolgsautor des daraus entstandenen Bestsellers über diese Weltreise. Er war dadurch eine sehr bekannte Persönlichkeit des öffentlichen Lebens geworden. Inzwischen arbeitete er im Handelsministerium in Wien, wo Wüllersdorf-Urbair bis 1867 Handelsminister war.

Scherzer veröffentlichte seine Eindrücke 1872 in Buchform, der Titel lautete: Scherzer, Dr. Karl von:

*»Fachmännische Berichte über die österreichisch-ungarische Expedition nach Siam, China und Japan. (1868-1871) Im Auftrag des k. k. Handelsministeriums redigiert und herausgegeben von Dr. Karl von Scherzer, Ersten Beamten der Expedition. Stuttgart, Julius Maier, 1872«.*

Die diplomatischen und konsularischen Beamten:

- ▷ Heinrich Ritter von Calice: Generalkonsul
- ▷ Gabriel Freiherr Herbert-Rathkeal: Legationsrat
- ▷ Constantin Freiherr von Trautenberg: Legationssekretär
- ▷ Eugen Freiherr von Ransonnet, Geysa von Bernath: Gesandtschaftsattaché
- ▷ Ladislaus von Hengelmüller, Rudolf Schlick: Generalkonsulatskanzler
- ▷ Ottokar Pfisterer: Ministerial-Official
- ▷ Dazu kamen zahlreiche fachmännische Begleiter und Berichterstatter

Diese wichtige Ostasien-Mission verlief nicht konfliktfrei, aus allen Berichten geht klar hervor, dass Ministerialrat Scherzer und Kontreadmiral Petz nicht gut miteinander auskamen. Scherzer sah sich als „Erster Beamter der Mission“ (siehe auch seinen Buchtitel), aber Kontreadmiral Petz, als der tatsächliche militärische Oberbefehlshaber und zugleich der diplomatische Bevollmächtigte, war nicht bereit, ihm eine Sonderstellung zuzugestehen, die er offensichtlich nicht in aktenkundig so ganz klar definierter Form verbrieft hatte. Scherzer, der erst in Singapur zugezogen war, schrieb bereits wenige Tage nach seiner Ankunft in Bangkok persönlich an Reichskanzler Graf von Beust, unter Aufzählung diverser allerhöchster Entschließungen und Dekrete, die seine Stellung als ersten Beamten der Mission untermauern sollten, dass er ja wohl auch berechtigt sein müsse, an offizi-



ellen Empfängen und an den Vertragsverhandlungen Teil zu nehmen, »gleich dem Leiter des Sekretariates«. Petz hatte ihn nämlich schlichtweg in der Vorhalle warten lassen.

Dieser im Brief an Beust erwähnte Leiter des Gesandtschaftssekretariates war der Diplomat Legationsrat Gabriel Freiherr von Herbert-Rathekeal (1832–1889); mit dem geriet er auch in Streit, ebenso mit dem designierten Ministerresidenten, Heinrich Ritter von Calice.

Einen in weiterer Folge sehr tragischen »Zwischenfall« gab es in Siam noch um den an Bord der DONAU eingeschifften Infanterie-Unterlieutenant Friedrich von Beust, dem 26-jährigen Sohn des Reichskanzlers. Petz gab ihm den aus seiner Sicht ehrenvollen Auftrag, das Kommando über das Detachment von 24 Mann Marineinfanterie beim Einzug der österreichischen Delegation in Bangkok zu übernehmen, was dieser mit vorgespeltem »Unwohlsein« ablehnte. Petz scheint sich darüber geärgert zu haben, denn er wollte nur nett zu ihm sein und vermutete aktenkundig, dass »der Herr Sohn«, wie er schrieb, wohl gegenüber seinen Kameraden den »Schein der Protection zu vermeiden wünscht«. Der Sohn des Reichskanzlers kam mit seinen Lebensumständen auf dieser Reise nicht zurecht und nahm sich später, am 28.6.1870 in Honolulu, an Bord der Fregatte DONAU das Leben.

Eine besonders interessante Figur der Expedition ist der ungarische Zoologe János Xántus (auch John oder Johann Xantus). Er vertrat gemeinsam mit dem fachmännischen Berichterstatter Baron Kaas die speziellen Interessen der königlich ungarischen Regierung und interne Konflikte waren damit vorprogrammiert. Er war (zu seinem Leidwesen) auf der Korvette ERZHERZOG FRIEDRICH eingeschifft worden, nicht auf dem Flaggenschiff DONAU, wo alle wich-



Der ungarische Zoologe János Xántus vertrat bei der k.u.k. Ostasien-Expedition die Interessen der königlich ungarischen Regierung, war also eine Art Aufpasser für Budapest. Ungarn zahlte 30% der Kosten des Unternehmens, Österreich 70 %. (Foto: Wikipedia gemeinfrei)

tigen Persönlichkeiten waren. Der Streit war schon früh losgegangen, als Xántus besonders schöne Objekte exklusiv für Budapester Museen sammeln wollte. Auch wollte er z.B., dass der Tierpräparator Alois Kraus, der offiziell Baron Ransonnet zugeteilt war, auch für ihn arbeite. Xántus begann sich nun schriftlich bei den ungarischen Behörden über Scherzer zu beschweren und schrieb auch von Bangkok aus bittere Beschwerdeberichte nach Budapest und Wien. Die Marineoffiziere würden den Ausgleich von 1867 innerlich zutiefst ablehnen, auch auf allen offiziellen Schriftstücken würde nur die Bezeichnungen »k.k.« oder »österreichisch« verwendet, anstelle von »k.und k.« und »österreichisch-ungarisch«, Petz nenne sich nur »österreichischer Gesandter« und alle Offiziere würden immer wie Angehörige einer deutschen Großmacht auftreten. Mit Scherzer kam er noch deutlich weniger zurecht als mit Petz. Es dauerte nicht lange, bis die Vorwürfe in ungarischen Zeitungen veröffentlicht wurden und das Ministerium des Äußern in Wien sah sich zu

»genauen und strengen« Untersuchungen genötigt, bei denen aber nicht viel herauskam.

Den Ausgleich von 1867 hatten 1869 wohl in der Tat viele Marineoffiziere innerlich noch nicht akzeptiert. War die österreichische Marine bis 1848 noch völlig vom italienischen Nationalismus dominiert gewesen, musste sie sich nun den Vorwurf gefallen zu lassen, zu deutschnational geworden zu sein. Ungarn drängte aber vehement auf seine nationale Rolle im dualen Reich und begann in seiner Reichshälfte eine Politik der Magyarisierung. Die Zentralstellen in Wien und Budapest kamen dann erst in weiterer Folge immer besser mit den Realitäten des Dualismus der k.u.k. Monarchie zurecht; wirklich lösbar war das gesamte Nationalitätenproblem der Monarchie aber natürlich nie.

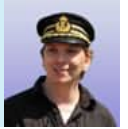
Xántus wurde nach seiner Rückkehr Direktor des Budapester Museums für Völkerkunde. Er starb am 13.12.1894 in Budapest. Er hat viel dafür getan, dass Siam bzw. Thailand in Ungarn etwas bekannt wurde. Die ungarische Botschaft in Thailand hat deshalb erfolgreich durchgesetzt, dass eine Straße in Bangkok nach ihm benannt und in einem Bangkokker Park eine kleine Statue von ihm aufgestellt wurde. Die offizielle Einweihung nahm der ungarische Außenminister Péter Szijjártó im März 2024 persönlich vor, gemeinsam mit Bangkoks Gouverneur Chadchart Sittipunt.

(Wird in Österreich Maritim, Ausgabe 87 fortgesetzt)



## Der österreichische (Marine-)Astronom Johann Palisa

Text und Bilder: Oliver Trulei (KMA)



Johann Palisa wurde am 6. Dezember 1848 in Troppau/österr. Schlesien geboren. Dort besuchte er die Volksschule und das Gymnasium, wo bereits seine mathematische Begabung erkannt wurde. Danach studierte er von 1866 bis 1870 an der Universität Wien Mathematik und Astronomie, promovierte aber erst 1884 zum Dr. phil. Zu Palisas Studienzeit unterrichteten an der Universität Carl Ludwig von Littrow, Edmund Weiß und Theodor von Oppolzer, mit denen Palisa später in enger Verbindung stand.

1870 wurde er Assistent an der (alten) Universitätssternwarte in Wien, 1871 Adjunkt<sup>1</sup> an der Sternwarte in Genf.

Nach Aufforderung von Weiß be-



*Johann Palisa war unter anderem Vorstand der Marine-Sternwarte Pola und erfolgreichster Kleinplaneten-Entdecker Österreichs.*

warb er sich 1871 um den Posten des Vorstandes der Marinesternwarte in Pola. Mit Entschluss vom 9. November 1871 wurde er – im Alter von nur 23 Jahren (!) – zum provisorischen<sup>2</sup> Vorstand der Marine-Sternwarte in Pola ernannt. Im selben Jahr wurde das neue Gebäude für das k.k. hydrographische Amt fertiggestellt. Das 65 m lange Bauwerk am Monte Zaro

besaß zwei Türme mit Drehkuppel für die Sternwarte.

Das k.k. hydrographische Amt gliederte sich in vier Abteilungen:

- Sternwarte
- Seekarten-Depot
- Instrumenten-Depot, und
- Marine-Bibliothek.

Die Obliegenheiten bestanden aus der Sammlung und Verwaltung der Seekarten, der nautischen Hilfsbücher sowie der Korrektur der Karten und Überprüfung der Instrumente. Die an die Kriegsschiffe abgegebenen nautischen Instrumente und Karten mussten regelmäßig überprüft werden. Zudem wurden vom k.k. hydrographischen Amt verschiedene Fachpublikationen herausgegeben<sup>3</sup>. Pflicht aller Vorstände war

es, sich über alle einschlägigen Erfindungen und Publikationen auf der Höhe der Zeit zu halten und die Marine von allem Wissenswerten in Kenntnis zu setzen. Der Vorstand der Sternwarte vertrat zudem den Direktor des k.k. hydrographischen Amtes.

Am 12. Februar 1874 erhielt Palisa »in Anerkennung seiner Verdienste um die mitteleuropäische Gradmessung« das Ritterkreuz des Franz-Joseph-Ordens. Es blieb Palisas einzige österreichische Auszeichnung.

Am 18. März 1874 gelang ihm nach systematischer Suche die erste Neuentdeckung. Es war der 136. entdeckte Planetoid. Dem Entdecker

fiel, wie üblich, die Namensgebung zu. Palisa wählte dafür sein Heimatland und nannte es »Austria«.

Am 8. April 1875 besichtigte Kaiser Franz Joseph I. das k.k. hydrogra-



phische Amt und gab zwei von Palisa entdeckten Planetoiden die Namen »Polana« (142) und »Adria« (143). Ein großes Anliegen war dem Astronomen – im Gegensatz zu anderen Forschern – die »Sicherung« der entdeckten Himmelskörper, also der verlässlichen Bahnbestimmung, da viele der entdeckten Kleinplaneten noch vor Bekanntwerden der Bahnelemente durch mangelnde Koordinaten wieder verloren gingen.

Aufsehen erregte Palisa im Dezember 1875 durch das Wiederauffinden des Planetoiden Maja (66), welcher 1861 entdeckt worden war und seither nicht mehr gesichtet wurde, sowie jenes von Camilla (107) im darauffolgenden Jahr.

Für die Auffindung von Maja erhielt er von der Pariser Akademie der Wissenschaften 1876 den an Ausländer sehr selten verliehenen »Lalande-Preis« für Astronomie.

1879 meinte der Direktor des k.k. hydrographischen Amtes: »Es wäre sehr erwünscht, daß ihm (Palisa, Red.) Gelegenheit geboten wird, eine etwa zweimonatliche Einschiffung auf einem der Schiffe S.M. Flotte durchzumachen, damit er sich auch an Bord gründlich mit allen Anforderungen der Pilotage vertraut machen kann.« Daher machte er

<sup>1</sup> Alte Bezeichnung für Assistent

<sup>2</sup> Die Ernennung zum definitiven Vorstand erfolgte am 4. März 1873. Das Jahresgehalt betrug 2.000 Gulden (2015 ≈ € 21.800,-)

<sup>3</sup> z.B.: ab 1862: »Almanach der k.k. Kriegsmarine«, ab 1873: »Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens«.



1877 die Übungsreise der Akademie-Zöglinge auf S.M. Korvette DANDOLO mit. Die Reise führte von Fiume nach Korfu, Malta, Neapel, Messina, Lissa, Lussinpiccolo, Pola und wieder zurück nach Fiume und dauerte vom 1. Juli bis zum 16. September. In seiner Qualifikationsliste heißt es dazu: »...bedarf aber noch einer weiteren Einschiffung (außerhalb der Adria) um sich an Bord mit allen Anforderungen des Navigationsdienstes vertraut zu machen.« Dazu kam es aber nicht mehr, und die Reise auf DANDOLO blieb seine einzige.

1880 folgte Palisa dem Ruf von Direktor Edmund Weiß von der Wiener Universitätssternwarte und wurde Adjunkt an diesem Institut. Hinsichtlich seiner Stellung verschlechterte er sich damit gegenüber Pola. Doch in Wien hatte Palisa das damals größte Fernrohr der Welt (siehe auch Kasten auf Seite Seite 14) zur Verfügung!

Die Sternwarte wurde 1874 bis 1879 auf der Türkenschanze im Ringstraßenstil von den Theater-Architekten Hermann Helmer und Ferdinand Fellner gebaut und ist architektonisch gesehen wohl eine der schönsten der Welt. Mit einer Länge von 101 m und einer Breite von 73 m gilt diese bis heute als größte baulich geschlossene Sternwarte der Welt. Der vollständige Umzug des Instituts für Astronomie war erst 1882 abgeschlossen. Die Eröffnung erfolgte am 5. Juni 1883 in Anwesenheit von Kaiser Franz Joseph I.

Die Liste der Entdeckungen in Wien begann am 19. Mai 1881 mit der Auffindung des Planeten 220, den er zu Ehren des Kaiserhauses und dessen Kronprinzessin »Stephanie« nannte.

1883 nahm er an der französischen Sonnenfinsternis-Expedition auf dem Carolina-Atoll, nordwestlich von Tahiti, teil. Die nötige finanzielle Unterstützung erhielt er von der Akademie der Wissenschaften.

Gemeinsam mit dem Astronomen Max Wolf aus Heidelberg gab er ab 1900 den »Palisa-Wolf-Sternenatlas« heraus.

1906 erhielt Palisa eine weitere französische Auszeichnung. Von der Pariser Akademie der Wissenschaften<sup>4</sup> erhielt er den Valtz-Preis. Begründet wurde dies mit Palisas Leistung »ein beträchtliches Kontingent von Positionsbestimmungen geleistet zu haben, so daß zahlreiche Planeten aus der Gefahr, in Verlust zu geraten, gerettet worden seien.« 1906 wurde er zum Regierungsrat und 1908 Vizerektor der Universitätssternwarte ernannt.

Trotz seiner intensiven Arbeit war Palisa bemüht, Astronomie auch der breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Er verfasste populärwissenschaftliche Artikel und hielt an Volkshochschulen und in der Urania Vorträge. 1910 mietete er den Musikvereinsaal, um über den Halley'schen Kometen einen Vortrag zu halten.

1919 erfolgte die Versetzung in den Ruhestand bei gleichzeitiger Ernennung zum Hofrat. Da er jedoch seine praktisch-wissenschaftliche Tätigkeit nicht aufgeben wollte, erhielt er vom Unterrichtsministerium die Genehmigung, seine Beobachtungen weiterhin an der Sternwarte durchführen zu können.

Am 4. März 1921 wurde Palisa »Bürger der Stadt Wien«<sup>5</sup>. Johann Palisa starb am 2. Mai 1925 in der Türkenschanzstraße 17 und wurde am 5. Mai auf dem Wiener Zen-

tralfriedhof in einem Ehrengrab der Stadt Wien (Gruppe 33A, Reihe 1, Nummer 29) bestattet. Den Grabstein gestaltete der Bildhauer Hans Bitterlich, auf dem zu lesen ist: »Sic itur ad astra«<sup>6</sup>.

Palisas Leistungen sind deshalb so



Verbliebener Teil der früheren Marine-Sternwarte Pola  
Bild H. Raab, Lizenz cc by-sa

herausragend, weil er seine Entdeckungen der Kleinplaneten ausschließlich durch Beobachtungen am Teleskop machte und nicht, wie damals bereits üblich auf fotografischem Wege oder mit einem automatischen Suchprogramm. Seine Art erfordert sehr viel Ausdauer und genaues Beobachten, um auf diese Art so erfolgreich auf Planetenjagd zu gehen. Insgesamt entdeckte er 123 Kleinplaneten und hält damit den Rekord für deren visuelle Ent-



Zwei von Johann Palisa entdeckte Kleinplaneten:  
Oben (253) Mathilde (12.11.1885),  
unten (243) Ida (29.9.1884).

