

Zeitschrift der Freunde Historischer Schiffe



Österreich Maritim

Kartengrüße

Traditionsschiff Dresden

Bergung eines Torpedofahrzeuges

Österreich-ungarische Seeminen

Marine-Gedenktage 1800 - 1910

Ausgabe 78
Juni 2020
Preis € 9,-

Aus der Redaktion

Mit der Dezember-Ausgabe 77 des Jahrgangs 2019 von **Österreich Maritim** ist eine Ära zu Ende gegangen, wie man mit Fug und Recht feststellen kann: unser langjähriger Chefredakteur **Ing. Fritz Marschner** hat sich zurückgezogen, um sich in der Folge anderen Interessen widmen zu können. An dieser Stelle sei dir, lieber Fritz, für deine wegweisende Redaktions- und Layoutarbeit für Österreich Maritim herzlich gedankt!

Im Zuge der Übernahme der Redaktionsagenden waren eine Reihe von Schwierigkeiten zu bewältigen, welche sogar für voll-professionelle Redakteure mehr als herausfordernd gewesen wären:

- das digitale Archiv war zu konsolidieren und zu übernehmen
- die erforderliche Software war auf einem eigenen neuen Arbeitsplatz komplett neu zu installieren
- Kenntnisse und Fertigkeiten waren in kürzester Zeit (teilweise) neu zu erwerben
- die Autorenbeiträge mussten gesammelt und aufbereitet werden
- der Rohsatz, die digitale Bildbearbeitung und das Layout für die Ausgabe 78 mussten abgeschlossen werden

Damit waren wir - nicht zuletzt durch tatkräftige und sachkundige Hilfe von Fritz Marschner - Ende März weitgehend zu Rande gekommen, so dass an eine Drucklegung zu denken war...

Nach Lockerung der für unsere Tätigkeit maßgeblichen seuchenhygienischen Schutzbestimmungen Mitte Mai erfolgte der Wiederanlauf der Redaktionsarbeit - spannend, was uns die Druckerei liefern wird!

Ihr Redaktionsteam

Da wir zum Zeitpunkt der Drucklegung keinerlei verlässliche Angaben über Termine und Veranstaltungen machen können, ist es auch nicht möglich, in diese Ausgabe Stammtische, Messen und sonstige Veranstaltungen anzukündigen!

Für aktuelle Informationen besuchen Sie daher regelmäßig die FHS – Webseite: www.fhsaustria.org

Inhalt

Kartengröße <i>Roland Hanewald</i>	4
Traditionsschiff DRESDEN feiert 50. Geburtstag <i>Ronald Piechulek</i>	6
Bergung von Teilen des Torpedofahrzeuges <i>HUSZAR</i> <i>Nikolaus A. Sifferlinger</i>	8
Der Einsatz österreichisch-ungarischer See- minen im 2. Weltkrieg <i>Nikolaus A. Sifferlinger</i>	11
Dampfer IRAN / YUGOSLAVIA / KRAFT <i>Herbert Winkler</i>	18
Aus der Geschichte der österreichischen Kriegsmarine - Gedenktage 1800 - 1910 <i>Oliver Trulei</i>	19
Aus den Sektionen	22
Buchbesprechungen	30

Titelbild:

Blick in den Großmast des Fünfmast-Vollschiffs ROYAL CLIPPER (Aufnahme P. Strecha 2017)

ISSN 1813 - 3525 Key title: Österreich Maritim

Offenlegung gemäß § 25 Mediengesetz

Medieninhaber:

Verein FHS - Freunde Historischer Schiffe, ZVR - Zahl 344016034

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

Herausgeber:

DABIS GmbH; beide: Heiligenstädter Straße 213, 1190 Wien

Blattlinie:

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

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

Redaktionsteam: Bobby Kugel, Peter Strecha

CvD: Peter Strecha

Autoren dieser Ausgabe:

Roland Hanewald, Roland Piechulek, Nikolaus A. Sifferlinger, Herbert Winkler, Oliver Trulei

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

eMail: redaktion@fhsaustria.org

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

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

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

Bankverbindung: IBAN: AT85 6000 0005 1006 4100
BIC: OPSKATWW

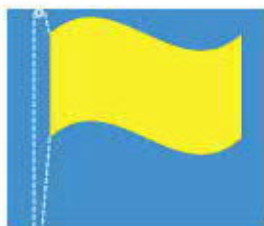
...auf ein Wort

Kpt. Dipl. Ing. Gustav Jobstmann

Liebe Leserin, geschätzter Leser von

Österreich Maritim!

Sehr geehrte Damen und Herren!



«An Bord alles gesund, erbitte freie Verkehrserlaubnis!» Das ist auf Deutsch die Bedeutung der Flagge »Q« des internationalen Flaggenalphabets. In unseren Tagen hat dies eine tragische Aktualität bekommen:

das australische Kreuzfahrtschiff DIAMOND EXPRESS (116.000 BRZ, 2.760 Passagiere und 1.100 Besatzung) wurde im Hafen von Yokohama/Japan aufgrund von bestätigten Infektionen von acht Passagieren mit SARS-CoV-2-Viren zurückgehalten. Die Erkrankten wurden in lokale Krankenhäuser gebracht, die verbleibenden Passagiere durften jedoch zur Vermeidung der Ausbreitung der Seuche das Schiff vorerst nicht verlassen. Bis zum 20. Februar wurden weitere 621 Personen positiv getestet. In der Folge war auch die Versorgung mit Lebensmitteln stark eingeschränkt, so dass die Urlaubsreisenden chaotischen Zuständen an Bord ausgesetzt waren und sich mit mehr als karger Nahrung begnügen mussten.

Aber auch Marineeinheiten der USA und Frankreichs waren nicht verschont: Der amerikanische Flugzeugträger THEODORE ROOSEVELT wie auch der französische Träger CHARLES DE GAULLE schlitterten - teils wegen gravierender Fehlentscheidungen der jeweiligen Marineführung - in desaströse Quarantänesituationen.

Den vorläufigen Höhepunkt bildeten die auf einer eigenen Reise in aller Welt auf MEIN SCHIFF 2 »gesammelten« mehr als 2.000 Besatzungsmitglieder der TUI-Kreuzfahrtgesellschaft. Von Cuxhaven aus sollten diese Crewmitglieder in ihre Heimatländer ausgeflogen werden, was jedoch aufgrund der geltenden Reisebeschränkungen vorerst nicht möglich war.

Bis heute waren in der COVID-19-Krise elf meist sehr große Schiffe von Quarantäne-Maßnahmen betroffen... Was können uns nun unsere Historiker dazu berichten? Bereits im Jahre 1374 durften in Venedig »pestverdächtige« Schiffe die Hafeneinfahrt nicht passieren. Die Dauer

der Isolationsmaßnahme wurde mit vierzig Tagen (*ital. quaranta giorni*) festgesetzt. Die meistgefürchteten Seuchen waren damals Cholera, Fleckfieber, Gelbfieber, Pest und Pocken.

Wie hat die Krise und die notwendigen Maßnahmen die Freunde Historischer Schiffe getroffen?

Bedingt durch die Isolations- und Abstandsregeln mussten wir sämtliche Aktivitäten wie Stammtische, Ausfahrten und Messeteilnahmen absagen. Die Arbeit an der vorliegenden Ausgabe musste ebenfalls pausieren, aber einige Aktivitäten der Sektionen waren eingeschränkt doch möglich.

- Unsere **Historiker** haben sich vermehrt auf ihre Recherche- und Forschungstätigkeit konzentriert (siehe Seite Seite 22).
- Die **Modellbauer** des FHS haben glücklicherweise ein privat zur Verfügung gestelltes Stammquartier, in dem sie an der Herstellung und Feinschliff ihrer fahrenden Modelle tüfteln konnten (siehe Bericht Seite 24)
- Die **Schiffseigner** warten und ölen ihre Slipanlage in Greifenstein (»warten tun« sie auch auf höheren Wasserstand Seite, siehe Seite 26)
- Im **Museumshafen** ermöglichte der ungewöhnlich milde Winter fast ungestörte Arbeiten zum weiteren Ausbau des Güterkahns zum Werkstatt- und Museumsschiff - und dies selbstverständlich unter Einhaltung der Abstandsregeln! (Siehe Seite 23)
- Die weiteren Sektionen wie **Escadre**, **Aglaia**, **pro futuro** und andere bemühen sich intensiv, sich auf die Freigabe von öffentlichen Events vorzubereiten.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre dieses Heftes, auf jeden Fall aber Gesundheit, auch für Ihre Lieben!

Mit maritimen Grüßen

Ihr

Gustav Jobstmann

Kartengrüße

Roland Hanewald



Als kurz nach der Wende ins 20. Jahrhundert die deutsche Kriegsflotte massiv ausgebaut wurde, erscholl für Tausende von jungen Männern der Ruf zu den Waffen. In überwältigender Mehrzahl kamen die Mannen der Aufforderung mit großer Begeisterung nach, denn der Dienst an Bord wurde zu diesem Zeitpunkt als kerniges Abenteuer betrachtet, zwar mit einigen Unannehmlichkeiten und Härten verknüpft, aber auch mit der Perspektive erlebnisreicher Auslandsreisen und erhöhten gesellschaftlichen Ansehens. An Krieg dachte – jedenfalls auf dieser Ebene – damals noch niemand, wenn auch jeder Seelord den Lieben daheim bereits ein potentieller Held galt und manches, was er im Heimaturlaub so berichtete, bestimmt auf keine Kuhhaut ging. Zur weiteren Förderung des Wehrgedankens erschien eine riesige Flut von Ansichtspostkarten, die das fidele Matrosenleben außerordentlich attraktiv darstellten oder es auch zur Zielscheibe schlichter Spöttelei machten, die im Volk gut ankommen sollte und das auch tat.

*„Darf man auf dem Schiffe mal fröhlich sein
Dann hol'n wir uns Tabak und Bier
Und schwingen das lustige Seemannsbein
Zum Tanz bei dem Schifferklavier.“*

So beschreibt eines dieser Kärtchen das heitere Dasein an Bord, dessen Darstellung gewiss manchen Jungkerl unverzüglich zur Fahne eilen ließ. Selbst Routinearbeiten wie das Deckschrubben wurden in Verbindung mit einer „Reise um die Welt“ geradezu glamourös dargestellt:

*„Vom Deckwaschen kriegt man erst hier den Begriff
Die Arme werd'n müde und matt
Doch sind wir fertig, dann haben wir 'n Schiff
Das sich wirklich gewaschen hat.“*

Dagegen ließ sich in der Tat nichts einwenden.

Typisch auch die Nachricht eines grinsenden Janmaatens an das verhärmte Mütterchen daheim: „Liebe Mutter! Ich muß dich bitten mir umgehend 10 Mk. zu schicken, weil ich ein großes Pech gehabt habe. Wie ich neulich auf Wache stand, fiel mir der Anker über Bord und hat den Meeresspiegel zerdöppert, den ich nun ersetzen muß. Schicke schleunigst. Dein dich liebender Sohn.“ Worauf die Mama natürlich sofort reagiert: „Lieber Sohn! Befolgend sende ich dir die gewünschten 10 Mark. Hoffentlich hast du dich an den Spiegelscherben nicht

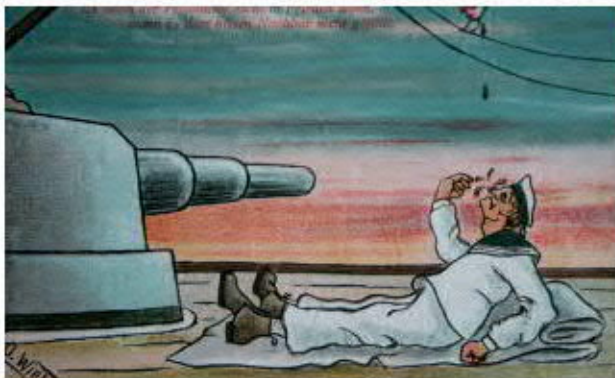
verletzt. Sei mir immer recht vorsichtig. Deine besorgte Mutter.“

Darüber lachte man damals – warum auch nicht. Wie das fidele Matrosenleben 1918 ausging, ist bekannt, es war Schluss mit lustig, es gab nichts mehr zu lachen. Dennoch darf man die bunten Kärtchen aus der Kaiserzeit heute mit wohlwollendem Schmunzeln betrachten, denn sie künden von einer Ära, als die Welt noch ziemlich heil war oder zumindest so erschien. Als Besitzer dieser kleinen Zeitdokumente wird man sie sich nicht zuletzt aber auch gerne zu Gemüte führen, weil sie beträchtlichen und ständig wachsenden Sammlerwert besitzen. *Honi soit qui mal y pense.*

Kartenmotive aus dem Archiv des Autors



*Mama Bab' ist hier, mein Herz ist schwer,
Das Kind sieht den Vater immermehr.*



(Weitere Postkartenmotive auf der hinteren Umschlagseite)

Traditionsschiff DRESDEN feiert 50. Geburtstag

Aktuelles vom Schifffahrtsmuseum Rostock

Text Ronald Piechulek, Fotos Erik Groß

Das Schifffahrtsmuseum Rostock wurde 2019 gut besucht: Fast 40.000 Besucher waren auf dem Traditionsschiff zu Gast. 2020 feiert das „Tradi“ seinen 50. Geburtstag

Seit nunmehr 50 Jahren gibt es das Traditionsschiff mit seinem maritimen Museum in Rostock-Schmarl. Die aktuellen Besucherzahlen können sich sehen lassen: Mit 39.500 Besuchern im Jahr 2019 liegt das Schifffahrtsmuseum im Deutschlandvergleich in einer guten Mittelposition.

Im Supersommer 2019 waren die Badestrände eine große Konkurrenz. Trotzdem war der Juli mit fast 7.000 Gästen der besucherstärkste Monat im abgelaufenen Jahr. 147 Gruppen, 31 Kindergeburtstage und 80 Sonderveranstaltungen wurden betreut. Das Museum ist vor allem bei den Sachsen Nordrhein-Westfalen, Thüringern und natürlich Norddeutschen beliebt, aber auch viele ausländische Gäste fanden den Weg ans Warnowufer.

Daneben hat sich das kleine Museumsteam um die Betreuung der Museumssammlungen und die konzeptionelle Arbeit für neue Ausstellungen gekümmert. In den kommenden Jahren soll eine neue Dauerausstellung mit den Schwerpunkten Hanse, 19. Jahrhundert und 20./21. Jahrhundert entstehen. Erste Umbau- und Sanierungsmaßnahmen beginnen dafür im Herbst 2020. Die nächsten Schritte sind für die Zeit von 2021 bis 2024 geplant.

Das maritime Museum an der Warnow, das in das neue Jahrzehnt als „Schifffahrtsmuseum Rostock“ startet, hat sich für das Jubiläumsjahr einiges vorgenommen. Gemeinsam mit vielen Gästen und Partnern feiert die Museumscrew das ganze Jahr über. Auch wenn noch an Details „gefeilt“ wird, drei wichtige Termine stehen: am 1. Mai ist das Traditionsschiff dabei wenn der Rostocker Hafengeburtstag begangen wird und Rostock Port seinen 60. sowie der Fischereihafen seinen 70. Geburtstag feiern. Am 17. Mai begeht das Schifffahrtsmuseum den „Internationalen Museumstag“ und bringt sich mit speziellen Angeboten in das gleichzeitig stattfindende „2. Schmarler Uferfest“ ein. Und am „Gründungstag“ 13. Juni wird mit einem maritimen Fest für die ganze Familie das Museumsjubiläum groß gefeiert.

Natürlich werden auch 2020 über das Jahr verteilt verschiedene Themen in Ausstellungen und Vorträgen geboten. Neben vielen anderen Attraktionen wird etwa

eine Fotoausstellung zur Geschichte und Gegenwart des Rostocker Seehafens gezeigt.

Mehr als ein Jahr Vorbereitung benötigte die Ausstellung zur Rostocker Hochseefischerei „Fänger im Eis. Rostocker Hochseefischer im Nordatlantik“, die ab 30. April auf dem Traditionsschiff zu erleben sein wird.

Gäste sind herzlich willkommen, wenn am 8. und 9. August (so es die aktuellen Einschränkungen erlauben, Anm. d. Red.) im Rahmen der Hanse Sail die „Minisail“ mit Schiffsmodellen auf dem Wasser und Flugzeugmodellen in der Luft am Traditionsschiff Gäste empfängt. Und natürlich werden zum „Tag des offenen Denkmals“ am 13. September Freunde maritimer Technik auf ihre Kosten kommen.

Service: Schifffahrtsmuseum Rostock

Eingeschränkte Öffnungszeiten seit 15. Mai 2020:
Dienstag bis Freitag von 12:00 bis 16:00 Uhr,
Samstag und Sonntag von 11:00 bis 17:00 Uhr

Achtung: alle Angaben, auch jene im Artikel, können kurzfristigen Änderungen unterliegen, bitte informieren Sie sich unbedingt unter

www.schifffahrtsmuseum-rostock.de

Der 100t-Schiffskran LANGER HEINRICH ist auf der gegenüberliegenden Seite im Bild unten zu sehen. Dieses Kartonmodell ist im Museumsshop erhältlich.