<sup>4</sup> Palisa wurde nie Mitglied der Wiener Akademie der Wissenschaften.

<sup>5</sup> Die Auszeichnung wird seit 1919 verliehen. Nicht zu verwechseln mit dem »Ehrenbürger«

<sup>6</sup> Lt. »So erlangt man Unsterblichkeit« (wörtlich: »So wird zu den Sternen gegangen.«)

deckung. Johann Palisa war einer der weltbesten Entdecker kleiner Planeten und ist bis dato Österreichs erfolgreichster Kleinplaneten-Forscher.

Über sein Privatleben ist leider nur wenig überliefert. Bekannt ist, dass er 1873 Florentine heiratete; mit ihr hatte er sieben Kinder, von denen drei zu seinen Lebzeiten starben. Nach dem Tod seiner ersten Ehefrau (1901) heiratete Palisa 1902 Anna, diese Ehe blieb kinderlos.

#### *Posthume Erbrungen*

Der am 4. Juli 1919 vom deutschen Astronomen Max Wolf entdeckte Asteroid (914) wurde ihm zu Ehren »Palisana« benannt.

Am 6. März 1929 wurde mit Beschluss des Gemeinderatsausschusses für Kultur eine Gasse in Wien-Oberlaa *Palisagasse* benannt.

1935 wurde von der IAU (Internationale Astronomische Union) ein Einschlagkrater auf der Mondvorderseite nach Johann Palisa benannt. Von den Kleinplaneten, die er entdeckte, wurden zwei von Raumsonden besucht; 1993 der Kleinplanet Ida (243) von der Raumsonde GALILEO, und 1997 Mathilde (253) von der Raumsonde NEAR.

Am 15. Oktober 2000 wurde an der Stelle, an der sich Palisas Geburtshaus in Troppau<sup>7</sup> befand, eine Ge-

denktafel enthüllt. Im Zuge der Namensänderungen der Polaer Straßennamen wurde eine Straße in »Palisana Ulica« umbenannt.

#### Literatur:

Christ, „Geschichte der k.k. Kriegsmarine während der Jahre 1867-1871“, Wien 2017

Gareis, „Geschichtliche Darstellung der Entwicklung des k.u.k. Hydrographischen Amtes“, Pola 1897

Jäger-Sunstenau „Die Ehrenbürger und Bürger ehrenhalber der Stadt Wien“, Wien 1992

Knoll, „Österreichische Naturforscher, Ärzte und Techniker“, Wien 1957

Pärr, „Wiener Astronomen“, phil Dipl., Wien 2001

Rheden, „Johann Palisa“, Wien 1925

Trulei, „Ahnengalerie der k.(u.)k. Kriegsmarine“, unv. Manuskript

<sup>7</sup> Heute: Opava in Tschechien.

## Die »Neue Sternwarte der Universität Wien«

1842 übernahm Karl Ludwig von Littrow die Leitung des Institutes, das bereits eine lange Historie aufweist:

- Bereits 1551 wurden die Jesuiten mit der Führung der Wiener Universität betraut, und 1714 wurde das Museum Mathematicum mit optischen, geodätischen, astronomischen und geometrischen Gerätschaften nebst einer Sammlung von Erd- und Himmelsgloben eingerichtet.
- Pater Joseph Franz (1704-1776) erbaute auf dem Dach des Kollegengebäudes eine eigene Sternwarte als erstes ständiges Observatorium Wiens.
- 1753-1754 wurde auf den Dächern neben der Aula neben der Jesuitenkirche ein weiteres Observatorium erbaut.
- Erzherzogin (»Kaiserin«) Maria Theresia begründete 1755 auf Anregung von J. J. V. Trautson ebenfalls eine Universitätssternwarte. Das Jesuitenkolleg wurde 1773 aufgehoben und die Baulichkeiten wurden in die Universität integriert.
- 1825 Umbau: Ersatz älterer Instrumente, neuer Aufbau mit großem Beobachtungssaal.
- Erste Forschungen waren u.a. »Ephemerides astronomicae ad meridianum Vindobonens«: Positionsmessungen von Sternen und Längenbestimmungen.

Der Standort inmitten der Wiener Innenstadt erwies sich zunehmend als ungünstig. Durch Erschütterungen, Unruhe und



Verschmutzung der Luft sowie auch durch die zunehmende Lichtverschmutzung wurden die astronomischen Beobachtungen und insbesondere präzise Positionsbestimmungen (für Sternatlanten) stark eingeschränkt.

Nach mehreren nicht gehehmigten Vorschlägen wurde durch Littrow ein detailliertes, neues Konzept erarbeitet. 1858 erfolgte nach Aufhebung des Bauverbotes am Linienwall und dessen Vorwerken die Genehmigung für einen Neubau auf der Türkenschanze.

Das eindrucklichste Instrument in der reichhaltigen und qualitativ hochwertigen Geräteausstattung war der »Große Refraktor«, ein Linsenteleskop mit 68 cm Apertur und einer Brennweite von 10,5 m. Es war zur Zeit seiner Anschaffung der größte Refraktor der Welt und auch das leistungsfähigste Gerät zu seiner Zeit.



Großer Refraktor der Universitätssternwarte Wien  
Bild Franz Kerschbaum, Lizenz GNU FDL



## Buchbesprechungen

Neuere oder interessante ältere Veröffentlichungen zu maritim(historisch)en Themen

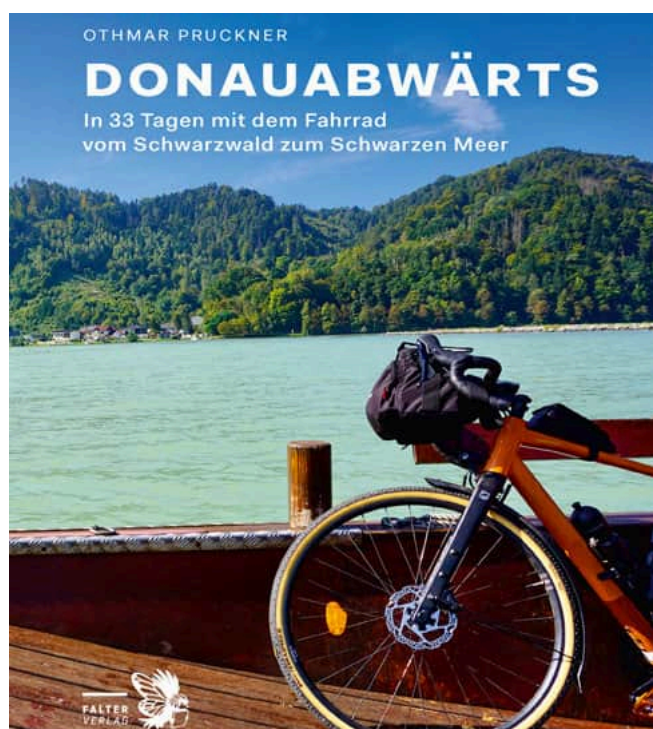
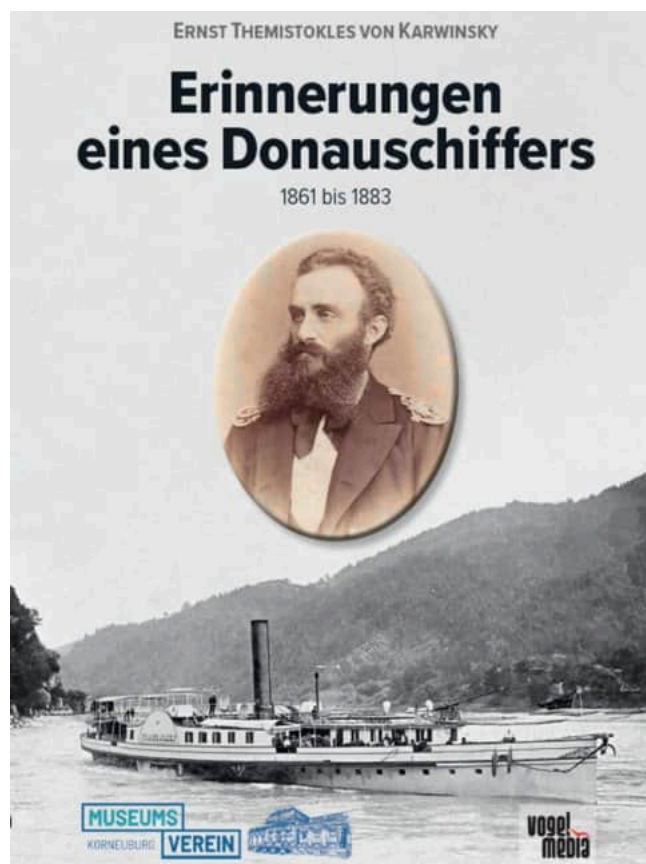


Der *Museumsverein Korneuburg* hat auch einen Schwerpunkt auf dem Bereich der mechanisierten Schifffahrt und der Schiffswerft Korneuburg. Daher hat man sich entschlossen, das im Nachlass eines Donaukapitäns von seinem Urenkel aufgefundene Tagebuch aus den Jahren 1861 bis 1883 in Buchform herauszubringen.

Diese Aufzeichnungen geben nicht nur ein interessantes Kapitel in der Entwicklung der Donauschifffahrt und der dominierenden Rolle der damals größten Binnenschifffahrtsreederei weltweit wieder, sondern erinnern durch ihre sehr anschaulichen Einblicke in die damals herrschenden gesellschaftlichen und politischen Lebensumstände auch an die nationale Vielfalt der österreichisch-ungarischen Monarchie im Bereich der mittleren und unteren Donau.

Das Buch, welches im Verlag Vogel Media in Zusammenarbeit mit dem Museumsverein Korneuburg erschienen ist, enthält neben zahlreichen Fotos auch eine kurze Darstellung des historischen Hintergrundes.

Auf diese Weise sollen die Ausführungen von Kapitän Ernst Themistokles von Karwinsky ergänzt werden und gleichzeitig soll zu einem besseren Verständnis seiner abwechslungsreichen Schilderungen beigetragen werden.



Die Donau verbindet seit Jahrtausenden Länder, Menschen und Kulturen. Sie ist für die blühende Flora und Fauna in ihrem Gebiet verantwortlich, die die meisten nicht wirklich kennen. Autor *Othmar Pruckner* widmet sich dem Strom und seinen Ufern aus einer einzigartigen Perspektive – und traf bei seiner Unternehmung mit unserem *Kapitän Edgar Wilhelm* bei dessen »Clean Danube«-Expedition (siehe Österreich Maritim 82/2023) zusammen.

Für sein neues Buch »Donauabwärts« begibt er sich aufs Rad und porträtiert bekannte sowie vergessene Orte entlang der *3.300 Kilometer langen Reise* quer durch Europa. Die Radfahrt durch acht von zehn Donaustaaten öffnet völlig neue Blickwinkel auf eine oft fremd anmutende Welt. Ein allgemeiner Teil zu Geschichte, Natur und Kultur schildert die Besonderheiten des »Donauraums«.

170 Fotos liefern ein authentisches Bild der Reise, elf Karten und zusätzlich 33 GPS-Dateien helfen auch dabei, nicht vom richtigen Weg abzukommen.

## Gedenktage der österreichischen Kriegsmarine 2024 (Teil 1)

Zusammengestellt von Oliver Trulei



### Vor 220 Jahren 1804

Die Brigg ORESTE geriet am 20. Dezember vor Cadix in einen schweren Sturm. Der Kommandant, Linienschiffsleutnant Charles Comte Mogniat de Pouilly musste das Schiff zwischen St. Martin und Les Puntales an Strand setzen. Dabei kamen zwei Mann ums Leben. In der stürmischen Nacht strandeten noch 23 weitere Schiffe. Die Brigg ORESTE konnte später als einziges dieser Schiffe wieder flott gemacht werden.

### Vor 200 Jahren 1824

Am 15. Dezember wurde der spätere Kontreadmiral Joseph Zaccaria in Triest geboren. Er trat aus der Handelsmarine kommend 1848 in die k.k. Kriegsmarine ein. Er konnte sich 1859 im Feldzug gegen Frankreich als Kommandant des Raddampfer CURTATONE auszeichnen und erhielt dafür das Militärverdienstkreuz. 1864 war er Kommandant vom Raddampfer KAISERIN ELISABETH in der Nordsee. Es folgten zahlreiche Verwendungen als Kommandant, wie auf den Schraubenfregatten SCHWARZENBERG und NOVARA. 1875 kommandierte er die Jacht MIRAMAR während der Reise von Kaiser Franz Joseph nach Dalmatien und Venedig. Anlässlich seiner Pensionierung wurde er 1881 zum Kontreadmiral befördert. Er starb am 1885 in Triest.

### Vor 190 Jahren 1834

Am 20. Februar wurde der spätere Oberste Schiffbauingenieur Moritz Soyka in Wien geboren. Er trat 1852 in die k.k. Kriegsmarine ein und wurde in das Schiffbau-Korps übernom-

men. Er leitete den Bau der Panzerfregatte ERZHERZOG FERDINAND MAX und des Kasemattschiffes LISSA. Er entwarf die Radjacht GREIF, sowie die Turmschiffe KRONPRINZ ERZHERZOG RUDOLF und KRONPRINZESSIN ERZHERZOGIN STEPHANIE. 1883 wurde er zum Obersten Schiffbauingenieur ernannt. Später konstruierte er den Torpedokreuzer TIGER und weitere kleinere Schiffe. 1890 trat Soyka in den Ruhestand und verstarb am 7. September 1913 in Graz.

### Vor 180 Jahren 1844

Am 2. Mai wurde in Lemberg, Galizien der spätere Linienschiffskapitän Emil Edler von Wohlgemuth geboren. Er trat am 3. Mai 1859 als provisorischer Marinekadett in die k.k. Kriegsmarine ein. Weder 1859 noch während der Kriege 1864 und 1866 ergab sich für ihn die Gelegenheit, an einem Gefecht teilzunehmen. Es folgten zahlreiche Einschiffungen und Einteilungen. Bekannt wurde er als Leiter der Polar-Expedition auf Jan Mayen von 1882 bis 1883. Hierfür erhielt er den Orden der Eisernen Krone 3. Klasse. Von 1885 bis 1887 war Wohlgemuth Flügeladjutant bei Kronprinz Erzherzog Rudolf. Danach war er bis 1889 Kommandant der Korvette FASANA bei der Missionsreise nach Ostindien und Ostasien. Anschließend war er bis zu seiner Versetzung am 1. Oktober 1894 in den Ruhestand in der Marinesektion tätig. Wohlgemuth starb am 27. Jänner 1896 in Wien und



wurde auf dem Zentralfriedhof beigesetzt.

Am 22. September wurde in Komotau, Böhmen der spätere Vizeadmiral Gustav Ritter von Brosch geboren. 1859 wurde er wegen des Kriegs vorzeitig aus der Marineakademie ausgemustert und machte diesen auf Schraubenkorvette DANDOLO mit. Den Krieg 1864 gegen Dänemark machte er auf der Panzerfregatte JUAN D' AUSTRIA mit. 1866 bewährte er sich als Kommandant einer Geschützsektion auf dem Linienschiff KAISER. 1871 wurde er erster Offizier auf dem Expeditionsschiff ADMIRAL TEGETHOFF. 1879/80 nahm er an der Amerikareise der Korvette SAIDA teil. Es folgten verschiedene Schiffskommandos, ehe er 1904 in den Ruhestand trat. Er starb am 18. August 1924 in Graz.

### Vor 170 Jahren 1854

Am 6. Mai wurde in Ferrara, Kirchenstaat, der spätere Vizeadmiral Alois von Bonda-Kunsti geboren. Er trat am 8. Juli 1871 als Seekadett 2. Klasse in die k.k. Kriegsmarine ein. Es folgten zahlreiche Diensterteilungen zur See und zu Land. 1884 bis 1886 nahm er an der Weltumsegelung der Korvette SAIDA teil. 1887 übernahm er mit TORPEDOBOOT XIV sein erstes Schiffskommando. Kunstis Spezialfach wurde das Telegrafwesen, in dem er zahlreiche Funktionen übernahm. Ab 1892 war er als GDO (Gesamtdetailoffizier, Red.) auf einigen Schiffen im Einsatz. 1897 wurde er Stellvertreter Kommandant der Marineakademie in Fiume. Von 1902 bis 1905 war er Kommandant des Matrosenkorps und wurde 1908 Komman-



dant der Marineakademie in Fiume. 1911 wurde er Stellvertreter von Marinekommandant Montecuccoli und zum Vizeadmiral befördert. 1913 trat er in Ruhestand und zog nach Graz, wo er am 10. Mai 1930 verstarb und auf dem Friedhof St. Peter beigesetzt wurde. Bonda war Ehrenpräsident des Landesverbandes Steiermark vom Marineverband.