Traditionsschiff DRESDEN als schwimmendes Museum



Bordleben mit Museumsbesuchern



Morgenstimmung in Rostock-Schmarl - links im Hintergrund der 100t-Kran LANGER HEINRICH, rechts im Vordergrund das Traditionsschiff DRESDEN

Bergung von Teilen des Torpedofahrzeugs HUSZÁR...

...und Abschiedsfeier an Bord des Schlachtschiffs ERZHERZOG FRIEDRICH im Januar 1909

Nikolaus A. Sifferlinger



Vor kurzem konnte der Autor ein kleines Fotoalbum mit 14 Fotos aus dem Jänner 1909 erwerben. Es zeigt Fotos von Bord des Schlachtschiffes ERZHERZOG FRIEDRICH, einer Feier des scheidenden Schiffskommandanten Linienschiffskapitän August Hermann Graf Lanjus von Wellenburg und von geborgenen Teilen des gescheiterten Torpedofahrzeugs HUSZÁR.

Bedingt durch die Annexion von Bosnien-Herzegowina durch Österreich-Ungarn im Jahre 1908 gab es eine internationale Krise und die Eskadre der k.u.k. Kriegsmarine war im Winter 1908/1909 in Dalmatien, abgestützt auf den Stützpunkt in der Bocche di Cattaro.

Am 23. November 1908 übernahm Kontreadmiral Anton Haus das Eskadrekommando. Das Torpedofahrzeug HUSZÁR lief am 3. Dezember 1908 um 07.00 Uhr mit einigen anderen Kommandanten von Torpedofahrzeugen an Bord von Meljine zu einer Küstenbesichtigung aus. Das Wetter war klar, bei schwacher nördlicher Brise und leichter Dünung aus West. Nach Passieren der Spitze Traste fuhr HUSZÁR mit 12 kn, Kurs 163° Richtung Budua. Um 08.10 Uhr lief HUSZÁR auf das Riff Albanese (heute: Kalafat) unweit der Einfahrt zum Golf von Cattaro bis zum achteren Kesselraum auf den Felsen. Alle vorderen Räume einschließlich des vorderen Kesselraums liefen voll, die Bergung wurde unverzüglich vorbereitet und die Besatzung konnte vollständig gerettet werden.

Auch der Panzerkreuzer SANKT GEORG ging zur Unterstützung in See und ankerte in der Bucht von Zukovac nahe der Unfallstelle. Am 5. Dezember 1908 traf der Bergungstender GIGANT an der Unfallstelle der HUSZÁR ein. SANKT GEORG und das Schlachtschiff ERZHERZOG FRIEDRICH sowie drei Torpedoboote und einige Leichter gingen zu Bergungsvorbereitungen ebenfalls zur Unfallstelle. Nach der Ausschiffung von rund 130 t Material und der Stauung von 330 leeren Fässern im Rumpf der HUSZÁR versuchte die SANKT GEORG die HUSZÁR vom Riff zu ziehen. Die Schlepptrasse riss und aufkommender steifer SO-Wind mit starkem Seegang verhinderte weitere Bergungsversuche. Admiral Montecuccoli warf später Linienschiffskapitän Sellner von SANKT GEORG das Nichtgelingen der Bergung vor und urteilte „sehr nervös und den erhöhten Anforderungen im Dienste zur See nicht genügend“, was das rasche Ende der Karriere Sellners ankündigte. SANKT GEORG ging am 11. Dezember wieder nach Teodo, ERZHERZOG FRIEDRICH blieb bei HUSZÁR, der Scirocco entwickelte sich zu einem Sturm mit schwerem Seegang und HUSZÁR brach durch und sank am 12. Dezember. Im Sturm verlor das Schlachtschiff ERZHERZOG FRIEDRICH einen Anker und die Heckgalerie und mehrere Scheilichter auf dem Achterdeck wurden beschädigt. Schließlich ging das Schlachtschiff wieder in die Bocche di Cattaro.

Die Bergungsarbeiten am Wrack der HUSZÁR wurden nach Besserung der Wetterlage am 19. Dezember 1908 wieder aufgenommen, Taucher fanden das Wrack in drei Teile zerbrochen in einer Tiefe von 15m. Die Bewaffnung, Teile der Maschinen- und Kesselanlage und das Achterschiff wurden in den nächsten Wochen geborgen.



Abb.: Das Schlachtschiff ERZHERZOG FRIEDRICH im Jänner 1909 in der Bocche di Cattaro



Abb. links: Vom gesunkenen Torpedofahrzeug HUSZAR geborgene Teile am Molo (wahrscheinlich in Teodo) in der Bocche di Cattaro. Vorne das Achterschiff, dahinter Kessel.

Abb. unten: Die geborgenen Rumpfteile sind ziemlich ramponiert und dürften beim Neubau wenig hilfreich gewesen sein

Diese Teile wurden später beim Neubau des Torpedofahrzeuges HUSZÁR II im Seearsenal verwendet.

Im Jänner 1909 wechselte der Kommandant der ERZHERZOG FRIEDRICH, am 8. Jänner 1909 übergab Linienschiffskapitän August Hermann Graf Lanjus von Wellenburg an Linienschiffskapitän Michael Kastner. Graf Lanjus von Wellenburg hatte das Kommando des Schlachtschiffes seit 26. Oktober 1907 innegehabt und der Kommandowechsel erfolgte planmäßig. Im Fotoalbum finden sich auch Fotos vom Graf Lanjus von Wellenburg, die zum Abschied entstanden sein dürften. Lanjus von Wellenburg wurde 1858 in San Martino di Valvasone bei Udine geboren, war seit 1886 mit Karoline (1864-1927) verheiratet und hatte zwei Töchter (Jahrgang 1887 und 1895). Sein Bruder war Vizeadmiral Karl Graf Lanjus von Wellenburg, der am 21. August 1913 bei einem Schießversuch mit auf eigenen Befehl erhöhter Pulverladung mit einem 30,5cm Geschütz tödlich verwundet wurde, als das Geschütz dem Druck nicht standhielt.

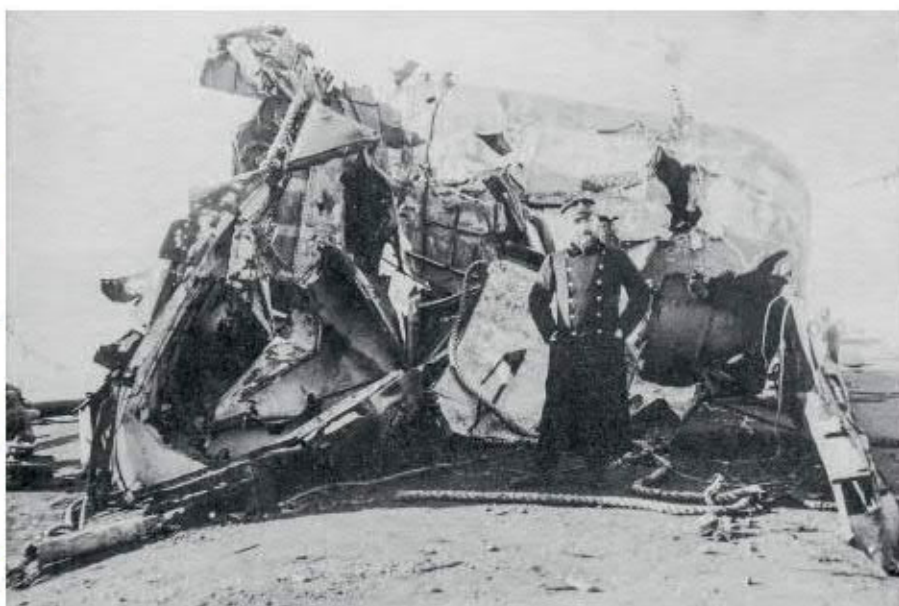
An Schiffskommandos hatte er in seiner Karriere:

1890 Torpedoboot REIHER

1899 Transportdampfer POLA

1902 Torpedofahrzeug SATELLIT

1902/1903 Torpedofahrzeug METEOR



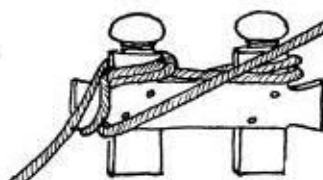
1904/1905 Kleiner Kreuzer SZIGETVÁR

1906 und 1907 Admiralsyacht LACROMA

26. Oktober 1907 bis 8. Jänner 1909 Schlachtschiff ERZHERZOG FRIEDRICH

1909 und 1910 Dampfyacht MIRAMAR

Als Vorstand des Marinekontrollamts wurde August Hermann Graf Lanjus von Wellenburg zum Kontreadmiral befördert, wurde am 1. Februar 1913 mit Wartegebühr beurlaubt und trat am 1. August 1914 in den Ruhestand. Er verstarb am 1. Juli 1916 in Pichlhof bei Klagenfurt.