Am **2. November** wurde in Mitrovica, Militärgrenze, der spätere Vizeadmiral Adolf Sobieczky geboren. Er trat am 10. November 1871 als Seespirant in die k.k. Kriegsmarine ein. Es folgten zahlreiche Einschiffungen und Einteilungen. Vom 1882 bis 1883 war er Mitglied der Polar-Expedition auf Jan Mayen, wofür er später das Ritterkreuz des Franz-Joseph-Ordens erhielt. Danach folgten zahlreiche Diensterteilungen zur See und zu Land. 1902 wurde er Kommandant des Kreuzers TIGER, dann war er beim »Marinetechnisches Komitee«, später Kommandant des Schlachtschiffes WIEN. 1908 bis zu seiner Pensionierung 1911 war er Kommandant des Hydrographischen Amt Pola. 1912 wurde er noch zum Vizeadmiral befördert. Sobieczky starb am 10. April 1934 in Baden und wur-



Vizeadmiral Alfred Freiherr von Koudelka

de auf dem Grinzinger Friedhof beerdigt.

## Vor 160 Jahren 1864

Am **21. März** wurde in Großwardein, Ungarn der spätere Vizeadmiral Alfred Freiherr von Koudelka geboren. Er trat am 1. Juli 1882 als Seekadett 2. Klasse in die k.k. Kriegsmarine ein und machte mit ERZHERZOG FRIEDRICH die Reise nach Südamerika, Südafrika und Westindien mit. Es folgten zahlreiche Einteilungen zur See und an Land. 1899 reiste er mit KAISERIN ELISABETH nach China, wo er einen Pachthafen auskundschaften sollte, jedoch wurde dann aus dem Projekt nichts. Koudelka war auch schriftstellerisch tätig und verfasste zahlreiche Artikel und Bücher. Nach zahlreichen Schiffskommandos wurde er 1913 Seebezirkskommandant in Triest. Bei Kriegsausbruch organisierte er seine Streitkräfte feldmäßig. Er bildete das »Seebataillon Triest«, das »k.k. Triester Jungschützenkorps«, einige Kompanien, sogar eine Marine-Radfahrerkompanie. Mit diesen kämpfte er erfolgreich in den zahlreichen Isonzo-Schlachten mit und wurde mehrmals belobigt und ausgezeichnet. Am 1. November 1917 wurde er zum Vizeadmiral befördert. Mit seiner eigenwilligen Auslegung der Uniformvorschrift machte er sich wenig Freunde. Im Juli 1918 wurde er beurlaubt und trat mit 1. November 1918 in den Ruhestand. Koudelka starb am 4. Februar 1947 in Bad Hall.

Am **14. April** verließ die Fregatte NOVARA unter Linienschiffskapitän Richard von Barry (\* 17. Juni 1825 Genua † 16. März 1866 Triest) Miramar. An Bord war Erzherzog Ferdinand Max samt Gefolge, um die Regentschaft

als Kaiser Maximilian von Mexiko anzutreten.

Am **28. Mai** erreichte man Vera Cruz, wo am nächsten Tag die Ausschiffung des Kaiserpaars folgte. Die Fregatte blieb als Stationsschiff bis 20. Mai 1865 in Mexiko und kehrte am 12. August 1865 nach Triest zurück.

Am **9. Mai** kam es zwischen den österreichischen Schraubenfregatten SCHWARZENBERG und RADEZKY unter Linienschiffskapitän Wilhelm von Tegetthoff (\* 23. Dezember 1827 Marburg/Steiermark † 7. April 1871 Wien) und einem überlegenen dänischen Flottenverband, bestehend aus den Schraubenfregatten NILS JUEL und JYLLAND, sowie der Schraubenkorvette HEIMDAL unter Orlogkapitän<sup>1</sup> Edouard Suenson (\* 13. April 1805 Kopenhagen † 18. Mai 1887 Kopenhagen) bei Helgoland zu einem Seegefecht. Beide Seiten betrachteten das Gefecht trotz erheblicher Verluste als Sieg. Das österreichische Geschwader hatte 32 Tote und 59 Verwundete, das dänische Geschwader 14 Tote und 55 Verwundete zu beklagen. Am Tage nach dem Gefecht wurde Tegetthoff zum Kontreadmiral befördert.

Am **27. Dezember** wurde in Villach der spätere Werkführer-Oberstabsstorpedomeister und spätere Direktor des Ferienhorts Wolfgangsee, Johann Baumgartner, geboren. Er trat am 27. Dezember 1881 in die k.u.k. Kriegsmarine ein. Es folgten zahlreiche Einschiffungen, ehe er ab 1891 bis Kriegsende als Lehrer an der Torpedoschule in Pola tätig war. Ab 1904 wurde er über den Sommer beurlaubt, um im Ferienhort seine

<sup>1</sup> Ein veraltetes Wort für Krieg ist *Orlog* (noch heute niederländisch und afrikaans: *oorlog*)

Erfahrungen weiterzugeben. Mit dem Ende der Monarchie wurde er mit der Verwaltung des Ferienortes betraut und 1926 zum Direktor ernannt. Johann Baumgartner starb am 5. März 1933 in St. Wolfgang, wo er auch beerdigt wurde.

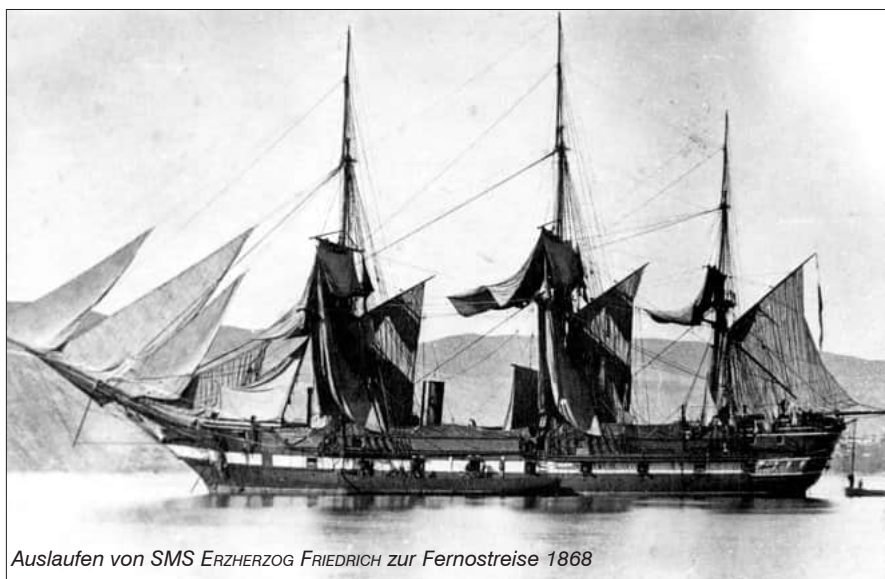
## Vor 150 Jahren 1874

Am 16. Mai verließ die Korvette ERZHERZOG FRIEDRICH, unter Linienschiffsleutnant Tobias Oesterreicher (\* 13. Juni 1831 Pießling † 26. August 1893 Wien), Pola zur dritten Weltumsegelung eines k.k. Kriegsschiffes. Die Aufgaben waren handelspolitische, wie den Abschluss von Handelsverträgen mit Siam und Japan, sowie Tiefseelotungen und wissenschaftliche Forschungen. Die Reise führte über Suez, Aden, Singapore, Hongkong, Schanghai, Nagasaki, Kobe, Yokohama, Manila, Bangkok, Batavia nach Borneo. Ein österreichischer Staatsbürger hatte im Norden der Insel ein Konzessionsgebiet erworben.



Oesterreicher hatte den Auftrag, eine eventuelle Annexion des Gebietes als Kolonie zu prüfen.

Am 7. Mai 1875 kam es in der Siboku-Bucht zu einem Gefecht mit Einheimischen – die offenbar die österreichische mit der feindlichen spanischen Flagge verwechselten – bei dem die Matrosen Delconte und Chiraz getötet und zwei weitere verletzt wurden. Die Rückreise erfolgte über Singapore, Hongkong, Yokohama, San Francisco, Valparaiso, Montevideo, Azoren, Gibraltar, Algier und Palermo. Der Heimathafen wurde am 21. Juni 1876 erreicht. Das »Projekt« einer Kolonie auf Borneo verschwand in den Schubladen der Wiener Bürokratie.



Auslaufen von SMS ERZHERZOG FRIEDRICH zur Fernostreise 1868

Am 12. September wurde in Großwardein/Ungarn der spätere Seekadett Armand de Beaufort geboren. Wegen seines Ganges erhielt er den Spitznamen »Seekadett Sturmvogel«. Er trat am 1. Oktober 1892 als Seeaspirant in die Kriegsmarine ein. Es folgten verschiedene Einschiffungen, sowie ab September 1895 auf Kanonenboot ALBATROS. Am 5. August 1896 ankerte das Schiff vor der Insel Guadalcanar in der Salomonen-Gruppe. Beim Versuch auf den Berg Tatube zu gelangen, wurde er, mit dem Geologen Foullon de Norbeck, Marsgast Maras und den Matrosen Doković und Chalupka, am 10. August 1896 von Einheimischen getötet.

In Erinnerung wurde in der Krypta der Marinekirche in Pola eine Gedenktafel sowie 1901 auf der Insel selbst ein Gedenkkreuz errichtet. 1910 wurden die sterblichen Überreste der gefallenen Österreicher entdeckt, nach Pola überführt und am 15. Jahrestag des Überfalles in der Krypta der Marinekirche beigesetzt.

Die Brigg SAIDA unter dem Kommando von Linienschiffsleutnant August Trapp

(\* 10. Mai 1836 Homburg † 7. Juli 1884 Pola) geriet während einer Ausbildungsreise in einen schweren Sturm. Um die Besatzung zu retten, setzte der Kommandant am 20. November die Brigg an einer sandigen Stelle, unweit des Dorfes Favazzina in der Bucht Gioja, in den Meerengen von Messina an Strand. Der Kommandant rief die Besatzung nach achtern und gab den Befehl »Schiff verlassen!«. Alle, bis auf Matrose 1. Klasse Anton Smircich, erreichten unversehrt die Küste. Dieser sprang, entgegen dem Befehl, in voller Montur vom Vorkastell ins Meer und ertrank. Die nächsten Tage wurden dazu verwendet, die Schiffskasse, die Kanonen und alles brauchbare Material, sowie die Galionsfigur zu retten. Diese befindet sich heute noch im Heeresgeschichtlichen Museum in Wien. Der Kommandant erhielt dafür später den Orden der Eisernen Krone 3. Klasse und damit 1876 den Ritterstand. Insgesamt strandeten 32 Schiffe an der Küste.







Strandung der Brigg SMS SAIDA vor Favazzina am 20. November 1874

## Der k.u.k. Marine-Techniker und Konstrukteur Moritz Soyka

**Moritz Soyka** wurde am 20. Februar 1834 in Wien geboren. Nach dem Besuch der Polytechnischen Schule in Wien trat er am 16. April 1852 als Kadett der Marineinfanterie in die k.k. Kriegsmarine ein und wurde am 20. Oktober 1852 in das Schiffbau-Korps übernommen. Er leitete 1863-65 den Bau der Panzerfregatte ERZHERZOG FERDINAND MAX, von 1867-69 den des Kasemattschiffes LISSA und war vom Dezember 1875 bis November 1883 Direktor der Schiffbau-Direktion Pola.

Er entwarf die 1881-85 im Seearsenal gebaute 1.480-t-Raddampfyacht GREIF, das 1884-87 im Seearsenal gebaute Turmschiff KRONPRINZ ERZHERZOG RUDOLF und das ebenfalls 1884-87 beim STT in Triest/San Rocco gebaute Turmschiff KRONPRINZESSIN ERZHERZOGIN STEFANIE. Dabei orientierte er sich an dem 1877-79 bei La Seyne in Toulon gebauten französischen Turmschiff ADMIRAL DUPERRE.

Am 1. November 1883 wurde er zum Obersten Schiffbau-Ingenieur ernannt. Am 4. November 1884 wurde er zum Vor-

stand der 4. Abteilung (Schiffbau, Elektro-, Maschinenwesen etc.) der Marinesektion in Wien ernannt, am 5. August 1885 übernahm er den Posten eines Vorstandes der 1. Abteilung (Schiffbau) des neu eingerichteten Marinetechnischen Komitees in Pola.



In dieser Funktion konstruierte er den 1886/87 beim STT in Triest/San Rocco gebauten Torpedokreuzer TIGER, danach nur mehr Hilfsschiffe: den 1887/88 im Seearsenal gebauten 97-t-Schleppender BÜFFEL, den 1890/91 im Seearsenal gebauten 135-t-Schleppender DROMEDAR und den 1890/91 beim STT in Triest/San Rocco gebauten 265-t-Minenleger SALAMANDER.

Soyka trat am 1. Juli 1890 in den Ruhestand. Er verstarb am 7. September 1913 in Graz und ist auf dem katholischen Teil des dortigen St. Peter Friedhofes begraben.

Quelle: ÖStA/KA Qualifikations-Grundbuchsheft 5403



◀ Turmschiff  
SMS KRONPRINZESSIN ERZHERZOGIN  
STEFANIE

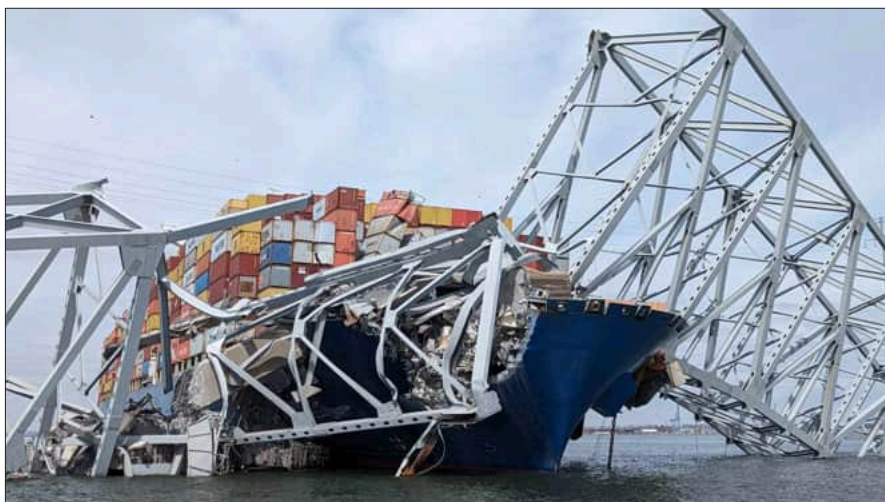
Torpedokreuzer SMS TIGER ▶





## Brückenkatastrophe in Baltimore, USA 2024

Peter Strecha



### Hergang der Havarie

Am 26. März 2024 01:28 EDT (Eastern Daylight Time, Red), also um 05:28 UTC bzw. 6:28 MESZ, stürzte das Haupt-Joch sowie die drei nächsten, nordöstlich angrenzenden Joche der *Francis Scott Key Bridge* zusammen, nachdem das Containerschiff MV DALI (technische Daten siehe weiter unten im Text) einen der Brückenpfeiler ramnte. Zwei Personen wurden aus dem Fluss gerettet; eine davon hatte keine Verletzungen, wogegen die andere in kritischem Zustand in ein Krankenhaus transportiert werden musste. Sechs Arbeiter, die auf der Fahrbahn mit Wartungsarbeiten beschäftigt waren, waren als vermisst gemeldet. Drei Leichen wurden geborgen, drei weitere Personen wurden als tot angenommen.

### Die Brücke

Sie führt über den *Patapsco River* in der Metropolregion *Baltimore* im Bundesstaat Maryland, USA und ist als stählerne, gebogene Fachwerkbrücke ausgeführt, wobei das Hauptjoch eine Länge von 370 m aufweist; das ist die zweitlängste derartige Brücke

in den USA und die viertlängste der Welt.

Die Brücke wurde 1977 eröffnet, ist 2,6 km lang und führt von Hawkins Point im Nordosten (Baltimore) nach Sollers Point (Dundalk, Baltimore County, Maryland). Die Umfahrungsstraße für Baltimore (Interstate 695) führt darüber. Vor der Havarie wurde die vierspurige Verbindung von rund 34.000 Fahrzeugen täglich genutzt, einschließlich 3.000 Lastwagen – von denen viele Gefahrgut transportierten, da sie die beiden Hafentunnel nicht passieren durften.

Die Brücke querte eine der verkehrsreichsten Schifffahrtsrouten der Vereinigten Staaten: Den unteren Patapsco-River, der den Hafen von Baltimore über die *Chesapeake-Bay* mit dem Atlantik verbindet.