Linienschiffskapitän August Hermann Graf Lanjus von Wellenburg an Bord ERZHERZOG FRIEDRICH 1908/09



Damenbesuch an Bord ERZHERZOG FRIEDRICH, in der Mitte hinter dem Tisch Linienschiffskapitän August Hermann Graf Lanjus von Wellenburg



In den Messen der Schlachtschiffe stand ein Piano und auch an Bord ERZHERZOG FRIEDRICH fand sich an jenem 18. Jänner 1909 (siehe den Wandkalender) ein Klavierspieler und ein Sänger



Die Stimmung in der Messe steigt, die Damen setzen die Marinekappen auf. In der Mitte Linienschiffskapitän August Hermann Graf Lanjus von Wellenburg



Schließlich noch ein Foto mit vertauschten Hüten, schließlich ist Fasching 1909. Ob die Dame links von Linienschiffskapitän August Hermann Graf Lanjus von Wellenburg seine Gattin ist, kann vermutet werden (diese war zum Zeitpunkt der Aufnahme 43 Jahre alt)

Quellen:

Fotoalbum mit 14 Aufnahmen aus dem Jänner 1909

Aichelburg, Wladimir, Register der k.(u.)k. Kriegsschiffe, Neuer Wissenschaftlicher Verlag, Wien Graz 2002.

Schmidt-Brentano, Antonio, Die Österreichischen Admirale, Band II: 1896-1914, Biblio Verlag, Osnabrück 2000.

Sifferlinger, Nikolaus A., SANKT GEORG, Österreich-Ungarns letzter Panzerkreuzer, Neuer Wissenschaftlicher Verlag, Wien Graz 2003

Der Einsatz österreichisch-ungarischer Seeminen im 2. Weltkrieg

Nikolaus A. Sifferlinger



Im 2. Weltkrieg wurden die erhalten gebliebenen österreichisch-ungarischen Seeminen von Italien und Jugoslawien abermals eingesetzt.

Die obere Adria hatte für Italien mit seinen Werften und Stützpunkten in Venedig, Monfalcone, Triest, Pola und Rijeka Bedeutung und sie musste, wenn auch weit von den eigentlichen Seekriegsereignissen im Mittelmeer 1940-1942 entfernt, gesichert werden.

So befand sich das moderne Schlachtschiff ROMA in Triest zur Ausrüstung und führte in der Adria seine Ausbildungsfahrten durch.

Italienische Seeminen 1940

Im Juni 1940 hatte Italien rund 25.000 Seeminen¹ folgender Typen² auf Lager:

- Moderne Minen (rund 17.500 Stück):

Vickers Elia P.145/1925 und P.145/1930 und P.145/1935 (145 kg Sprengladung), eingeführt 1925 und spätere vereinfachte Versionen, Anker bis 360 m Tiefe

Bollo P.125/1928 (125 kg Sprengladung),

Pignone P.200 (200 kg Sprengladung), eingeführt 1936, Anker bis 800 m Tiefe

Pignone P.150 (150 kg Sprengladung), eingeführt 1938
 Coloniale P.125, eingeführt 1938, Anker bis 200 m Tiefe

T.200/800 für Unterseeboote, (200 kg Sprengladung)

P.150/1935 „PA“ und P.150/1939 „PA“ für Unterseeboote (150 kg Sprengladung)

- Minen aus dem Ersten Weltkrieg (rund 7.500 Stück):

Harlé 75/1911 französische Mine aus dem Ersten Weltkrieg, (75 kg Sprengladung), Anker bis 80 m Tiefe

Harlé 100/1916 (100 kg Sprengladung), Anker mit 120 m Tiefe

Harlé 70/1916 (70 kg Sprengladung), Anker bis 125 m Tiefe

Die Harlé Minen waren in Brindisi und Tripoli stationiert und wurden zu Kriegsbeginn für Defensivsperrungen in der unteren Adria und vor Libyen

gelegt. Von den verschiedenen Typen der Harlé-Mine waren einige Hundert vorhanden.

- C.100/1915 und C.100/1912 auch kurz C.15 genannt (100 kg Sprengladung) ex-österreichisch-ungarische Minen, Anker bis 100 m Tiefe.

Diese wurden nach Ende des Ersten Weltkriegs zu Hunderten von der k.u.k. Kriegsmarine erbeutet.³

Es wurden aber auch schon österreichisch-ungarische Seeminen aus Offensivsperrungen vor der italienischen Küste während des Ersten Weltkrieges durch die Italiener geborgen.

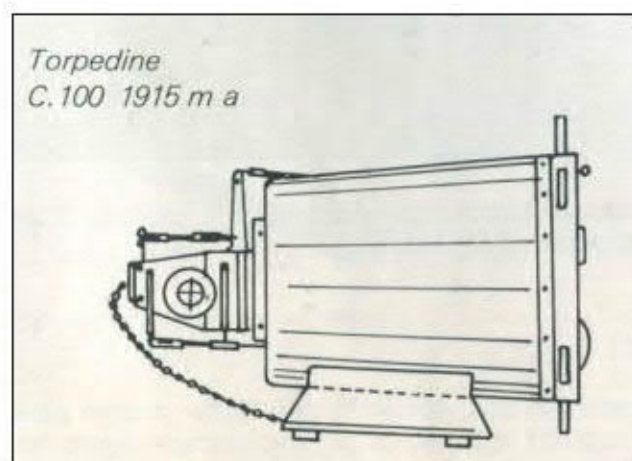


Abb. 1: Italienische Seemine Torpedine C.100 1915, ehemalige österreichisch-ungarische Seeminen vom Typ C08, C10 und C12, adaptiert während des Ersten Weltkrieges (aus: *Le Armi della Navi Italiane nella seconda guerra mondiale*)

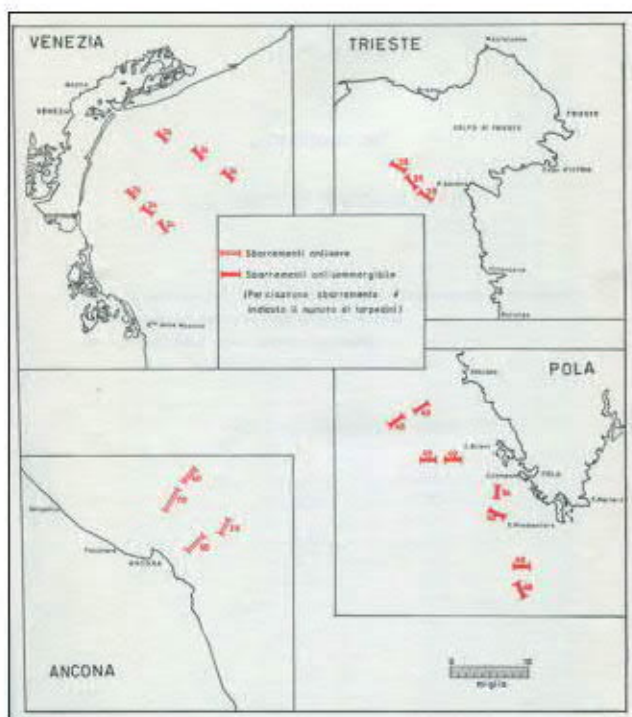


Abb. 2: Österreichisch-ungarische Seemine, welche im Ersten Weltkrieg durch italienische Minensucher geborgen wurde (Postkarte Sammlung Sifferlinger)

¹ La Guerra di Mine, S. 14/15

² Bagnasco, Erminio, *Le Armi della Navi Italiane nella seconda guerra mondiale*, S. 113 - 126

³ Bagnasco, Erminio, *Le Armi della Navi Italiane nella seconda guerra mondiale*, S. 121



Italienische Defensiv-Minensperren bei Kriegseintritt 1940

Vom 6. Juni bis 10. Juli 1940 wurden von Italien im Rahmen seiner Kriegserklärung an Großbritannien und Frankreich vor der eigenen Küste Defensivsperrungen ausgelegt.⁴

In der Oberen Adria wurden folgende Seeminensperrungen mit dem ex-k.u.k. Typ C.15 gelegt⁵:

* Vor Ancona durch den Minenleger AZIO und den Hilfsminenleger S. GIUSTO:

- 3 Sperren gegen Überwasserschiffe mit insgesamt 150 Minen
- 1 Sperre gegen Unterseeboote mit 50 Minen
- Insgesamt 200 C.15 Seeminen vor Ancona

* Vor Venedig durch die Minenleger ALBONA, LAURANA und ROVIGNO:

- 6 Sperren mit je 24 Minen gegen Unterseeboote
- Insgesamt 144 C.15 Seeminen vor Venedig

* Vor Triest durch den Minenleger AZIO und den Hilfsminenleger S. GIUSTO:

- 3 Sperren mit je 35 Minen gegen Unterseeboote
- Insgesamt 105 C.15 Seeminen vor Triest

* Vor Pola durch den Minenleger AZIO und den Hilfsminenleger S. GIUSTO:

- 8 Sperren mit je 40 Minen gegen Unterseeboote
- Insgesamt 320 C.15 Seeminen vor Pola

⁴ La Guerra di Mine, S. 32-35

⁵ La Guerra di Mine, S. 34

Abb. 3 (links): Die Defensivminensperren der italienischen Kriegsmarine, welche im Sommer 1940 mit ex-k.u.k. Seeminen C.15 ausgelegt wurden (aus: La Guerra di Mine, S. 47, Cartina N. 9)



Abb. 4: Der italienische Minentender ROVIGNO, der seine Karriere als österreichisch-ungarischer Minentender MT.132 begann (Rene Greger)

Damit wurden zu Kriegsbeginn 769 C.15 Seeminen in der Oberen Adria ausgelegt.

Die italienischen Minenleger ALBONA, LAURANA und ROVIGNO wurden als österreichisch-ungarische Minentender MT.130, MT.131 und MT.132 im Jahr 1917 auf Stapel gelegt, liefen 1918 vom Stapel und wurden 1920 für Italien in Dienst gestellt.⁶

Sie hatten eine maximale Wasserverdrängung von 145 t und konnten 24 C.15 Seeminen laden. Die Länge betrug 30,1 m, die Breite 6,9 m und der maximale Tiefgang war 1,7 m.

Der italienische Minenleger AZIO hatte eine Wasserverdrängung von 615 t, wurde 1926 in Dienst gestellt und konnte bis zu 80 Minen laden.

Der italienische Hilfsminensucher SAN GIUSTO, der im Frieden für die „Istria-Trieste“ S.A. Navigazione in Triest als Küstendampfer fuhr, hatte eine Verdrängung von 861 t und konnte bis zu 40 Minen laden.

Feldzug gegen Jugoslawien 1941

Im April 1941 fielen Italien nach Ende des Feldzuges gegen Jugoslawien auch dessen Bestände an ehemals österreichisch-ungarischen Seeminen in die Hände⁷. So schreibt das italienische Geschichtswerk über das Minenräumen im 2. Weltkrieg zur Bergung einer Minensperre bei den Inseln des Kvarners:⁸ „Es wurden 80 Seeminen geborgen, alle vom Typ C 15 ex-AU und fast alle

⁶ Greger, Rene, Austro-Hungarian Warships of World War I, S. 92

⁷ Bagnasco, Erminio, Le Armi della Navi Italiane nella seconda guerra mondiale, S. 121

⁸ Il Dragaggio, S. 180

in gutem Zustand, um wieder effizient eingesetzt zu werden. Weitere Sperren hatte die jugoslawische Marine zur Verteidigung von Sibenik, Split und Kotor gelegt. Vor Sibenik und Split waren diese nur mit C.15 Seeminen, vor Kotor auch mit britischen Seeminen ausgerüstet.

Auch die Seeminen in den Seeminendepots in Sibenik und Kotor wurden von den Italienern erbeutet.

Italienische Minensperren 1942

Im Jahre 1942 stieg die Bedrohung durch alliierte Seestreitkräfte, besonders Unterseeboote, in der Adria und man wollte auch den möglichen Nachschub über See für die Jugoslawischen Partisanen unterbinden. Daher wurden von Pola rund 1.800 Seeminen vom Typ C.15 nach Sibenik und Tivat überstellt.

Im Juli 1942 begann dann das Auslegen der italienischen Defensivsperrn an der dalmatinischen Küste, wobei Minen vom Typ P.200, P.125, Bollo und C.15 verwendet wurden.

Es werden hier die Sperren mit C.15 Seeminen angeführt⁹:

- 9.-12. Juli 1942 zwischen den Inseln Zuri und Luccogna 222 Stück C.15 durch Minenleger FASANA.
- 15. Juli 1942 zwischen den Inseln Inoronata und Curba 20 Stück C.15 durch SAN GIORGIO.
- 17. Juli 1942 zwischen den Inseln Curba und Zuri 130 Stück C.15 durch FASANA und SAN GIORGIO.
- 18. Juli 1942 zwischen den Inseln Zuri und Misirina 6 Stück C.15 durch LAURANA.
- 20. Juli 1942 durch FASANA: zwischen der Insel Premuda und Scarda 19 Stück C.15, zwischen Scarda und Isto 10 Stück C.15, zwischen Bastiagio und Lunga 10 Stück C.15, zwischen Sferinaz und Tun 12 Stück C.15.
- 27. Juli 1942 zwischen den Inseln Asinello und Premuda 115 Stück C.15 durch FASANA und LAURANA.
- Dezember 1942-18. Jänner 1943 zwischen der Bucht von Budua bis Antvari 240 Stück C.15 durch LAURANA.
- 25. Juni 1943 vor Pola und Rovigno 137 Stück C.15 durch FASANA.
- 10. August 1943 im Kanal von Faresina 70 Stück C.15 durch Laurana.

Dies waren vom Juli 1942 bis August 1943 noch einmal 1.004 Stück C.15 welche von Italienern der Adria verlegt wurden.

Erfolge der ex-österreichisch-ungarischen Seeminen im Zweiten Weltkrieg

Italien legte in der Adria mindestens 1.763 Seeminen vom Typ ex-österreichisch-ungarisch C.15 aus. Dazu kamen die jugoslawischen Minensperren mit ex-österreichisch-ungarischen Minensperren im Jahr 1941.

Also insgesamt wurden mehr als 2.000 ex-österreichisch-ungarische Seeminen im Zweiten Weltkrieg in der Adria wieder eingesetzt.

Was waren die Erfolge der alten ex-k.u.k. Seeminen?

Da auch britische, moderne italienische und deutsche Seeminen in großer Zahl im Laufe des Zweiten Weltkrieges in der Adria verlegt wurden, ist diese Frage schwer zu beantworten, da Seeminen ja unter Wasser wirken.

11 Seemeilen vor Ancona ging am 18. Juni 1940 der Frachter RENO (1.002 BRT) durch Minentreffer verloren¹⁰ - dies war sicher eine C.15 Seemine.

Am 2. April 1941 sanken die jugoslawischen Dampfer KARADJORDJE (1.293 BRT) und PRESTOLONASLEDNIK PETAR (1.726 BRT) auf eigenen Seeminen vor Sibenik – auch hier dürften ex-österreichische Seeminen im Spiel gewesen sein.¹¹

Am 23. Oktober 1941 sank der italienische Frachter MARIA POMPEI (1.407 BRT) auf einer Mine bei Kotor.¹²

Am 25. Mai 1942 sank der Motorsegler ADA (348 BRT) bei Crotone zwischen Ragusa und Kotor nachdem er auf eine treibende Seemine gestoßen war.¹³

Am 24. Jänner 1943 ging der deutsche Frachter HANS SCHMIDT (4.429 BRT, ex-niederländisch ALBERO) durch Minentreffen bei Pula verloren – auch hier dürfte eine C.15 Seemine die Ursache gewesen sein.¹⁴

Seekrieg in der Adria 1943-1945

Mit der alliierten Landung in Süditalien im September 1943 wurde dann auch die Adria zum aktiven Seekriegsgebiet. Es gelang den deutschen Seestreitkräften, die in der Adria durch Schnellboote, Räumboote und einige Unterseeboote vertreten war, im Herbst 1943 zahlreiche italienische Küstenvorfeldseinheiten bis zur Zerstörergröße zu übernehmen. Das italienische Schlachtschiff CONTE DI CAVOUR, welches in Triest zu Reparatur lag, fiel auch in deutsche Hände, wurde aber nie in Dienst genommen, da die notwendige Besatzung nicht vorhan-

¹⁰ Faggioni, Gabriele, Militär- und Seoperationen im Mittelmeer 1939 – 1945, S. 23

¹¹ Faggioni, Gabriele, Militär- und Seoperationen im Mittelmeer 1939 – 1945, S. 58

¹² Faggioni, Gabriele, Militär- und Seoperationen im Mittelmeer 1939 – 1945, S. 72

¹³ Faggioni, Gabriele, Militär- und Seoperationen im Mittelmeer 1939 – 1945, S. 86

¹⁴ Faggioni, Gabriele, Militär- und Seoperationen im Mittelmeer 1939 – 1945, S. 110

den war und auch die alliierte Luftüberlegenheit im Jahr 1944 einen Einsatz dieses älteren Schlachtschiffes in der Adria rasch beendet hätte.¹⁵

Eine interessante Frage ist es, ob dann auch durch deutsche Seestreitkräfte gegen Ende des Krieges 1944/1945 auf alte k.u.k. Minen zurückgegriffen wurde.