Im Jahr 2023 fertigte der Hafen mehr als 444.000 Passagiere und 52,3 Millionen Tonnen ausländischer Fracht mit einem Wert von 80 Milliarden

Dollar ab. Für einen Zeitraum von 13 Jahren war Baltimore der zweitgrößte US-Hafen für Kohle, und er war auch der führende Hafen für die Verschiffung von Automobilen und leichten Lastwagen. 2023 wurden so mehr als 847.000 Fahrzeuge umgesetzt. Beschäftigt waren dabei 15.000 Personen, und indirekt waren auch weitere 140.000 Personen betroffen. Pro Jahr wurden so 3,3 Milliarden Löhne und Gehälter generiert, weiter 2,6 Milliarden in Wirtschaftsgewinnen und 400 Millionen Steuern und Abgaben.

### Das Schiff

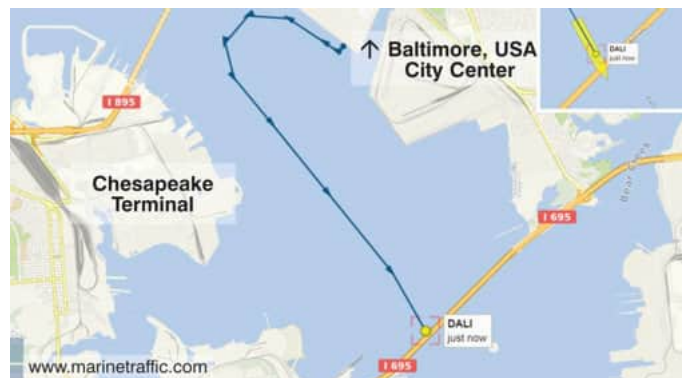
MV DALI ist ein in Singapur registrierter Container-Frachter und wurde zum Zeitpunkt der Kollision durch die *Synergy Marine Group* operiert und stand im Eigentum von *Grace Ocean Private Ltd*, beide ansässig in Singapur.

Länge 300 m

Breite 48 m

Tiefgang 12,2 m

Die Abmessungen des 2015 fertiggestellten Schiffs entsprechen den Neopanamax-Regulierungen (maximale Dimensionen laut Panamakanal-Autorität, Red.). Nach Auslieferung hat die dänische Reederei *Maersk* das Schiff gechartert. In seiner Dienstzeit







wurde das Schiff in weltweit 27 Häfen Inspektionen unterzogen – einschließlich zweier Untersuchungen im Jahr 2023: die erste in St. Antonio in Chile im Juni anlässlich einer Reparatur einer Treibstoff-Druckleitung, und später im September erfolgte eine Überprüfung durch die US Coast Guard in New York, bei der keine Probleme festgestellt wurden..

Im März 2024 wurden 20 indische Besatzungsmitglieder und eines aus Sri Lanka aufgenommen. MV DALI segelte von Panama nach New York und traf dort am 19. März ein, dann fuhr sie am 22. März weiter zum *Virginia International Gateway* in Portsmouth (Virginia) und erreichte am nächsten Tag Baltimore zu einer Wartung der Maschinenanlage.

Als die Brücke im Jahr 1977 fertiggestellt war, hatten die größten üblichen Containerschiffe Ladekapazitäten von 2.000 bis 3.000 TEU (Twenty foot Equivalent Unit, Red.). Die Erweiterung des Panama-Kanals 2016 ermöglichte die Passage von 14.000-TEU-Fahrzeugen. Infolgedessen hatte die Hafenadministration von Maryland neue Krananlagen installiert und den Hafen ausgebaggert, damit dieser auch größere Schiffe aufnehmen kann.

Zum Zeitpunkt der Kollision war MV DALI nahezu bis zu ihrer 10.000-TEU-Kapazitätsgrenze beladen. Im Jahr 1980 rammte ein Schiff

mit einem Drittel der Größe von MV DALI einen der Brückenpfeiler leicht. Nach dem Einsturz der Brücke 2024 wurde bekannt, dass die Möglichkeit eines derartigen Vorfalles bisher nicht untersucht worden war, wohl aber die Gefahr eines terroristischen Angriffs infolge der Ereignisse des 11. September.

### Bergungsmaßnahmen

Das *US Army Corps of Engineers* (USACE) hat die Führung für die Bergung der abgestürzten Brückenteile übernommen. Die *US Navy* plant weiter die gesunkenen Teile mit Hilfe von *Schwerlast-Schwimmkrä-*

nen, darunter der größte Schwimmkran der Ostküste, genannt »Chesapeake 1000« der Donjon Marine Co. mit einer Tragkraft von 1.000 (amerikanischen, Red.) Tonnen. Die beauftragte Bergungsfirma ist »Resolve Marine«. 32 USACE-Kräfte und 38 maritime Unternehmen wurden zum Einsatzort beordert, ergänzt durch mehr als 1.100 Bauspezialisten. Sieben Schwimmkräne, zehn Schleppschiffe, neun Barge, acht Rettungsfahrzeuge und fünf Boote der Küstenwache verteilten sich um die Brücke.

Am 30. März 2024 begann die Bergung des ersten Teils der Brücke

aus dem Fluss. Am 1. April öffnete die Coast Guard eine vorübergehende Durchfahrt für kommerzielle Arbeitsfahrzeuge, welche in den Anstrengungen zur Wiederherstellung eingesetzt waren. Die Passage war 3,4 m tief, 80 m breit und bot eine Durchfahrthöhe von 29 m und erlaubte die Durchfahrt Schiff nach Schiff. Am nächsten Tag benutzte das erste Fahrzeug die alternative Durchfahrtsöffnung: eine von einem Schubschiff geführte Treibstoffbarge zur *Dover Air Force Base* in Delaware. Eine weitere Durchfahrt wurde am darauffolgenden Tag geöffnet, als gerade die Arbeiten für eine dritte Passage im Gange waren. Am 7. April begannen Bergungsfachleute die



Container der MV Dali zu entladen.

Knapp sieben Wochen nach dem Einsturz einer großen Autobahnbrücke in der US-Stadt Baltimore wurden die verbliebenen Trümmerteile kontrolliert gesprengt, um eine Durchfahrt zu schaffen. Bilder von der Sprengung wurden von AFP veröffentlicht.

## 1. August 1976: Der Einsturz der Wiener Reichsbrücke – ein historischer Vergleich

Text und Bilder: Kpt. Alfred Karrer



Die in den Donaustrom gestürzte Reichsbrücke mit dem Linienbus der Wiener Verkehrsbetriebe – an der Uferböschung im Hintergrund kann man die zahlreichen anwesenden Schaulustigen erkennen. Bei den Wienern wurde der Bus gleich sarkastisch zum »neuen« Wiener Donaibus erklärt, da der »alte« Donaibus (siehe Bild unten) zu dieser Zeit nicht mehr fuhr.

Jede Person in Wien und Umgebung, die im Jahr 1976 schon zumindest zur Generation der jungen Erwachsenen zählte und heute noch lebt, kann sich an dieses sensationelle Unglücks-Ereignis gut erinnern und weiß auch genau, wo sie damals an diesem 1. August 1976 war und was sie unternommen oder erledigt hat. Denn an diesem Tag um 04:53 Uhr stürzte die Wiener Reichsbrücke – ohne Vorwarnung – in voller Länge in die Donau.

### Die Brücke

Die damalige neue Reichsbrücke wurde nach dreijähriger Bauzeit am 10. Oktober 1937 feierlich eröffnet. Neu, weil es an der gleichen Stelle schon eine Vorläuferbrücke gab, die seit 1876 bestand (»Kronprinz-Rudolf-Brücke«). Diese wurde damals im Zuge der Errichtung des neuen Wiener Donaueinganges in trockener Bauweise erbaut und entsprach schon in den 1930er Jahren nicht mehr den Erfordernissen des damaligen Verkehrsaufkommens.

Die Gesamtlänge der zweiten Reichsbrücke betrug von Rampe zu Rampe 1.225,0 m, wovon auf die Strombrücke 372,8 m, entfielen. Die Gesamtbreite betrug 26,9 m.

Die Mittelöffnung wies eine Spannweite von 241,2 m auf, die Seiten-

öffnungen überspannten 60 bzw. 61 m. Die Pylonen-Portale befanden sich in einer Höhe von 36 m über den Lagern. Auf den beiden Ketten lag eine Zugspannung von je 7.300 t. Alles in allem kostete der Bau in den Währungsmaßstäben der Ersten Republik 34,5 Millionen österr. Schilling. Vor dem Einsturz hatte die Brücke bereits eine durchschnittliche Tages-Verkehrsfrequenz von 18.000 Fahrzeugen zu bewältigen. Beim Einsturz 1976 befanden sich dagegen nur zwei Fahrzeuge auf der Brücke. Eines dieser Fahrzeuge war ein städtischer Autobus, dessen Fahrer durch viel Glück den »Absturz« mit und auf der Brücke unverletzt heil überstanden hat. Der Fahrer des zweiten Fahrzeuges – ein Liefer-PKW – hatte leider nicht das gleiche Glück., er kam zu Tode.

Mit dem Einsturz der Reichsbrücke war natürlich eine außerordentlich wichtige Straßenverbindung zu Lande unterbrochen, und es mussten rasch Umleitungen, Absperrungen und Planungen zum Bau von provisorischen Notbrücken für den



Die Reichsbrücke vor dem Einsturz. Darunter ein sog. 'Donaibus' (Name MARIA) der DDSG Wien, damals im Einsatz als Wiener Rundfahrten-Boot





Der abgebrochene rechtsufrige Teil der Strombrücke unmittelbar beim Landpfeiler, vom Oberwasser fotografiert

Auto- und Straßenbahn-Verkehr geschaffen werden.

Da am Einsturz der Brücke keine Schiffe als Verursacher festzustellen waren, wurden Material- und Verwitterungs-Schäden als Ursachen vermutet. Der Donauverkehr war durch den Einsturz vollständig unterbrochen, und auch hier wurde eine Umleitung, und zwar über den Wiener Donaukanal überlegt.

Vorerst musste jedoch festgestellt werden, welche Schiffe unmittelbar oder mittelbar schwer vom Einsturz und der Sperre betroffen waren. Auch dabei war sehr viel Glück im Spiel.



Passagierschiff OLTENITA schwer getroffen

### Die Schiffe

Das im Oberwasser der eingestürzten Brücke unmittelbar angrenzend liegende rumänische Passagierkabinenschiff OLTENITA hatte zwar durch einen schweren Teil der Kette eine schwere Beschädigung am Achterdeck des Schiffes bekommen, aber das Schiff blieb schwimmfähig und die Passagiere konnten alle unverletzt ans Ufer evakuiert werden.

Glück war auch dabei, als die Landleinen des Radmotor-Fahrgastschiffes der österr. DDSG, der STADT PASSAU, von einigen Brückentrümmern durchschlagen wurden. Diese Einheit war stromabwärts der Brücke, also noch knapp im Schadensbereich, verheftet. Das



STADT PASSAU zu Berg in Wien

Schiff hätte um 07:00 Uhr früh ablegen sollen, weshalb etliche Besatzungsmitglieder bereits an Bord übernachtet hatten und nicht von zu Hause anreisen mussten. Dadurch war es möglich, an diesem frühen Morgen mit raschem Einsatz der Besatzung ein Abdriften des Schiffes in die knapp unterhalb liegenden Schiffsanleger zu verhindern. Damit konnten weitere Schäden verhindert werden. Das Schiff selbst hatte nur unwesentliche Kleinschäden.



ULAN BATOR mit Anhang

Auch das sowjet-russische Zug-Schubschiff MS ULAN BATOR mit zwei Güterkähnen in Tau hatte großes Glück. Es war das letzte Schiff, das die Brücke noch vor dem Un-

glück unberührt vom Geschehen und ohne Schäden stromaufwärts passieren konnte.

Doch der Kapitän erzählte später nach Ankunft in Linz folgendes: »Kurz nach Passage der Brücke – ca. 100 m oberhalb, während wir mit 8 km/h gegen den Strom fuhren – hörten wir ein starkes Grollen. Ich dach-



Kasko der STENA TENDER

te zuerst an ein Gewitter, doch dann sehe ich aus der Entfernung wie die Tragketten der Reichsbrücke wie Zwirnsfäden reißen und in den Strom stürzen. Sekunden später reißt es mir fast den Boden unter den Füßen weg. Die durch den Brückeneinsturz ausgelöste gewaltige Welle versetzte dem Schiffsverband einen Stoß, der ihn für kurze Zeit wie ein Motorboot beschleunigte. Ehe wir begriffen hatten, dass wir knapp dem Tod entronnen waren, war der »Spuk« in ein paar Minuten wieder vorbei. Ein russisches Sprichwort meint dazu: »Wir waren eben im Meridian!« Das heißt so viel wie: Wer eine solche Gefahr überlebt hat, bei dem verliert alles andere plötzlich die Bedeutung. Und so etwas passiert nur alle hundert Jahre!«

Diesen eindrucksvollen Kommentar möchte ich stellvertretend für alle »Überlebenden« des Geschehens stehen lassen, denn all die anderen hatten ähnlich dramatische Darstellungen abgegeben.

Interessant war auch noch die Tatsache, dass ein Export-Kasko (ein fertiger, schwimmfähiger Rumpf, auch als Schiffsschale bezeichnet, Red.) der Schiffswerft Korneuburg am selben Tag (01.08.1976) ab Werft den langen Ablieferungsweg nach



*Hafen Ro-Ro-Fähre 647 ex Werft Deggendorf für Saudi-Arabien am Beginn der ersten Durchstellung zum Donaukanal bei der Donaukanal-Schleuse in Nußdorf*

Schweden hätte antreten sollen. Doch noch kurz vor der Abreise in Korneuburg erhielten die Schiffskapitäne, die diesen Transport durchführen sollten, die entscheidende Nachricht vom Brückeneinsturz. Somit konnte die Abfahrt der STENA TENDER (ein Hochsee-Ro-Ro Fährschiff) gerade noch rechtzeitig gestoppt werden. Ein ungeplantes Wendemanöver oberhalb der eingestürzten Brücke wäre gefährlich gewesen. Der Start zur Ablieferung konnte erst sechs Monate später am

01. 02 1977 erfolgen, als die provisorische Fahrrinne am linken Ufer bei der Reichsbrücke bereits freigegeben war. Die Dimensionen dieses Schiffes soll das Bild bezeugen. Die Aufbauten des Schiffes mussten übrigens in einem speziellen Sondertransport als Deckslast auf zusammengekoppelten Güterkähnen befördert werden.

Ähnlich schicksalhaft verlief der Transport von zwei Fährbooten, die von der bayerischen Werft in Deggendorf gebaut worden waren und nach Saudi-Arabien geliefert werden sollten. Diese beiden Einheiten waren die zwei letzten eines Gesamtauftrags von 16 Stück und hätten den gesamten Auftrag kostenmäßig sehr belasten können, denn der Auftrag war bis zur Auslieferung aller 16 Kähne zu erfüllen. Die beiden letzten Einheiten hätten bei Nichterfüllung des Ablieferungs-Termines eine hohe Pönale-Zahlung verursacht, denn auch diese mussten ihre Reise oberhalb der Brücke in Nuß-

dorf vorläufig abrechen. Das setzte aber sofort neue Ideen in die Umsetzung, nämlich.: »Wie wär's mit einer Umschiffung der Brücke über den Wiener Donaukanal?«

Gedacht, getan! Schon vom 04. bis zum 06.8.1976 konnten wir das zum Teil sehr schwierige Unterfangen durch den Kanal bewältigen. Es gab nämlich noch große Komplikationen bei der Passage der damals bestehenden U-Bahn-Baustelle am Schwedenplatz in Wien zu bewältigen. Auch das gelang, da die Maße der Fähren Nr. 646 und 647 haarscharf übereinstimmten. Aber es war abenteuerlich. Der Autor war damals beruflich dabei.

Nach dieser Pioniertat sollten später noch weitere 148 Einheiten durch den Donaukanal gelotst werden, bis am 26.09.1976 die provisorische Fahrrinne in der Donau eröffnet wurde.

## Reichsbrückeneinsturz: Die Schiffsdaten

### OLTENITA

Rumänisches Motor-Fahrgast-Kabinenschiff der NAVROM, erbaut 1961 – Werft Galati, Rumänien, Schwesterschiff CARPATI  
Länge: 83,30 m  
Breite: 14,00 m  
Tiefgang: 1,80 m  
tdw.: 818 t, für 140 Passagiere  
Maschine: 2 x 900 PS  
Geschwindigkeit: 20 – 25 km/h im Stillwasser.