Freivogel und Rastelli haben in ihrem sehr detaillierten Werk die deutschen Minenunternehmen 1944/45 in der Adria genau dokumentiert, aber keine Angaben zu den verwendeten Minen gemacht.¹⁶

Dazu hat der Autor die Kriegstagebücher der deutschen Seekriegsleitung von September 1943 bis April 1945 für den Bereich Adria durchgesehen.

Im September 1943 plante das Deutsche Marinekommando Italien eine Sperre in der mittleren Adria von Kap Gargano bis zur Insel Korcula, aber die geplanten rund 1.800 deutschen Seeminen standen nicht zur Verfügung und man überlegte auch, auf italienische Minen zurückzugreifen.¹⁷

Am 13. Oktober 1943 wurde das deutsche Sperrwaffenkommando Pola in Betrieb genommen.¹⁸

Die am 13. August 1943 von Italien im Kanal von Faresina gelegten C.15 Seeminen dürften vom deutschen Kommando als hinderlich empfunden worden sein, da am 24. Oktober 1943 durch 5 Hilfsminensucher mit dem Räumen der Sperre begonnen wurde.¹⁹ Diese Arbeiten wurden am 27. Oktober 1943 nach einer Minenexplosion abgebrochen, zwei Minen wurden geräumt.²⁰

Als dann ausreichend Minenleger und Minensucher für die deutsche Kriegsmarine in der Adria zur Verfügung standen, begann man 1944 mit dem Auslegen von Defensiv- und Offensivminensperren. Zu dieser Zeit waren dann ausreichend deutsche Seeminen vorhanden und es findet sich in den Kriegstagebüchern der Seekriegsleitung kein Hinweis auf den Einsatz fremder Minen in den Jahren 1944/45 für eigene Zwecke in der Adria.

Quellen:

Bagnasco, Erminio, *Le Armi della Navi Italiane nella seconda guerra mondiale*, Albertelli, Parma 1978.

Faggioni, Gabriele, *Militär- und Seeoperationen im Mittelmeer 1939 – 1945*, Motorbuch Verlag, Stuttgart 2019.

Freivogel, Zvonimir; Rastelli, Achille, *Adriatic Naval War 1940 -1945*, Despot Infinitus, Zagreb 2015.

Greger, Rene, *Austro-Hungarian Warships of World*

¹⁵ Die ungenutzte *Coron Di Cavotta* wurde am 15. Februar 1945 durch einen alliierten Luftangriff im Hafen von Triest versenkt.

¹⁶ Freivogel, Zvonimir; Rastelli, Achille, *Adriatic Naval War 1940 -1945*, Attachment VI, S. 534-537

¹⁷ KTB der Seekriegsleitung, Band 50, S. 33 - 35

¹⁸ KTB der Seekriegsleitung, Band 50, S. 273

¹⁹ KTB der Seekriegsleitung, Band 50, S. 492

²⁰ KTB der Seekriegsleitung, Band 50, S. 577

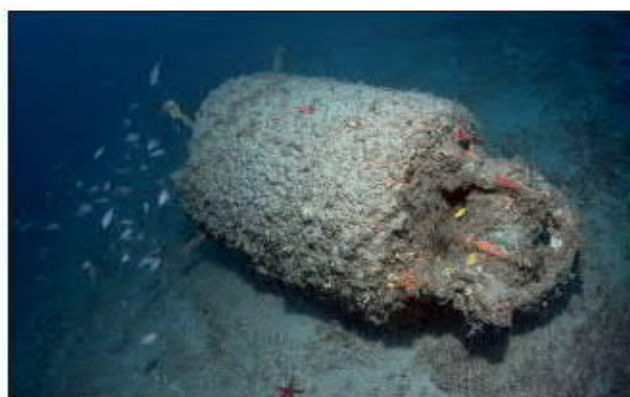
WarI, Ian Allan Ltd, London 1976.

Il Dragaggio, Volume XIX, *La Marina Italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma 1969.

Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1939-1945, Teil A, Bände 49 bis 68, September 1943 bis April 1945, herausgegeben von Werner Rahn und Gerhard Schreiber im Auftrag des Militärgeschichtlichen Forschungsamtes, Verlag E.S. Mittler&Sohn, Herford 1994 bis 1997

La Guerra di Mine, Volume XVIII, *La Marina Italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma 1966

Alte k. u. k. Seemine bei Vela Smokvica fotografiert von Franz Mittermayer im Jahre 2018



Der maßlose Rittlinger oder: wie die PRESIDENT COOLIDGE zweimal sank

Text von Roland Hanewald, Bilder von Allan Power



Es war das Jahr 1942, und im Pazifik tobte der Krieg. Der amerikanische Truppentransporter PRESIDENT COOLIDGE, hervorgegangen aus einem eleganten Luxusliner dieses Namens, befand sich im Sealark-Kanal in der Ansteuerung der heiß umkämpften Insel Guadalcanal im Archipel der Salomonen, als zwei Minen der



USS PRESIDENT COOLIDGE

Reise ein plötzliches Ende setzten. „Durch geschicktes Manövrieren gelang es schließlich nach vielen nervenaufreibenden Stunden, das todwunde Schiff mit seinen Tausenden khakifarbener Männer auf das Korallenriff einer der glücklicherweise nahe gelegenen, Guadalcanal vorgelagerten Inseln zu lavieren, wo es sich langsam und wie unsäglich müde und mit Nachdruck auf die Seite legte.“ Da lag das Wrack dann, milde umspült in einer geschützten Lagune, und alles konnte gemächlich von Bord spazieren und sich ums Lagerfeuer scharen. Die Japaner bemerkten nichts von alledem, denn sie erholten sich noch von der großen Seeschlacht vom 26. und 27. Oktober des Jahres.

So steht es in Herbert Rittlingers Buch „Sieben Schiffe oder Die große Sehnsucht“ und fährt damit fort, dass der an Bord befindliche Seemann Cyrano Hagedorn sich inmitten „all der heiteren Tätigkeit“ im Alleingang eines Rettungsboots bemächtigte, damit ins Treiben geriet und nach 503 (!) mit viel tiefeschürfender Sophisterei angefüllten Tagen auf See in der Nähe der Tuamotus zu Tode siech von einem Frachter unter Panama-Flagge gerettet wurde, nachdem ihn ein Franzose auf „190°11'S 152°W“ geflissentlich übersehen hatte.

Man fasst sich an den Kopf, wenn man diesen haarsträubenden Unfug liest und fragt sich, ob Rittlinger, Jg. 1909 und nach eigener Beschreibung große Teile seines Lebens als Korrespondent für diverse Zeitungen

weltweit unterwegs gewesen, hier wieder einmal wie in seinem bekanntesten Buch „Der maßlose Ozean“ Fakt und Fiktion vermenget hat oder lediglich bemüht witzig daherkommen möchte. Der unangenehme Gedanke drängt sich auch auf, dass die Lektüre vieler von Rittlinger geschilderter Abenteuer in eigener Sache vielleicht mit gebotener Vorsicht zu genießen ist, weil die Heldentaten womöglich gar nicht oder nur in Teilen stattgefunden hatten. „Die Magie der Ferne, von der Rittlinger wohl lebenslang besessen sein wird“, wie es in einer Besprechung der „Sieben Schiffe“ heißt, mag auch hier die Feder geführt haben. Der Untergang der PRESIDENT COOLIDGE fand wirklich anno 1942 nach Minentreffern statt, doch anderswo und auf völlig andere Weise:

Am 24. Oktober 1942 war das Schiff, im Vorjahr noch einer der größten (21 936 BRT) amerikanischen Luxusliner, von Noumea in Neukaledonien ausgelaufen, mit dem Fahrtziel Luganville auf der Insel Espiritu Santo der Neuen Hebriden (heute Vanuatu). An Bord waren 340 Seeleute unter dem Kommando von Captain Henry Nelson, einem ergrauten Veteranen, sowie 5100 Soldaten und eine riesige Ladung von Kriegsmaterial.