### STADT PASSAU

Österreichisches Tages-Personenschiff der DDSG, Heimathafen Wien, erbaut 1940 Schiffswerft Korneuburg, Schwesterschiff STADT WIEN  
Tagesausflugsschiff für ca. 950 Passagiere  
Maschine: Sulzer-Diesel 2 x 460 PS, Radantrieb  
Länge: 77,70 m  
Breite: 16,20 m  
Höhe: 2,70 m  
Tiefgang: 1,55 m

### ULAN BATOR

Sowjetrussisches Motor Kombi-Schub-Zugschiff der SDP Izmail, erbaut in den 1960-er Jahren in der Obuda Werft Buda-

pest, 52 Schwesterschiffe  
Länge 57,60 m  
Breite: 8,70 m  
Maschinen: 2 SKL Diesel mit gesamt 2.000 PS.

### STENA TENDER

Hochsee Ro-Ro-Fährschiff für Schweden, STENA Reederei Göteborg, erbaut 1976 in der Schiffswerft Korneuburg, Schwesterschiffe STENA TOPPER und STENA TIMER  
Länge: 114,40 m  
Breite: 18,10 m  
Rumpfhöhe: 9,50 m  
Tiefgang f. die Donau: reduziert auf 3,00 m, auf Hochsee: 5,76 m  
Tragfähigkeit: 4.150 tdw/3.400 BRT  
Maschine: Deutz-Diesel, 2 x 5.100 PS; 10.01.2014 in Ägypten zum Abbruch eingetroffen.

### F 646 und F 647

Hafen-Ro-Ro-Fährboote für Saudi-Arabien Häfen, erbaut 1975/76 in der Schiffswerft Deggendorf, Bayern, 14 Schwesterschiffe  
Länge: 64,24 m  
Breite: 12,00 m  
Tiefgang: 1,20 m  
Tragfähigkeit: ca. 400 t  
Maschine: 2 x 200 PS

## Chronologie

### 17. August 1976

Beginn von Bundesheer und Straßenbau-Firmen mit Bau der eingleisigen Straßenbahn-Ersatzbrücke. Fertigstellung Ende Sept. 1976.

Die Straßen-Ersatzbrücke wurde Mitte Dezember 1976 fertiggestellt.

### 2. Mai 1977

Ende der Einreichfrist für Pläne zum Brückenneubau Reichsbrücke 3.

### 9. Jänner 1978

Baubeginn am Stropfweiler der neuen Brücke.

### 6. Mai 1980

Brückenschlagfeier

### 8. Nov. 1980

Eröffnung für den Straßenverkehr – noch ohne U-Bahn. (Spannweite zum Strom-Mittelpfeiler 169,6 m, Breite: 26,1 m)

### 3. Sept 1982

Eröffnung der Brücke auch für die U-Bahn.

### 5. Februar 1983

Abschluss der Abtragung der beiden Ersatz-Behelfsbrücken mittels Schwimmkran.



## Aktuelles aus dem Donauroaum Wien

Zusammengestellt von Peter Strecha



### Baumaßnahmen an der Lände Brigittenau II

*Entlastung der Anrainer und auch der Umwelt durch Errichtung von Landstromanlagen*

Öffentliche Länden sind ein wesentlicher Bestandteil der Wasserstraßeninfrastruktur, da sie ein sicheres An- und Ablegen der Großschifffahrt gewährleisten. Sie ermöglichen den Wechsel und notwendige Landgänge der Schiffsbesatzungen und erweisen sich auch bei Notfällen und Havarien als sichere Anlaufstelle für Binnenschiffe.

Die Lände Brigittenau II ist eine der von der Güterschifffahrt am häufigsten frequentierten Liegestellen in Wien. Um einen Beitrag zur Erreichung der aktuellen Klimaziele zu leisten und um die Lärmemissionen für Anrainer zu reduzieren, wird die Liegestelle durch die *Wiener Donauroaum GmbH* (Geschäftsführer Ronald Schrems) zusammen mit der *viadonau* (Geschäftsführer Hans-Peter Hasenbichler) mit Landstrom-Anschlüssen ausgerüstet. Dadurch kann auf den Einsatz von lauten und wenig energie-effizienten Bordgene-

ratoren weitgehend verzichtet werden. Eine Dalbenreihe mit Landbrücken ermöglicht die Nutzung dieser Anschlüsse.

### Das Projekt

Der Arbeitsbereich liegt am rechten Donauufer von km 1931,56 und 1932,5. Zur nachhaltigen Aufwertung der Länden-Infrastruktur hat die viadonau ihr nächstes EU-kofinanziertes Projekt zur Weiterentwicklung der Schiffsanlegestellen gestartet: Beginnend Mitte Februar 2024 werden folgende Objekte errichtet:

- 14 Dalben
- 2 Zufahrtsbrücken zur PKW-Umsetzung und 1 Fußgängerbrücke
- Landstromversorgung

Der Abschluss der Arbeiten ist für Juni 2024 festgesetzt. Nach einer kurzfristigen Sperre des Treppelweges ist dieser wieder ungehindert benutzbar.

Das Bild links unten zeigt das landseitige Auflager einer Zugangsbrücke mit einem im Kiesbett verlegten Kabelbündel zur Landstrom-Versorgung der verhefteten Schiffe. Im

*viadonau hat früh erkannt, dass Schifffahrt und Nachhaltigkeit Hand in Hand gehen müssen. Daher forcieren wir in den letzten Jahren massiv den Ausbau von Landstromanlagen an der österreichischen Donau, sowohl für die Güter- als auch für die Personenschifffahrt – zum Vorteil der Umwelt und der Menschen, die entlang der Donau leben.*

*Hans-Peter Hasenbichler,  
Geschäftsführer viadonau*

Mittelgrund ist einer der stählernen Dalben zu sehen, im Bild rechts unten zwei Dalben.

*Quellen: Presseinformation, Informationstafel der viadonau und eigene Erhebung (Stand 5. Mai 2024).*



Bild: Renata Bofinka, Lizenz CC SA-BY 4.0



Bild: Renata Bofinka, Lizenz CC SA-BY 4.0

### Erwartete Ergebnisse und Vorteile

- Erhöhte Sicherheit bei An- und Ablegemanövern durch die Errichtung von Dalben. Dadurch werden auch mögliche Havarien vermieden.
- Erhöhte Sicherheit durch eine hochwassersichere Verheftung.
- Sichere Anlaufstelle bei medizinischen Notfällen und technischen Gebrechen.
- Verringerung von Emissionen von Schadstoffen und Lärm.
- Verbesserte Planbarkeit von Ruhe- und Reisezeiten.
- Gesteigerte Mobilität für die Schiffsbesatzungen durch Zugangsbrücken und Möglichkeiten zur Umsetzung von Personenkraftwagen.

## Aus dem in- und ausländischen Donaauraum

Aktuelle Meldungen



### Veröce, Ungarn, 18. Mai 2024

Auf der Donau bei Strom-km 1688 (rund 50 km nördlich von Budapest) ereignete sich spätabends eine folgenschwere Kollision zwischen einem Fluss-Kreuzfahrtschiff auf der Fahrt von Budapest nach Passau und einem mit acht Personen im Alter von 18 bis 40 Jahren besetzten Motorboot. Dabei kamen zwei Insassen zu Tode, eine weitere Person konnte verletzt geborgen werden. Bei dieser handelt es sich um einen italienischen Staatsbürger, der offenbar schwimmend und schwer verletzt das

Ufer erreichen konnte. Er wurde in eine Klinik gbracht.

Daraufhin nahmen die Behörden sofort die Ermittlungen auf und starteten eine Suchaktion. Die Hintergründe waren vorerst völlig offen, das beschädigte Motorboot konnte geborgen werden. In der Folge stoppte die Polizei in Komarom das Kreuzfahrtschiff MS HEIDELBERG unter Schweizer Flagge, bei welchem deutlich Schäden mit weißen und roten Farbanhaftungen im Bugbereich an Backbord erkennbar waren. Dessen tschechischer Kapitän – angeblich routiniert und kurz vor der Pensio-

nierung stehend – wurde unter dem Verdacht unterlassener Hilfeleistung mit Todesfolge festgenommen.

Die Suche nach weiteren Vermissten – drei Männer und zwei Frauen – ging indes mit großen Aufgeböten weiter, wobei es aber vor allem aufgrund der herrschenden Wasser- und Lufttemperatur wenig Hoffnung gebe, diese lebend bergen zu können.

Vier Tage nach dem Zusammenstoß ist die Leiche eines 19-jährigen im Donauabschnitt Vac-Szödliget geborgen worden.

Am 21. Mai durfte MS HEIDELBERG ihre Reise nach Passau fortsetzen.

Mihály Tóth, Sprecher des Ungarischen Landesverbandes für Schifffahrt (Mahosz) ist überzeugt, dass die Spuren am Kreuzfahrtschiff einen Aufprall mit hoher Geschwindigkeit belegen. Es ist erwiesen, dass MS HEIDELBERG das vorgegebenen Fahrwasser eingehalten hat. (Red., Webportale.)



### Brücke Stein-Mautern: Sperre wegen Instandsetzung

Der schlechte Zustand der Donaubrücke zwischen Stein und Mautern macht die generelle Sanierung unumgänglich. Aus Gründen des Denkmalschutzes ist der Ersatz durch einen neuen Brückenbau nicht möglich. Nach einem vom Bundesdenkmalamt angenommenen Planvorschlag der Abteilung Brückenbau des Amtes der NÖ Landesregierung sollen beide Rad- und Fußgängerwege auf 2,5 m verbreitert werden, die sanierte Brücke soll gestalterisch aber wie bisher aussehen. Der obere Brückenteil soll erhaltend

instandgesetzt werden, der untere Teil wird vollkommen entsprechend dem bisherigen Erscheinungsbild neu errichtet. Geländer werden auf den Originalzustand zurückgebaut. In Rücksichtnahme auf die Schifffahrt wird die Durchfahrtshöhe um 40 cm vergrößert.

Bereits im Herbst / Winter 2023/24 wurde mit Vorarbeiten zur Errichtung einer Behelfsbrücke begon-

nen. Voraussichtlich bis 2028 soll diese wieder abgebaut werden.

(Red., Medien)

*Wir werden über den Fortgang regelmäßig berichten!*





## Neue »Donau-Enzyklopädie«

Buchauszug aus dem opus eximium unseres Mitglieds Ivan Kajgana



*Manche unserer geneigten Leser werden sich mit Freude an den einen oder anderen der Vorträge von Ivan Kajgana erinnern. Auch bildete Ivans Wissen jeweils einen wichtigen Teil unserer Ausbildungskurse zum Schiffsführer-Patent für die Donau.*

*Nicht zuletzt dank des vielfach geäußerten Wunsches nach einer gedruckten Zusammenfassung dieses umfassenden Materials ist nun ein entsprechendes Werk in Ausarbeitung.*

*Auf den beiden folgenden Doppelseiten möchten wir Ihnen daraus einen Probeabdruck präsentieren.*

Nach dem Fall des »Eisernen Vorhanges« (1989), dem Zerfall der Sowjetunion (1991), der »friedlichen« Scheidung zwischen Tschechen und Slowaken (1993), und dem Ende des »blutigen« jugoslawischen Trennungskrieges durch den Friedensvertrag von Dayton (1995), hat die Donau nun 10 Anrainerstaaten:

Deutschland, Österreich, Slowakei, Ungarn, Kroatien, Serbien, Bulgarien, Rumänien, Moldawien, Ukraine lautet die – in Fließrichtung ausgerichtete – Auflistung. Viele mussten damals zur Landkarte greifen, um z.B. den neu entstandenen Staat »Republik Moldau« mit seinem nur 450 Meter langen Anteil am linken Donauufer, an der Mündung des Flusses »Pruth«, einordnen zu können!

Auf Grund frühsteinzeitlicher Funde und deren wissenschaftlicher Auswertung wissen wir aber, dass die Besiedelung Europas durch unsere Vorfahren über das Donautal aufwärts erfolgte. Daher wundert es uns nicht, dass es im Laufe der Jahrtausende durch Kämpfe und Kriege fortwährend zu Änderungen von

Grenzverläufen und neuen Territorial-Ansprüchen gekommen ist. Denn die menschliche Gier nach Besitz und Macht ist nicht ausrottbar! So bilden oft Flüsse – insbesondere ein so gewaltiger Strom, wie die Donau – immer auch natürliche Barrieren, die von Machthabern und deren Armeen gerne zu Bastionen der Trennung ausgebaut werden.

Mit den dazu benötigten Mitteln könnte man aber viele Brücken bauen, um die Menschen einander näher zu bringen, damit sie sich besser kennen lernen und durch kultivierten



Gedankenaustausch ein friedliches Zusammenleben ermöglicht wird.

Möge die Lektüre dieses Buches auch dazu beitragen!

Ivan Kajgana wurde im August 1947 im kleinen Dorf »Aljmaš« am rechten Donauufer (damals Jugoslawien, heute Kroatien) bei Stromkilometer 1380, wo auch die Drau mündet, geboren. Seine Mutter, die als Tochter eines »Donauschwaben« und einer Kroatin von dort stammte, hat ihn im Kreise ihrer Familie dort zur Welt gebracht. Sie lebte allerdings damals bereits mit ihrem Mann – der als Schiffslotse zwischen seinem Dienstort Komorn und Wien bei der jugoslawischen Fluss-Schiffahrtsgesellschaft (JRB) beschäftigt war – auch schon in dem am linken Ufer bei Stromkilometer 1786 liegenden slowakischen Grenzort Komarno. Gegenüber befindet sich das ungarische Komarom. Der kleine, nach

dem Heiligen »Johannes Evangelist« in der römisch kath. Marien-Wallfahrtskirche Aljmaš getaufte »Ivan« – denn dieser Name bedeutet im Deutschen nämlich »Hans« – wurde daher im Wickelpolster mit einem, vom Schaufelraddampfer gezogenen Schleppverband in den Armen seiner Mutter und dem Vater am Steuerrad, auch nach Komorn gebracht.

Mit solch köstlichen und ähnlichen Geschichten untermalt der Autor, der sich Zeit seines Lebens mit den facettenreichen Fakten zu geschichtsträchtigen Ereignissen und sehenswerten Merkwürdigkeiten entlang der Donau beschäftigt hat, diese »feuilletonistische Enzyklopädie«.

Im Jahre 1953 (nach dem Bruch Stalins mit »Marschall« Tito), wurde der väterliche Dienstort nach Wien verlegt, genauer gesagt zu der Agentie der »JRB«, die am StrKm 1926,4 lag. Auf deren Fundamenten thront jetzt das Gebäude der »Marina Wien« über dem Uferdamm, der im Zuge der Errichtung des »KW Freudenufer« (1992-1998) entstanden ist. Das Areal wurde nach dem zweiten Weltkrieg von den Siegermächten als »Exterritoriales Gebiet« erklärt – und unter Verwaltung durch den jugoslawischen Staat gestellt!

Ivan wurde dadurch zum »waschechten Wiener«. Nach dem Abbruch seiner Ausbildung zum Fotografen an der »Höheren Graphischen«, knapp vor dem Abschluss, führte in sein bunter Lebensweg über die Gastronomie zum Kaufmann. Nach seiner Pensionierung erfüllt er sich jetzt den Wunsch, die Beschreibung seines Schicksalsstromes der Nachwelt zu hinterlassen!

Vom **„Brendturm“** auf 1150 Meter Seehöhe inmitten des Schwarzwaldes, genießt man bei guter Fernsicht - was selten genug geboten wird - einen vorzüglichen Rundblick über das Rheintal hinweg, von den Schweizer Alpen bis zu den Vogesen im Elsass.



Panoramablick vom Brendturm



Aussichtsturm auf dem „Brend“

Erinnern wir uns bitte dabei auch gleich daran, dass vor rund 65 Mio. Jahren, durch tektonische Verschiebungen von Kontinentalplatten auf dem Planeten Erde, der **„Rheingraben“** – und somit hier auch die **„Europäische Wasserscheide“**, auf unserem Kontinent entstanden ist. Wodurch



sich an dieser Stelle einige Bäche entscheiden müssen, ob sie zur Nordsee oder zum Schwarzen Meer fließen wollen. So wie auch das Bächlein **„Breg“**, welches nur einen kurzen Wanderweg - entfernt, nahe der **„Martinskapelle“** und dem **„Höhengasthof**



**Kolmenhof“** aus einer unscheinbaren Quelle, ihren weiten Weg antritt. Auf dem Quellstein wird die Entfernung bis zur Mündung mit

2888 Kilometern angegeben. Trotz intensiver Bemühungen bei zuständigen Behörden und Institutionen, ist es mir bis jetzt nicht gelungen, diese Angabe zu verifizieren. Aber von einigen Fachleuten, die zu diesem Thema Stellung bezogen haben, wird diese Kilometerzahl immer wieder angezweifelt! Die wahre Länge dieses - nach der Wolga (3220 Km) - zweitlängsten europäischen Stromes, wird wohl bei objektiver Betrachtung für immer ein Mysterium bleiben! Denn die „Experten“ sind sich außerdem bis heute nicht einig, wo der Beginn - und das Ende der Vermessung sein soll? Der „of zielle „0“ Punkt“ bei der Mündung in Sulina, liegt ja auch schon rund 7 Kilometer vom Schwarzen Meer entfernt, im Landesinneren. Wir werden am Ende unserer Reise noch einiges darüber erfahren. Und wie sollen die „Fehl - bzw. Zusatz-Kilometer“, die durch Regulierungen und Kraftwerksbauten entstanden sind, berücksichtigt werden? Daher empfiehlt es sich von **rund 2850 Kilometer** auszugehen!

Unausweichlich wird man an einer Quelle von derartiger Bedeutung, von dem - für den menschlichen Geist - nicht fassbaren Gedanken, über Beginn – und somit zugleich allen Endes ergriffen.



mündungsentfernteste Donauquelle





Bevor ich jedoch vollends in „*die abstrakte Welt der Ideen*“ (Zitat des britischen Philosophen und Querdenkers Sir Ken Russel) versinke, kehre ich lieber zurück zu validen Fakten.



Der Gedenkstein neben der Bregquelle, erinnert an den Geografen und Arzt Dr. Dr. Ludwig Oehrlein sowie seine Ehefrau Irma, die ebenso promovierte Geografin war, - und die im Jahre 1954 den hydrologisch wissenschaftlich belegten Beweis erbrachten, dass es sich bei dieser Quelle unzweifelhaft um den **Hauptquellfuss** der Donau handelt. Übrigens hat Prof. Oehrlein auch die Quellen des Amazonas, des Nils und den Rheinursprung am Fuße des Badus im Schweizer Kanton Graubünden

aufgespürt! Wenn man an der Rückseite des kleinen Hügels - auf dem sich idyllisch die Martinskapelle erhebt - am Waldweg rechts weitergeht, findet man die Quelle der „Elz“, die aber zum Rhein und somit zur Nordsee entwässert! Diese ist nur ungefähr 300 Meter Luftlinie in nördlicher Richtung von der Bregquelle entfernt. Der Fußweg ist klarerweise etwas länger, denn er folgt einem beschaulichen Wanderpfad.



Zuvor möchte ich aber allen folgenden Geschichten vorausschicken, dass ich mich bemüht habe, nur sorgfältig überprüfte - und vor allem mit eigenen Augen erspähte Tatsachen niederzuschreiben. Denn schon seit meiner Jugend habe ich mich mit dem Thema Donau intensiv beschäftigt – und dabei unzählige Bücher und Publikationen verschlungen. Über Jahrzehnte verbrachte ich den Großteil der Freizeit mit Reisen entlang meines Schicksalsstromes (bei meiner Lebensgeschichte, die ich nebenbei laufend ausplaudern werde, ist dies sicherlich zutreffend). Das Zentralspektrum meines



Trailerbares Segelboot, mit 20 PS Außenborder; 6,4 m Länge, 2,12 m Breite, 4 Schlafplätzen, komfortabler Kajüte mit „versenkbarer“ kleinen Küche, nur 40 cm Tiefgang, und mühelos !



Mit umgelegtem Mast, ungehindert unter niedrigen Brücken hindurch

„**Weltbildapparates**“ (Zitat, Prof. Konrad Lorenz) bewegte sich auch physisch, von den Quellen bis zu den Mündungen mit verschiedensten Verkehrsmitteln und wechselnden Jahreszeiten, teilweise begleitet von meiner lieben Frau. Dort wo es möglich war, am liebsten natürlich mit unserem Motorsegelboot „Eistros“, worauf ich auch noch später eingehen werde. Dabei habe ich wie schon erwähnt, versucht die zuvor in der Theorie bereits erlesenen „Donaugeheimnisse“, vor Ort auch haptisch zu ergründen. Bei solchen Reisen, sind auch abertausende Fotos entstanden, von denen einige in diesem Buch, nun meinen Schilderungen als Illustration dienen. Somit hoffe ich den Leserinnen und Lesern einen umfassenden Einblick in die mannigfaltigen Schönheiten und Sehenswürdigkeiten, bei füssiger Lesbarkeit – und manchmal auch mit schelmischem Augen-zwinkern (siehe Untertitel des Buches) - vermitteln zu können. Der weltweit anerkannte und von einer zahlreichen Leserschaft - der ich mich herzlichst anschließen möchte – hochverehrte, in Triest beheimatete Literat **Claudio Magris**, hat in seinem zauberhaften Buch, „*Die Donau*“, mit dem Untertitel: „*Biographie eines Flusses*“, das - genreüberschreitend zwischen Roman und Essay, Tagebuch und Autobiographie, bzw. Kulturgeschichte und Reisebericht wandelt - von seinen



„Metamorphose einer

Reisebegleitern erzählt, die beim Anblick der Situation bei der **Breg-Quelle**, die köstliche Frage aufgeworfen haben, ob es sich nicht eventuell um die Fortsetzung der **Traufe** aus der **Regenrinne** des oberhalb befindlichen Bauernhauses handeln könnte? Trotz akribischer Besichtigung der Wiese dazwischen, konnte auch ich diese Theorie weder verwerfen noch bestätigen. Jedenfalls ist es empfehlenswert, in einem der netten Gasthöfe dieser Gegend einzukehren, um eventuell einige Tage bei abwechslungsreichen Wanderungen, den Geist im gesunden Klima des Schwarzwaldes durchlüften zu lassen.



Unbekümmert schlängelt sich nun das Bächlein Breg - in sanften Bögen zwischen den, im Sommer grasbedeckten Hügelkuppen talwärts, auf deren Wiesen glückliche Kühe - ohne Gewissensbisse ob ihres CO<sub>2</sub> Ausstoßes weiden. Bei **Furtwangen** nimmt es dann aus mehreren Seitentälern kommende kleine Bäche auf. So gestärkt, kann es bereits als ansehnliches Flüsschen weiterplätschern. Ein sehenswertes **Uhrenmuseum** in diesem Städtchen, dokumentiert unter anderem die Bedeutung der im frühen 18. Jahrhundert entstandenen Erzeugung von



„**Schwarzwälder Kuckucksuhren**“, aus der sich die heutzutage weltweit anerkannte feinmechanische Industrie dieser Region entwickelt hat! Wenn wir weiter dem teilweise malerischen Bregtal folgen, kommen wir durch **Vöhrenbach**, wo es auch noch ein museal erhaltenes Uhrmacherhäuschen zu bestaunen gibt. Danach mündet der **Fluss Linach** in die Breg. Ein kurzer Abstecher in dieses Seitental, führt zu einer baugeschichtlichen Sehenswürdigkeit!



Linachtalsperre

Von 1921 bis 1925, wurde die erste Vielfachbogensperre aus Eisenbeton auf der damals höchstgelegenen Großbaustelle Deutschlands (850m+NN), zur Stromerzeugung errichtet. In den 1970er Jahren musste sie wegen Bauauffälligkeit gesperrt werden. Dieses Baudenkmal konnte aber gerettet und 2008 neu eröffnet werden. Seither werden jährlich 1,4 Mio kWh Strom produziert. Nebenbei wird ein ansehnliches Landschaftsbild, mit touristischem Mehrwert geboten. Der künstlerisch gestaltete Gemeindebrunnen von **Wolterdingen** erinnert an die früheren Mühlen, deren Mühlräder seit dem Mittelalter von der hier, ganzjährig ausreichend Wasser führenden Breg, kräftig zum Klappern am rauschenden Bach gebracht wurden.



Zeugnis technischer Entwicklungen



Historisches Uhrmacherhaus

Brunnen  
Wolterdingen



In **Hammereisenbach** ist die Breg durch die Einmündung der Urach und des Eisenbaches bereits so kräftig geworden, um vom 16ten bis zum 19ten Jahrhundert schwere Hämmer zur Metallverarbeitung anzutreiben. Heute erlebt man einen beschaulichen Ort - und nur wenige Spuren dieser industriellen Vergangenheit sind zu finden. Auf einem Bergsporn bei der Einmündung des Hammerbaches, entdeckt man die **Burgruine "Neu Fürstenberg"** zwischen den Baumzipfeln, mit einer gut erhaltenen "Schildmauer".



„Wie einst zum Hause Österreich  
stehen treu wir jetzt zum deutschen  
Reich 1305 Reich 1806“

In **Bräunlingen** erinnert eine historische Fassaden-Aufschrift beim „Mühlen-oder Nieder-Tor“, der bereits im Jahre 1203 erbauten Stadtmauer, sehr eindrucksvoll an die Geschichte Österreichs.

Im Laufe unserer weiteren Reise werden wir noch durch mehrere Orte dieses Landstriches kommen, die bis zur politischen Neuordnung Europas, nach den Napoleonischen Zeiten, zu „**Vorderösterreich**“ – „der **Schwanzfeder des Doppeladlers**“ - gehört haben. Zurückgehend auf die Besitzungen des Schweizer Grafen aus dem Aargau, der dann im ausgehenden 13. Jahrhundert, als **römisch deutscher König Rudolf I. von Habsburg**, nicht nur dank geschickter Politik und

Diplomatie sondern auch persönlicher Teilnahme an Kämpfen und Schlachten (wie z.B.:1278, im heute niederösterreichischen **Dürnkrot/ Jedenspeigen** - gegen Ottokar II. von Böhmen durchgesetzt hat [siehe dort]), und beinahe zum Kaiser des Heiligen Römischen Reiches deutscher Nation gekrönt worden wäre. Aber der frühe Tod seines Förderers, Papst Gregor X. - und die kurzen Amtszeiten der beiden Nachfolger auf dem Heiligen Stuhl, samt geänderten politischen Allianzen in der Folge, haben diesen „Karrieresprung“ verunmöglicht. Für uns ist es aber in Bräunlingen höchste Zeit um nach links – also geografisch präziser ausgedrückt, nach Nord-Ost abzuzweigen, da wir auch die **Brigachquelle** erforschen möchten. Beim „Hirzbauernhof“ in ländlicher Idylle, nahe **St. Georgen im Schwarzwald**, entdeckt man den Ursprung des zweiten Baches, der sich dann in Donaueschingen mit der Breg vereint – und dem alten Merkspruch folgend, „die Donau zu Wege bringt“! Zuvor fließt die Brigach aber noch durch die Doppelstadt **Villingen/ Schwenningen**, die erst 1972 durch eine



mittelalterliche Romantik in Villingen

Gemeindereform entstanden ist. Denn davor gehörte Villingen auch rund 500 Jahre lang, (von 1326 bis 1806) zu „Vorderösterreich“. Demnach zum katholischen „Großherzogtum Baden/ mit der Hauptstadt Karlsruhe“. Schwenningen aber zum „Königreich Württemberg/ Hauptstadt Stuttgart“, und war daher – bis zum Beginn der Industrialisierung - Großteils evangelisch. Diese getrennte Zugehörigkeit führte auch skurrillerweise dazu, dass man von ~1870 bis zur Einführung der „Mittleuropäischen

Zeit“ (~1890) in zwei Zeitzonen lebte! Bedingt durch die Erddrehung, wird der Sonnenhöchststand zuerst in Stuttgart erreicht. In Karlsruhe aber erst 4 Minuten später. An den Grenzbahnhöfen musste man daher zu jener Zeit die Uhren umstellen.

## Patrouillenbootstaffel der MKFF in Korneuburg 2023

### Jahreslogbuch aus Korneuburg - Text und Bilder von Wladimir Aichelburg



Das Jahr 2023 begann und verlief ruhig. In der Alten Werft Korneuburg lag wie schon öfters das Kabinenschiff VIVALDI zum Überwintern. Erst gegen Ende Jänner und die folgenden Februartage lagen die Schiffe unter viel Schnee, und waren auch von einer leichten Eisschicht umgeben, innen eingheizt. Donaupegel um 4 m.

Am 15. Februar übernahm Dr. Georg Hoffmann als Direktor das Heeresgeschichtliche Museums

Mitte April stieg die Donau, am 15.4. zeigte der Donaupegel Korneuburg 523 cm an.



28. Mai 2023: Neue Zufahrtsschilder

Anfang Mai wurden in der Werft Orientierungsschilder und in der Schiffsnähe am Kai Informationstafeln zur »Außenstelle des HGM, Patrouillenbootstaffel«, angebracht.

Am 7. Mai Beginn der Besichtigungssonntage, die wie üblich jeweils zwischen 09:00 und 12:00 Uhr stattfanden. 30 Besucher, weniger als sonst. Weitere Besichtigungen fanden am 4. Juni, 2. Juli, 6. August und am 3. September statt.

Mitte Mai gab es Hochwasser, am 17.5. in Korneuburg Pegel 550 cm. OBERST BRECHT befand sich in Hainburg. An der Schlögerhauslände wurde eine bessere Schall- und Vibrationsdämmung über den Motoren installiert.

Am 4. Juni Besichtigungssonntag mit Funkbetrieb des MFCA. 53 Funkverbindungen wurden erzielt, vor allem mit Schiffen in der Nord- und Ostsee sowie mit der amerikanischen Ostküste. Hauptsächlich durch bessere Informationen des HGM kamen diesmal mehr Besucher.

Am 14. Juni wurden die Maschinen der NIEDERÖSTERREICH sowie das ganze Schiff zur Fahrt zum Pioniertag in Melk vorbereitet, 3.200 l Diesel getankt.



17. Juni 2023: Fahrt nach Melk



Eine der letzten Fahrten der Brandner-Schiffe, hier die MS AUSTRIA.

Am 15. Juni Fahrt nach Melk mit fünf Mann, Kommandant Kpt. Otto Bohdal. OBERST BRECHT wurde inzwischen zu anderen Museumschiffen in der Bucht weiter hinten

verlegt. Abfahrt um 08:00, um 09:00 Schleuse Greifenstein passiert, um 11:00 Schleuse Altenwörth. Sonntiger, angenehm kühler Tag. Erst vor Krems kamen dichte Wolken auf, aber es blieb trocken. In der Wachau gab es viel Verkehr, die NIEDERÖSTERREICH überholte mühelos alle bergauf fahrenden Kabinenschiffe. Die Flussseiten mit Links- und Rechtsfahrt wechselten je nach Bedarf und Verständigung durch Sprechfunk unter den Kommandanten. Der Wasserstand lag knapp unter dem Mittelwasser. Das Militärgelände Melk gegen 15:00 Uhr erreicht. Die Besatzung kehrte mit einem BH-Kleinbus nach Korneuburg zurück. Die Glocke mit Positionslichtern wurde, um Souvenirjäger nicht zu reizen, abgenommen, sonst ließ man die Panzerblenden offen und die Rettungsringe hängen.



17. Juni 2023 Pioniertag in Melk

Am 17. Juni Pioniertag Melk mit sehr hoher Beteiligung. Mit Hauptmann Ulrich Kühnel BA, dem Organisator des Pioniertages, den Tages-



ablauf besprochen. Drei Rekruten als Wache zugeteilt. Gegen 13:00 Uhr kam das erste Gewitter, das anfangs nicht gefährlich aussah, doch dann schnell mit Blitzen und heftigem Regenguss überraschte. Dazwischen kurze sonnige Abschnitte. 2.500 Besucher des Pioniertages wurden beim Tor gezählt, davon dürfte etwa die Hälfte bei uns an Bord gewesen sein. Schluss 17:00. Die NIEDERÖSTERREICH blieb in Melk am Pionier-Anlegeponton vertäut.



2. Juli 2023: Besichtigungssonntag im Hafen Korneuburg

Am 27. Juni Rückkehr der NIEDERÖSTERREICH nach Korneuburg. Kommandant Kpt. Markus Haider. 13:15 Abfahrt, um 18:25 in Korneuburg angelegt. Wegen der in den Steg immer noch nicht eingebauten Feuerwehrröhre mühsames Anlegemanöver. Niederwasser, Pegel 240 cm.

Am 2. Juli ein starker Besichtigungssonntag mit 200 Besuchern. Die Schiffe wurden von einer privaten, vom Kai gesteuerten Drohne aufgenommen.

Während der folgenden Sommerwochen ankerten zahlreiche Privatboote in der Bucht. Länger liegen blieb der 30 m lange GERONIMO aus

Polen mit dem Heimathafen Gdansk, Danzig. Am Korneuburger Anlegeponton wechselten Kabinenschiffe mehrerer Flaggen, eines war als Begleitschiff für Radfahrer ausgestattet. Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehren Bisamberg, Korneuburg und Spillern machten ihre üblichen Fahrten über die Donau mit Zillen.