Die Ansteuerungen von Luganville waren im August 1942 vermint worden, und dieser Sachverhalt wurde der COOLIDGE zum Verhängnis. Im Rückblick ergeben sich Zweifel, ob Capt. Nelson von der US-Marine in Noumea über die Existenz der streng geheimen Minenfelder informiert worden war. In der Tat wurde er in der anschließenden Gerichtsverhandlung von aller Schuld freigesprochen – man hatte ihm offenbar etwas vorenthalten. Die Navy vertuschte das peinliche Verdikt in aller Eile. Zu spät kamen auch Warnungen von Wach-



Evakuierung nach Minentreffern

schiffen vor Ort. Um 9 Uhr 35 des 26. Oktober lief die COOLIDGE auf die erste Mine, 30 Sekunden später auf die zweite. Capt. Nelson befahl „Hart Steuerbord!“, um das sinkende Schiff in der Hoffnung, einen Totalverlust zu vermeiden, auf dem nahen Ufer stranden zu lassen.

Unglücklicherweise fiel diese Stelle unter Wasser steil ab, wenn auch nur knapp 100 m vom Ufer entfernt. Während die 5440 Männer das Schiff hastig evakuierten und, über und über mit Öl verschmiert und aller Habe verlustig, in flachem Wasser an das rettende Land wateten, legte sich der riesige Liner langsam auf die Seite. Um 10 Uhr 52 verschwand die Coolidge in der See, ihr Heck in 70 m, ihr Bug in 14. Zwei Mann kamen dabei ums Leben.



USS PRESIDENT COOLIDGE teilweise gesunken

Diverse Bergungsarbeiten fanden nach dem Krieg statt. Doch seinen wahren Wert zeigte der versunkene Liner erst in jüngerer Zeit als Traumziel für erlebnishungri-ge Taucher. Er erhielt alsbald die Beinamen „das spannendste Wrack der Welt“ oder „Titanic des Pazifischen Ozeans“ und ist seither Tausende von Malen besucht worden. Der Ehrentitel passt haargenau. Die COOLIDGE ist unkompliziert zu ertauchen, weitgehend intakt und noch im Grab von eindrucksvoller Schönheit.



Persönliche Habseligkeiten

Welches Wrack von solchen Ausmaßen wäre so leicht zu erkunden wie dieses! Taucher waten ein Stück hinaus, schwimmen ein paar Meter und lassen sich aufs Vorschiff sinken. Dann geht's weiter; alles zeigt sich noch fast so intakt wie im Oktober 1942. Die meiste Zeit ist das Wasser tropisch klar, sogar weit unten am Heck. Nur

nach schweren Regengüssen früh im Jahr trübt sich die Sicht ein, wenn auch nicht dramatisch.

So oder so gibt es endlos viel zu sehen, und seien es die riesigen Fischschwärme im Innern. Aber kein Taucher wird auf einen Besuch der „President's Lady“ verzichten wollen, einer Skulptur im früheren Rauchsalon 1. Klasse des Liners, die wohl Königin Elizabeth I mit dem Einhorn darstellt. Der Australier Allan Power, ein stämmiger Oldtimer, entdeckte die hinter einem Lattenverschlag verborgene Lady 1981 und sorgte dafür, dass sie auf 45 Metern leichter erreichbar wurde. Dort haben sie seither Scharen von Tauchern bestaunt, und keiner ist dabei, der nicht noch jahrelang von dem Abenteuer schwärmte, in die hypnotischen Augen der Dame geblickt zu haben.



Haupt-Dampfmanometer

Allan besitzt eine von zwei Tauchbasen in Luganville. Ihm ist es zu verdanken, dass der Usus, mitnehmbare Gegenstände aus dem Wrack als „Souvenirs“ abzutakeln, ein Ende gefunden hat, denn die Versuchung ist groß. Fast alles liegt noch so da, wie es seinerzeit fallen gelassen wurde; die schiffbrüchigen GIs konnten nicht einmal ihre Waffen retten...



Frontpartie eines Jeep

Dampfer IRAN / YUGOSLAVIA / KRAFT Von der Ostsee bis zur Save, 75 Tage Rund um Europa

Herbert Winkler



Im Jahr 1936 konnte die Jugoslawische Donauschiffahrt von der Ekensberg Werft in Stockholm die beiden für die Wolga und das Kaspische Meer gebauten Dampfer IRAN (Radschiff) und INDUS erwerben. Durch die russische Revolution von 1917 und den Sieg der Bolschewiken konnten die Schiffe nicht abgeliefert werden. Beim Dampfer IRAN waren Radkasten und Schaufelräder am Achterdeck verstaut, der kleinere Schraubendampfer INDUS schleppte den IRAN. Der Schleppzug hatte eine Länge von 180 m.

Am Abend des 10. Juni 1936 verließ der Verband bei schönem Wetter Stockholm in Richtung Kopenhagen. Bald aber kam Nebel und Schlechtwetter auf. Man war froh, dass man am 13. Juni Kopenhagen erreicht hatte, wo getankt und Vorräte ergänzt wurden. Am 14. Juni war Kiel erreicht, und am 15. Juni um 0 h Morgen begann, mit einem Lotsen an Bord die Fahrt durch den Nord-Ostseekanal, um 16 h war Brunsbüttel und die Elbe erreicht. Wegen Schlechtwetters blieben die Schiffe bis 17. Juni auf der Elbe liegen. Am 18. Juni Abends wurde die Nordsee erreicht, vorbei an Dover ging es südwärts zum Ärmelkanal, der am 19. Juni erreicht wurde. Wegen Schlechtwetter wurde der kleine Hafen auf der Insel Portland angelaufen.

Am nächsten Nachmittag wurde die Fahrt in Richtung französische Küste aufgenommen. In der Nacht des 21. Juni wurde das Meer wieder sehr stürmisch, die Schiffe rollten und stampften bei starkem Seegang. Vorbei am Leuchtturm der Insel Ouessant wurde die bretonische Küste angesteuert. Am 22. Juni um 3 h Nachts wurde beim Leuchtturm von Millier (südlich von Brest) geankert, wegen des immer schlechter werdenden Wetters verlegten die Schiffe in die dahinter liegende Bucht. Fast zwei Wochen tobte der Orkan, die Liegezeit wurde für Ausbesserungen und Reparaturen benützt.

Erst am 5. Juli war der Wetterbericht günstig und die Fahrt nach dem spanischen Hafen La Coruña wurde aufgenommen. Am 7. Juli wütete erneut ein Sturm. Am 8. Juli ging die Fahrt entlang der unbewohnten Sisagara-Inseln an der Costa del Muerte, bevor am 10. Juli La Coruña erreicht wurde. La Coruña wurde am 11. Juli, nachdem sich der Sturm gelegt hatte, verlassen. Die Fahrt entlang der spanischen und portugiesischen Küste verlief problemfrei. Am 14. Juli abends passierten die

Schiffe Gibraltar. Am nächsten Tag, dem 15. Juli um 14 h war der Hafen von Almeria erreicht, wo die Schiffe Anweisungen aus Belgrad erhalten sollten.

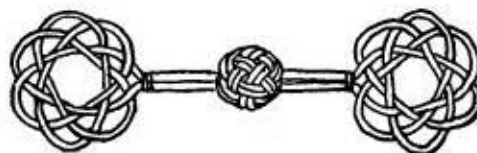
Am 17. Juli 1936 begann der spanische Bürgerkrieg und trotz schlechten Wetters verließen die Schiffe am frühen Morgen des 18. 6. den Hafen von Almeria. Auf der Fahrt Richtung Cap Gata, östlich von Almeria, wurden die Schiffe von einem spanischen U-Boot angehalten und durchsucht. Am 20. Juli war der nordafrikanische Hafen von Algier erreicht.

Weiter ging es ostwärts entlang der nordafrikanischen Küste und durch die Straße von Malta an der Südspitze von Sizilien vorbei, dann nördlich nach Kap Spartivento in Kalabrien, wo ein Halt eingelegt wurde. Am 26. Juli war, nach Fahrt durch die Ionische See, der Hafen von Patras erreicht. Am 28. Juli morgens begann die Fahrt durch den Golf von Korinth und die Fahrt durch den Kanal von Korinth. Das Ägäische Meer begrüßte den Schiffsverband mit stürmischem Wetter, deshalb wurde die Bucht von Karysto auf der Insel Euboa angelaufen.