Am 6. August gab es trotz des schlechten Wetters einen starken Besichtigungssonntag mit über 100 Besuchern, die meisten wurden durch die Werbung des HGM animiert. Donaupegel steigend, 536 cm. An der hohen Werftmauer gegenüber lag immer noch der von der Besatzung verlassene GERONIMO aus Gdansk, jetzt aber in gefährlicher Steuerbord-Schräglage. Er war an den unteren, nun unter der Wasseroberfläche befindlichen Pollern mit zwei Leinen befestigt. Die Reling bereits eingedrückt. Durch Stadtmuseumsobmann Ing. Otto Pacher wurde die Korneuburger Feuerwehr über die drohende Gefahr des Sinkens benachrichtigt, die das Schiff umhängte. Als Tage später das Wasser zurückging, hing der immer noch von der Besatzung vernachlässigte GERONIMO an den nun hoch oben befindlichen Leinen und neigte sich nach Backbord.

Am 12. August Donaupegel wieder steigend.

Am Sonntag dem 27. August übernachtete in der Bucht ein kleineres privates Motorboot ohne Flagge und ohne einen sichtbaren Namen, jedoch mit ukrainischer Ziffernkennung.



28. August 2023: Hochwasser

Am 29. August Hochwasser mit 598 cm am Pegel Korneuburg.

Am 3. September Schlechtwetter, Nieseln, letzter Besichtigungssonntag. Wegen des immer noch vorhandenen, von der Stadt Korneuburg unerwartet nicht abmontierten mobilen Hochwasserschutzes konnten die Schiffe nicht besichtigt werden. Über 50 enttäuschte Interessenten aus mehreren Bundesländern waren gekommen, darunter auch eine angemeldete Gruppe von pensionierten BH-Unterroffizieren.



9. September 2023: Hafentag Oberst Brecht mit Festgästen

Am 9. September Hafentag Korneuburg. Niederwasser. Bei prachtvollem Wetter und angemeldeten vier Ausfahrten mit BH-Miliz-Angehörigen gleichzeitig mit beiden Schiffen in Richtung Kraftwerk Greifenstein, OBERST BRECHT unter Kpt. Dr. Richard Koza, NIEDERÖSTERREICH mit Kpt. Otto Bohdal gefahren. Vielseitige Manöver und Geschwindigkeitserprobungen. Wegen des immer noch nicht eingebauten Pontons der Freiwilligen Feuerwehr mühsames Anlegen an unserem Steg. Mit den Mitfahrenden etwa 250 Besucher.

Am 8. Oktober mit 191 cm ein besonders niedriger Wasserstand. Modellbauer Herbert Schwarzl präsentierte sein neues, fahrbares Modell von OBERST BRECHT im ursprünglichen Zustand vor dem Umbau und die NIEDERÖSTERREICH noch im Werden.

Am 13. Oktober wurde die Feuerwehrröhre wegen der akuten Bedrohung der NIEDERÖSTERREICH

vom Stadtpersonal Korneuburgs in sicherer Entfernung verheftet.

Am 28. November Besichtigung der Schiffe durch das Kaderpersonal der Heereslogistikschule, Vega-Payer-Weyprecht-Kaserne, Ausbildungskurs Panzer Leopard 2 und Haubitzen. Nieselregen. Die Besichtigung für beide Seiten sehr interessant.



2. Dezember 2023: Der erste Schneefall

Am 2. Dezember setzte dichter Schneefall ein, über Nacht fielen

25 cm, und der Schnee blieb wegen der kälteren Temperaturen noch Tage liegen. Schneechaos im Westen Österreichs. Am Wasser in der Bucht bildete sich eine dünne Eisschicht, die aber den neben uns liegenden CARUSO an seinen Ausflugsfahrten nicht hinderte. Nach einem Tauwetter stieg die Donau rasant und erreichte am 14. Dezember 566 cm, das war schon knapp unter der Oberkante der Kaimauer. Nachdem das Wasser aber bald wieder zurückging, wurde seitens der Stadtgemeinde auf die Ausbringung des Hochwasserschutzes verzichtet.

Am 17. Dezember waren bei prachtvollem sonnigen Wetter mit 10°C, vier Funker an Bord, die abwechselnd 41 Kontakte innerhalb Europas und zum Mittelmeerraum erzielten. Für die 40 m lange, horizontale Antenne vom Schiff aus wur-

de wie schon öfters ein Mast am Kai aufgestellt. Donaupegel 450 cm, fallend.

## Vorankündigung

### Hafenfest 2024 in Korneuburg - Werfthafen

Wann:

14. und 15. September 2024, von 10:00 bis 18:00 Uhr

Eintritt frei!

Die Ausstellung »Werft-Lehrwerkstätten« zeigt der Museumsverein in der Halle 58. In der Halle 55 (Veranstaltungshalle) erfolgt die Bewirtung mit schiffahrtsbezogenem Unterhaltungsprogramm. Der Betrieb in der Halle 55 erfolgt voraussichtlich bis 22:00 Uhr.

Traditionsschiffe werden im früheren Werfthafen liegen, einige können nach Absprache mit den Eignern besichtigt werden. Geplant sind auch Fahrten mit dem Pat-Boot NIEDERÖSTERREICH (kostenpflichtig).

## Neues Modell des Patrouillenbootes NIEDERÖSTERREICH der Firma Trident

Wie alle Erzeugnisse von Trident zu Originalen des österreichischen Bundesheeres ist besonders das Patrouillenboot NIEDERÖSTERREICH im Maßstab 1:87 ein äußerst detailliertes Modell mit etwa hundert – auch geätzten – Metallbauteilen. Das Modell ist für anspruchsvolle, geschickte Modellbauer der höchsten Kategorie Level 5 geeignet.

Der nur im ersten Moment fühlbar hohe Preis von 192 Euro ist wegen der vielen bis in die kleinsten Einzelheiten gehenden Detailstücke sowie der zeitraubenden Verarbeitung nach Originalplänen bedingt gewesen.

Der Rumpf besteht aus zwei Teilen, und viele Teile sind im Baukasten als Reserve mehrfach vorhanden. Durch die vielen separaten Komponente kann das Schiffsmodell in mehreren Varianten gebaut und auch sonst noch ergänzt werden: komplett mit und als Wasserlinien-Modell ohne das Unterteil, mit offenen oder geschlossenen Luken, Türen u.ä.

Das Kunstharz-Baumaterial ist nach etwas Übung leicht mit einem über einer Flamme heiß gemachtem, gewöhnlichem Messer zu trennen und zu bearbeiten.

Die Trennspalten der beiden Rumpfteile und des daraufzusetzenden Turms können unsichtbar verkittet werden.

Die Besatzung kann durch NOCH-Figuren, wie 15.079 dem „Sondereinsatzkommando“, sowie von anderen Firmen ergänzt werden.

Kontakt:

<https://www.camo-modellfahrzeuge.at>

Camo Modellfahrzeuge, 1040 Wien, Karlsgasse 3





## Mariner's Reading Digest

Aktuelle Meldungen aus der Schifffahrt, zusammengestellt vom Team »Alter Museumshafen«



### Spanien: Rettungsaktion durch Kreuzfahrtschiff

Das im April 2017 in Dienst gestellte »MEIN SCHIFF I« (111.554 BRZ) von TUI Cruises war am 25. April 2024 auf der Reise von Alicante nach Málaga, als es plötzlich mit einer akuten Seenotsituation konfrontiert war. Vor dem 316 m langen und 36 m breiten Kreuzfahrtschiff befand sich ein kleines, mit zwei Personen besetztes Boot, offenbar mit Motorschaden.

Kapitän Jan F. Schubert und seine Crew alarmierten umgehend die Küstenwache und die Fahrt wurde sofort reduziert, um ein Beiboot zur Hilfeleistung auszusetzen. Als die spanische Küstenwache am Ort des Geschehens ankam, unterstützte MEIN SCHIFF I unter Kapitän Schubert die Helfer bei der Bergung. Durch das Manöver auf See gelang es dem Kapitän und seinem Team, dabei zu helfen, zwei Menschenleben zu retten.

*Sicherlich eine gute Leistung, aber das ist der ganz normale Job von Schiffsbesatzungen. Es wäre wohl bedenklich, hätte die Crew den Notfall nicht bewältigen können.*



Bild: HenSti, Lizenz CC-BY SA 4.0

### USA: Kreuzfahrtschiff kollidiert mit Wal

Nach einem Bericht der *New York Times* (zit. nach *kreiszeitung.de* vom 22.05.2024) kam es zu einem Zwischenfall: Am Bug eines Kreuzfahrtschiffes wurde demzufolge ein 13,5 Meter langer toter Wal entdeckt. Dabei handelte es sich um einen Seiwal (im Bild ein Muttertier der Art *Belonoptera borealis* mit seinem Kalb).



Bild: Christian Khan, Lizenz Public Domain

Diese Säugetiere können bis zu 16 Meter lang und 30 Tonnen schwer werden. Besonders unglücklich an diesem Fall: Der Wal gehört einer als stark gefährdet bezeichneten Tierart an.

Das tote Tier wurde mit einem Boot an einen Strand in Sandy Hook (New Jersey) gebracht. Dort fand eine Autopsie statt, wobei der Wal bereits stark verwest war. Die Verletzungen am Körper deuteten darauf hin, dass die Kollision mit dem Schiff als Todesursache wahrscheinlich ist und das Tier vorher noch lebte. So wurden gebrochene Knochen in der rechten Flosse festgestellt sowie ein Gewebetrauma entlang des rechten Schulterblattes.

Der leitende Wissenschaftler der *Atlantic Marine Conservation Society*, Robert A. Di Giovanni, der bei der Untersuchung des Wals federführend zeichnete. Der Wal sei bereits

stark verwest gewesen, als die Wissenschaftler mit der Leichenöffnung begannen. Sie konnten schnell Proben sammeln, um diese letztlich auf Schadstoffe, aber auch andere Biotoxine zu untersuchen.

Wie die *New York Times* meldet, ermittelt jetzt die Strafverfolgungsabteilung der amerikanischen Wetter- und Ozeanografiebehörde. Das Kreuzfahrt-Unternehmen bestätigte den Vorfall »mit tiefem Bedauern«.

Hier sehen sich auch die *National Oceanic and Atmospheric Administration* in der Pflicht: Die Wetter- und Ozeanografiebehörde der Vereinigten Staaten ermutigt Seeleute entlang der Ostseeküste immer wieder dazu, ihre Schiffe sukzessive zu verlangsamen und wachsam zu bleiben. Zudem sollen alle Sichtungen von toten, verletzten oder auch verstrickten Walen sofort den Behörden gemeldet werden, damit sich solch ein Drama nicht mehr wiederholen kann.

(Presseberichte, Red.)

### Wale

Die Wale (*Cetacea*) bilden eine Ordnung der Säugetiere mit etwa 90 Arten, die ausschließlich im Wasser leben. Es werden zwei Unterordnungen unterschieden:

- Bartenwale (*Mysticeti*)  
sind Filtrierer, die sich von Plankton ernähren;
- Zahnwale (*Odontoceti*)  
leben als Raubtiere.

Mit Ausnahme einzelner Delfine und der verschiedenen Gruppen der Flussdelfine leben Wale im Meer. Die Bestände vieler Walarten sind infolge von Umweltverschmutzung, der Fischerei und des industriell betriebenen Walfangs deutlich zurückgegangen. Bei wiederholt auftretenden Walstrandungen – an den Ursachen wird geforscht – sterben bis zu hunderte Wale. <https://de.wikipedia.org/wiki/Wale>



## Maritime Militärtechnik - aktuelle Projekte

Zusammengestellt von Peter Strecha



### China: Neuer Super-Flugzeugträger

Die FUJIAN hatte im Jahr 2022 ihren Stapellauf und ist am 1. Mai currentis zur ersten Fahrt ausgelaufen.

Bis dahin befand sich die Einheit in einem abgeschlossenen Militärhafen in der Nähe von Shanghai.



Nun stehen die ersten Probefahrten auf dem umfassenden Testprogramm. Auch wenn seitens des chinesischen Militärs strikte Geheimhaltung herrschte, ist es doch denkunmöglich, diesen 320 m langen Flugzeugträger verborgen zu halten. Zahlreiche kursierende Bilder verbreiten sich daher über das World Wide Web.

Bei der FUJIAN handelt es sich um einen konventionell angetriebenen Flugzeugträger mit flachem Deck vom Typ CATOBAR, sie verfügt daher über drei elektromagnetische Flugzeugkatapulte (Electromagnetic Aircraft Launch System, EMALS) sowie über einen »All-in-one«-Mast, in dem alle Antennen (funktechnisch) von außen nicht sichtbar eingebaut sind. Im Vergleich dazu besitzt USS GERALD R. FORD als einziger direkter »Konkurrent« vier elektro-

magnetische Katapulte und setzt damit ebenfalls auf EMALS.

Das Schiff ist nach der SHANDONG der zweite große Flugzeugträger, der vollständig in der Volksrepublik China gebaut wurde. Aus Sicht von Militärexperten ist der

Umstand erstaunlich, dass die erstmals von China verwendeten Flugzeugkatapulte schon einen elektromagnetischen Antrieb haben. Somit seien gleich zwei Generationen von Katapulttechnologien, hydraulischer und dampfgetriebener Antrieb, übersprungen worden. Mit geschätzten 80.000 bis 100.000 Tonnen Wasserverdrängung reiht sich dieser Träger von der Größe her zwischen der

ehemaligen Kitty-Hawk-Klasse und den aktuellen Supercarriern der Nimitz- und Ford-Klasse der US Navy ein. Es ist der größte außerhalb der USA gebaute Flugzeugträger und das größte Kriegsschiff außerhalb der US-Marine.

Und dies sind die Leistungs-Kenndaten, soweit sie von der chinesischen Marine berechnet wurden:

- Angenommen wird der Start eines Flugzeugs von 30 t ;
- Beschleunigung auf 70 m/s (gleich ca. 250 km/h) in 2 s.

Das neue chinesische System könnte auch zum Abbremsen der Flugzeuge bei der Landung verwendet werden. Damit könnte ein aufsetzender Kampffjet – in einer ähnlichen Zeit wie beim Start – zum Stillstand gebracht werden. Insgesamt wird erwartet, dass aufgrund dieser Leistungen in der Zukunft generell kompakter und damit auch in kürzerer Zeit gebaut werden könne – an der 300 m langen FUJIAN baute man immerhin gut sechs Jahre.

(futurezone.at, wikipedia.org, Red.)

### Die Katapulttechnik

Das **Dampfkatapult** kommt auf älteren Flugzeugträgern, eingeführt in den 1930er Jahren, zum Einsatz. Der generierte Wasserdampf wird in einen Hochdrucktank gepresst und zum Start über kommando-gesteuerte Ventile freigesetzt, um den Startschlitten anzutreiben.

**Elektromagnetische Katapulte** haben den Vorteil, dass damit die Beschleunigung exakter auf den Flugzeugtyp angepasst werden kann. Für diese Systeme sind weniger bewegliche Teile notwendig, was daher auch den Wartungsaufwand und die Fehleranfälligkeit reduziert. Den Antrieb liefern elektrische Linearomotoren, ähnlich wie bei den deutschen Transrapid-Zügen.



Der chinesische Träger LIAONING besitzt noch ein dampf-betriebenes Flugzeugkatapult

Autor: Baycrest (Wikipedia user), lizenziert unter CC-BY-SA-2.5





**USA:  
USS Washington (CVN-73) wieder im Dienst**

Am 25. April 2024 war es soweit: USS GEORGE WASHINGTON lief aus dem Marinehafen Norfolk aus.

Üblicherweise dauert eine »Refueling and complex overhaul« (RCOH)-Überholung, wie sie bei der US-Marine bezeichnet wird, vier Jahre. Die nuklear angetriebene GEORGE WASHINGTON wurde eben einer solchen Prozedur unterzogen. Dabei wurden folgende Arbeiten durchgeführt:

- Ergänzung von ausgebranntem Kernbrennstoff durch neues spaltbares Material;
- Generelle Wartung und Reparatur;
- Erneuerung und Modernisierung der technischen Ausrüstung und des gesamten Schiffes.

USS GEORGE WASHINGTON ist der sechste Flugzeugträger in der Nimitz-Klasse der US-Marine. Sie wurde in Newport am 25. August 1986 auf Kiel gelegt und am 4. Juli 1992 in Dienst gestellt. Von 2008 bis 2015 war ihr Heimathafen Yokosuka/Japan, seitdem ist sie in Norfolk stationiert. Vom 4. August 2017 bis Mai wurde das Schiff bei Newport News Shipbuilding umfassend saniert.

Nach dem Auslaufen aus Norfolk ist die nächste Unternehmung die Teilnahme an dem Manöver Southern Seas 2024 in Südamerika. Weiter geht die Reise nach Asien, wo GEORGE WASHINGTON in Yokosuka die USS RONALD REAGAN (CVN-76) wieder ablösen wird.

**Ablauf der Überholung**

Im August 2017 kam der Flugzeugträger ins Trockendock in Newport News, Virginia. Das Unternehmen



Huntigton Ingalls Industries (HII) startete nun die auf vier Jahre anberaumte Instandsetzung. Das RCOH ist einmal in der Mitte der Lebensdauer eines Flugzeugträgers angesetzt. Der Kernbrennstoff des Reaktors ist nach dieser Betriebsdauer etwa zur Hälfte verbraucht und wird durch neues Material ergänzt oder ersetzt. An Kosten wurden dafür 2,8 Milliarden Dollar veranschlagt. Durch die Folgen der COVID-Krise hat sich die Durchlaufzeit der Operation um fast zwei Jahre verlängert.

Die Arbeitszeit hatte sich bis Mai 2023 auf 26 Millionen Arbeitsstunden summiert. Zunächst folgten Versuche zur Prüfung

der Seetüchtigkeit, dann wurde der Flugbetrieb an Deck erprobt und schließlich auch approbiert. Die Qualifizierung des Trägergeschwaders CVW-7 bildete den vorläufigen Endpunkt.

*(flugrevue.de, wikipedia.org, Red.)*

**USS George Washington:**

**Technische Daten**

Verdrängung	rd. 97.000 long tons (Standardtonnen)
Länge	317 m (Wasserlinie) 333 m (Flugdeck)
Breite	40,8 m (Rumpf) 76,8 m (Flugdeck)
Tiefgang	12,5 m
Besatzung	3.200 Schiffspersonal 2.480 Flugpersonal
Antrieb	2 Nuklearreaktoren auf 4 Propeller
Geschwindigkeit	über 30 kn
Bewaffnung	2 Evolved-Sea-Sparrow-Starter 2 Rolling-Airframe-Starter 3 Phalanx 1B
Flugzeuge	bis zu 85

## Ausstellung »Werft – Berufe und Ausbildung« Sonderschau im Korneuburger Stadtmuseum bis 29. Juli 2024



Unter der Flagge des alten »Museumsbafens« interessieren wir uns natürlich auch sehr für andere einschlägige Angebote (siehe vielfältige Berichte in vergangenen Ausgaben von »Österreich Maritim«). Mit diesem Bericht kehren wir an den Standort des ursprünglichen Hafens zurück – in die ehemalige Schiffswerft Korneuburg.

Im Stadtmuseum Korneuburg kann man zurzeit eine Sonderausstellung (geöffnet noch bis 29. Juli 2024) besichtigen, die vom langjährigen Werftmitarbeiter Ing. Otto Pacher kuratiert wurde und einen intensiven Einblick in die Ausbildung der heranwachsenden Schiffstechniker bietet.

### Stadtmuseum Korneuburg

Öffnungszeiten des Museums:  
Jeden Sonntag von 9:00 bis 12:00 oder nach Terminvereinbarung.

Lage:  
2100 Korneuburg, Dr. Max Burckhard-Ring 11.

E-Mail: [museum@museumsverein-korneuburg.at](mailto:museum@museumsverein-korneuburg.at)  
<https://museumsverein-korneuburg.at/Wordpress/>



### Themenübersicht der Ausstellung

*Fragestellung: Wie kommt ein Auftrag für den Bau eines Schiffes zustande und wie wird dieser abgewickelt?*

#### Kiellegung

Dabei begann das Zusammenfügen der ersten Bauteile des Schiffes, wenn 30 % des Schiffspreises vom Auftraggeber überwiesen wurden.



Kiellegung des ersten Hochseeholztransportschiffes, MEKHANIK YARTZEV, Proj. T116, am 19. April 1990



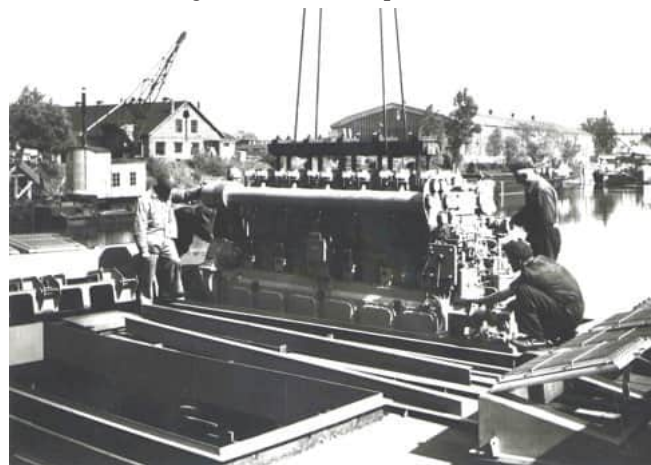
Kiellegung des ersten Hochseeholztransportschiffes, MEKHANIK YARTZEV, Proj. T116, am 19. April 1990

#### Haupt-Bauphase

Diese verlief unter ständiger Aufsicht von Vertretern der Kunden und der Klassifizierungsgesellschaft

#### Taufe und Stapellauf

In den fertiggestellten Schiffskörper wurden Wellen, Propeller und Ruderanlage eingebaut und der Unterwasseranstrich wurde aufgebracht. Der Stapellauf wurde wie üblich



Einheben der Hauptmaschine auf der Jalta, 1961

mit einer großen Feier begangen, und weitere 30 % des Kaufpreises wurden überwiesen.

#### Ausrüstung

Die Maschineneinrichtung erfolgte erst nach dem Stapellauf. Beteiligt daran waren Maschinenschlosser, Rohrschlosser, Elektriker, Bauschlosser, Isolierer, Tischler, Spengler, Tapezierer und eine Reihe weiterer Professionisten.





Hauptmaschinenraum der ANTON TSCHECHEV

*Standproben*

Alle erforderlichen Parameter der einzelnen Komponenten wurden justiert und dokumentiert, danach die protokol-

lierte Abnahme durch Kunden und Klassifizierungsgesellschaft.

*Probefahrt*

Nach einem vorgegebenen Probenprogramm wurden Parameter wie Geschwindigkeit, Manövrierfähigkeit und Drehkreis gemessen, wobei alle am Bau des neuen Schiffes mitwirkenden Professionen vertreten waren.

*Flaggenwechsel und Schiffsübergabe*

Nach der Probefahrt und Erledigung von Restarbeiten wurde die Schiffsübergabe – wieder festlich – abgeschlossen. Die österreichische Flagge wurde als symbolischer Akt eingeholt und der Bootsmann des Schiffes hisste die Landesflagge des neuen Schiffes.

**Hintergrund: Ausgeübte (und gelehrte) Berufe in der Schiffswerft** (nach Otto Pacher, Hafentelegraf 2023 p.10., adaptiert)

1	Arbeitsvorbereiter
2	Bauleiter / Betriebsassistent
3	Bauschlosser
4	Betriebsarzt
5	Betriebselektriker
6	Betriebsleiter (Maschinenbetriebsleiter, Red.)
7, 9	Bote, Chauffeur
8	Buchhalterin / Buchhalter
10	Dolmetscherin / Dolmetscher
11	Dreher
12	EDV-Techniker
13-14	Einholerin / Einholer, Einkäuferin / Einkäufer
15	Eisenbahnbetriebsleiter
16	Feuerwehrmann
17	Gärtner
18	Gerüster
19	Heizer
20	Industriekauffrau / -mann
21	Isolierer
22	Kalkulant
23-24	Kantineur, Koch
25-27	Konstrukteur Elektrotechnik, Maschinen-, Schiffbau
28	Kranführer
29-30	Kunststofftechniker, -verarbeiter
31	Lagerarbeiter / Magazineur
32	Lohnverrechnerin / -verrechner
33	Lokführer
34	Maler und Anstreicher
35	Maschinenschlosser
36	Maurer

37	Modellbauer
38	Netzplantechniker
39	Nieter
40	Pauserin / Kopierin
41	Portier
42	Reinigungskraft
43	Rohrschlosser (Gas-, Wasser-, Heizungsinstallateur)
44	Sanitärerin / Sanitärer
45	Schiffbauer
46	Schiffsführer, Hafenkaptän
47-48	Schweißer, Schweißtechniker
49	Seilspleißer
50	Sekretärin
51	Sicherheitstechniker
52	Spengler
53	Tapezierer
54	Technische Archivarin
55	Technische Zeichnerin / Zeichner
56	Telefonistin
57	Tischler
58	Verkäufer / Händler
59	Verstemmer
60	Vorspanner
61	Werkschutzleiter
62	Werkstattschreiberin / -schreiber
63	Werkzeugmacher
64	Zeitnehmer
65	Zimmermann
66	Zolldeklarant

## Lände Greifenstein: Arbeiten der FHS-Sektion »Am Wasser«

Aktueller Bildbericht von Sektionsobmann Kpt. Edgar Wilhelm



Einer der Arbeitsschwerpunkte für 2024 war der Ausbau des ehemaligen Matrosenquartiers im Bugbereich unseres Güterkahns, der an unserer FHS-Lände in Greifenstein verheftet ist.

Eine weitere schwierige Aufgabe ist derzeit noch in Bearbeitung: Die Schorbäume sowie auch die Zugangsbrücke müssen – nach Beschädigungen beim Hochwasser vor einem Jahr – wiederhergestellt bzw. noch weiter ertüchtigt werden, so dass die Kräfte nicht direkt auf die Bordwand des Güterkahns, sondern auf zwei massive »Büffel« (Donausprache für Poller) wirken können.

In der Folge zeigen wir den Fortgang mit anschaulichen Bildern.

### Aus/Umbau des Matrosenquartiers



Überkopf-Innenausbau Matrosenquartier

Die ehemalige Matrosenunterkunft haben wir jetzt endlich entrümpelt und die in Bratislava demontierten Wandverkleidungen wurden wieder montiert und von Christian Falkner-Merl gestrichen.



Michael Wild im Office

Michael Wild, unser Ländenmeister und Vorstandsmitglied, arbeitet schon in unserem neuen Büro am Güterkahn.



Das neue Archiv für »Österreich Maritim«

Im neu geschaffenen Vereinsarchiv haben wir nun alle noch auffindbaren Exemplare unserer Vereinszeitung geordnet, hier kann jetzt jeder Interessent in alten Ausgaben stöbern. Sofern noch genügend Exemplare vorhanden sind, werden ältere Ausgaben auch verkauft und versendet.

### Verstärkung der Schorbaum-Widerlager



Karl Riegler bei heikler Schweißarbeit am Schorbaum

Karl Riegler, Schiffsführer unseres Bugsiertreckers GNOM und Spezialist für Motoren und Schlosserarbeiten, schweißt hier die neuen Abstandshalter für unsere Schorbäume. Während des letzten Hochwassers wurden diese beschädigt und mussten dringend repariert werden.

Die letzten Handgriffe an der Schorbaumabstützung, bald kann dieser in die neue Position gebracht werden. Die Seile müssen neu eingerichtet werden, die Brücke wurde





Montage einer Schorbaumgaffel

inzwischen neu verspannt und bekommt noch Rollen für bessere Beweglichkeit bei Wellenschlag und auch eine neue Auflage. Die Gleiseisen müssen noch angefertigt werden, dann ist auch die Brücke wieder fertig.

**Erweiterung der (bordeigenen) Stromversorgung**  
Martin Belohrad, Funker aus Leidenschaft und unser Fachmann für elektrische Angelegenheiten, schließt hier die Solarzellen zusammen und verbindet diese mit einem neuen Laderegler und Inverter. Da wir jetzt mit 24V Spannung arbeiten, ist die Stromausbeute viel besser geworden,



Martin Belohrad bei Verkabelungsarbeiten

Ladungsprüfung der Akkuzellen



jetzt können die Kühlschränke durchgehend eingeschaltet bleiben.

Die Batterien im Lager 4 werden von unserem Karl Riegler auf 24V zusammengeschlossen, in Zukunft werden wir unsere Batteriebank viel effektiver nutzen können.

## Bordleben



Es ist schon zur Tradition geworden, dass wir nach den monatlichen Werkeltagen und Sektionsitzungen noch die Grillspezialitäten von FHS-Schriftführer Christian genießen dürfen. Da wir nach jeder Grillerei etwas in den Spendentopf werfen, kann Christian immer wieder Spezialitäten einkaufen. An dieser Stelle möchte ich mich mal herzlich bei Christian bedanken.



Transport einer Zille zur Überholung

Mit vereinten Kräften schaffen wir an jedem Werkeltag immer wieder sehr viel, es macht Spaß und belohnt uns immer wieder selbst. Der alte FHS Leitspruch gilt bei uns immer noch: „Viribus unitis!“

## Öffentlichkeitsarbeit

*Der Sektionsobmann von der Sektion »Am Wasser« ist dabei, alle früheren Ausgaben zu digitalisieren und nach und nach auf unserer Webseite zu veröffentlichen. Schaut öfter mal nach auf [www.FHSAustria.at](http://www.FHSAustria.at)*



## Bericht der FHS-Sektion »Aglai«: Wertzeit der TS AGLAIA 2024

Aktueller Bildbericht von Sektionsobmann Sven Esser



Anfang Mai wurde die AGLAIA auf einer Werft in der Hansestadt Lübeck für Rumpfsarbeiten aus dem Wasser geholt. Die ehrenamtlichen Helferinnen und Helfer führen zum Teil viele hundert Kilometer, um die AGLAIA für den Sommer fit zu machen.

Der letzte Unterwasseranstrich lag über zwei Jahre zurück, so dass zunächst viele Muscheln mühsam mit Spachtel und Schleifmaschine entfernt werden mussten.



Aufwendig waren Reparaturen am Rumpf, die sich wegen kleinerer Grundberührungen über mehrere Tage hinzogen. Dafür mussten auf Grund der noch niedrigen Temperaturen kleine Zelte mit eigener Heizung gebaut werden. Am Ende hat alles gut geklappt.



Leider macht uns der angegriffene und schon in die Jahre gekommene Verstellpropeller (gelber Kreis im Bild links) Sorgen. Hier scheint eine elektrochemische Korrosion vorzuliegen, deren Ursache wir noch nicht kennen.

Am Ende wurde das Unterwasserschiff wieder mit roter Farbe gerollt, so dass der Sommersaison mit der großen Windjammerregatta auf der Ostsee, dem legendären *Tall Ship Race*,



nichts im Wege steht. Das Winterlager für AGLAIA wird wieder die Museumswerft in Greifswald sein.

*Über Helfer am Schiff, in der Küche oder der Logistik freuen wir uns sehr!*



▲ Aglaia am Haken

Kabelsalat in der Navigationszentrale ▶



## Ausstellung zur Reise der Fregatte NOVARA in Miramare

Text und Bilder von Nikolaus A. Sifferlinger



In den als Ausstellungsräumen adaptierten Reitställen von Schloss Miramare findet unter dem Titel »Kosmos – Das Segelschiff des Wissens« eine Schau zur wissenschaftlichen Weltumsegelung der österreichischen Fregatte NOVARA in den Jahren 1857 bis 1859 statt.

Die Ausstellung erzählt von der Weltreise der NOVARA, die am 30. April 1857 von Triest aus in See stach und 51.856 Seemeilen zurücklegte, mit 22 Aufenthalten auf fünf Kontinenten. Mehr als 150 Exponate geben einen Einblick in die wissenschaftliche Arbeit und die Sammlung ethnografischer und biologischer Objekte. Damalige Navigations- und Vermessungsinstrumente und wissenschaftliche Werkzeuge werden ausgestellt. Literatur, Karten und Gemälde sowie eine genaue Zeittafel zur Weltreise und eine Besatzungsliste der NOVARA geben einen guten Überblick. Zahlreiche Exponate der Ausstellung sind Leihgaben des Weltmuseums in Wien.

Eigentlich schade, dass diese Ausstellung nur bis Juni 2024 zu sehen ist, eine permanente Darstellung der Reise der NOVARA würde gut zu Triest und Miramar passen.



▲ Modell der Fregatte NOVARA in der Ausstellung, mit interessanter Spiegelung

◀◀ Ein Federfächer aus Brasilien

◀ Schwert mit Haifischzähnen aus Kiribat



# KARNER

KRAFTVOLL AN JEDE AUFGABE

**Karner GmbH**

Hauptstraße 3

3422 Greifenstein

Telefon: + 43 (0) 2242/ 3224)

E-Mail: [erdbau@karner-gmbh.at](mailto:erdbau@karner-gmbh.at)

Unsere  
Tätigkeitsbereiche:

Abbruch- und  
Rodungsarbeiten

Erdbauarbeiten

Entsorgung  
Baurestmassen/  
eigene  
Bodenaushubdeponie  
/ Recyclinganlage

Natursteinmauern/  
Außenanlagen

Sand, Schotter,  
Recyclingmaterialien

Straßen- Plätze- und  
Wegebau

# FHS

## FHS - Slipanlage Greifenstein für Schiffe bis 40 t



Kontakt: [info@fhsaustria.org](mailto:info@fhsaustria.org)

Sie finden uns hier:

3423 St. Andrä Wördern - KG Greifenstein  
Donaulände

Strom-Kilometer 1848,4 rechtes Ufer

WGS84-Koordinaten:

48°21,064'N, 16°15,222'E