Am 31. Juli abends wurde die Fahrt Richtung Dardanellen aufgenommen, Vorbei an Istanbul und nach Durchfahrt der Dardanellen war das Schwarze Meer erreicht. Weiter ging die Fahrt zur Donaumündung nach Sulina, wo Mitglieder der Donaukommission an Bord kamen. Ab 7. August begann die Fahrt auf der Donau Richtung Belgrad, dabei wurden Braila, Giurgiu, Turnu-Severin und Tekija passiert. Am 24. August 1936 um 14 Uhr war nach 75 Tagen und 6.500 sm (12.038 km) Belgrad erreicht. Anschließend wurden in der Werft Belgrad die Schaufelräder und Aufbauten montiert und der Rad-dampfer IRAN in YUGOSLAVIA umbenannt.

Literatur:

Zeitschrift *Jadranska Straza* (Adria - Wacht) 1/1937 p. 21-23



DDSG »KRAFT«, das kraftlose Schiff oder: Maschinenleistung ist nicht alles

Herbert Winkler



Am 8. August 1941 »kaufte« die DDSG den Turbinenraddampfer »Yugoslavia« und benannte ihn »Kraft«. Die DDSG plante Umbau auf 2 X 1400 PS-Dieselmotoren, bis Februar 1943 keine Motoren Zuteilung; Dieselkraftstoff für Militär benötigt, Schiff in Wien Donaukanal neben DDSG-Direktion verankert, Büro und Wohnschiff. 1944 bei Luftangriff beschädigt. Wegen gesprengten Donaukanalbrücken Abtransport des 21 m breiten Schiffes nicht möglich. Im Herbst 1945 kamen russische (?) Arbeiter am Bord, Schiff wurde bis auf Rumpf zerlegt. Rumpf 9,2 m breit konnte nach Korneuburg geschleppt werden. In Korneuburg Reparatur (Wiederaufbau?), nach UdSSR verbracht. Fingspang-Ljungström Dampfturbine, 1850 PS; LWL 68,2 m, LüA 71,76 m, B 9,2 / 20,64 m, Seitenhöhe 3,4 m, Tiefgang 1,27-1,55 m, Fixpunkt 6 m.

Die Schiffe vom Typ 732 waren als »Kohlenfresser« bekannt und zum Zeitpunkt der Indienststellung bereits technisch veraltet. Mehrere Einheiten wurden auf Ölfeuerung umgestellt, auch erhielten einige Schiffe Schubschultern, eine höher gelegte Brücke und einen verlän-

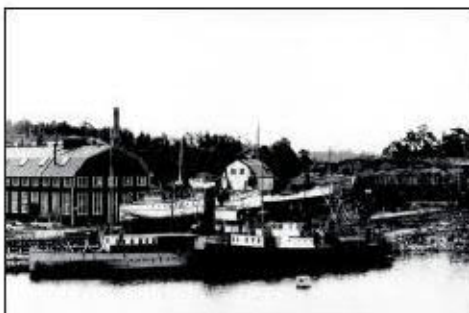
gerten Kamin und konnten als »Drücker« (Schubschiffe) eingesetzt werden. Hatten Raddampfer im Allgemeinen eine Lebensdauer von 50 Jahren, kamen die ersten Schiffe vom Typ 732 bereits um 1970 außer Dienst, bis 1985 waren alle Einheiten durch Motorschiffe ersetzt.

Dampfschiffbau für die UdSSR 1947-1959

Nach den schweren Verlusten der russischen Flussschiffahrt im 2. Weltkrieg erfolgte ab 1947 ein Neuaufbau der Schiffahrt. Die Werft Kiew entwickelte einen Raddampfer - Typ 732-, der auf Grund seiner Abmessungen auf den meisten Flüssen der UdSSR eingesetzt werden konnte.

Folgende Werften bauten ab 1947 vom Typ 732:

Schiffswerft	Zeitraum	Einheiten
Kiew	1947-1950	57
Perm / Kama	1948-1956	126
Tjumen/Sibirien	1948-1956	89
Budapest	1948-1959	108
Gesamtanzahl Einheiten		380



*Dampfer »KIROVOGRAD« in
der Werft Budapest*

Zum letzten Ankerplatz aufgebrochen:

Dr. Kurt Schäfer



Unser FHS-Ehrenmitglied Architekt Dr. Kurt Schäfer ist am 24. März 2020 im Alter von 98 Jahren in St. Pölten verstorben. Sein besonderes Verdienst war es, uns die Kenntnis der historischen Schiffe auf der Donau nahe gebracht zu haben. Während und nach Beendigung seiner beruflichen Tätigkeit beschäftigte er sich mit einer Fülle von technisch-nautisch-wissenschaftlichen Problemen.

Dr. Schäfer hatte die Gabe, Wissen nicht nur anzusammeln und abstrakt wiederzugeben, sondern bis ins kleinste Detail so anschaulich darzustellen, dass jeder Betrachter in der Lage ist, seinen Gedanken zu folgen, zu sehen, was sonst nur in dicken Bänden zu beschreiben wäre.

Der größte Teil seines Schaffens findet sich im Schifffahrtsmuseum in Spitz an der Donau.

Dipl.-Ing. Hanns Georg Karl Schwimann

chevalier de l'ordre national du Mérit, chevalier dans l'ordre des Palmes académiques, chevalier de l'ordre des Arts et des Lettres, Träger des Grossen Ehrenzeichens für Verdienste um die Republik Österreich, ist am 8. Januar 2020 im 83. Lebensjahr in Paris/Versailles verstorben.

Ausführliche Nachrufe erscheinen in der Ausgabe 79 von Österreich Maritim, Anm. d. Red.

Aus der Geschichte der österreichischen Kriegsmarine Gedenktage 1800 bis 1910

Oliver Trulei



Vor 220 Jahren – 1800

Im April kommt es in Livorno/Toskana zur Ausrüstung einer österreichischen Korsarenflottille, die vom ehemaligen k.k. Marineutnant Adam Karl Schramm organisiert wurde. Selbstverständlich auf eigene Gefahr und Kosten, dafür mit der Aussicht auf lukrative Kaperfahrten. Insgesamt wurden 12 Schiffe mit rund 300 Männern aufgestellt. Die »Schramm-Korsaren« wurden gegen Genua eingesetzt, wo diese den Hafen blockierten und die gegnerische Flotte am Auslaufen hinderten. Später kreuzten sie vor der französischen Küste bei Villafranca. Als Genua fiel und sich die k.k. Armee zurückzog, rüstete Schramm seine Flottille ab.

Vor 190 Jahren – 1830

Am 7. Mai wurde in Genua der spätere Vizeadmiral Alfred d'Orsay Ritter von Barry geboren. Nach dem Besuch des Marinekollegiums in Venedig trat er am 1. Oktober 1847 in die k.k. Kriegsmarine ein. Er bewährte sich in den Krisenjahren 1848/49, machte die Blockade von Venedig 1848 mit und kommandierte sogar kurz die Peniche ECATE. Es folgte dann eine Reihe von Einschlüpfungen und ab 1856 zahlreiche Schiffskommandos. Im Kriegsjahr 1859 war er Kommandant der Brigg TRITON, die vor Lacroma/Ragusa lag. Am 9. Mai 1859 flog diese in die Luft, er selbst war zum Zeitpunkt an Land, aber von der 89 Mann starken Besatzung konnten nur drei Mann schwer verletzt geborgen werden. Die Ursache der Explosion konnte nie restlos geklärt werden. Anschließend kommandierte er zwei requirierte Lloyd-Dampfer, kam aber nicht ins Gefecht. Es folgten weitere Einteilungen und Schiffskommandos. Nach dem Seegefecht von Helgoland erhielt er das Kommando der Fregatte RADETZKY, welche er aus der Nordsee wieder in heimische Gewässer führte. Bei der Seeschlacht von Lissa kommandierte er die Panzerfregatte PRINZ EUGEN und erwarb sich das Ritterkreuz des Leopolds-Ordens. Zuletzt war er Hafenadmiral und Festungskommandant von Pola. Er starb am 2. Juli 1907 in Langwies bei Gmunden und wurde auf dem Gersthof Friedhof beigesetzt.

Vor 180 Jahren – 1840

Am 22. Mai wurde in Wien der spätere Artillerie-Unteroffizier und Leiter der »k.k. Menagerie in Schönbrunn« Alois Kraus geboren. Er trat 1854 als Schiffsjunge in die k.k. Kriegsmarine ein. 1857-1859 nahm er an der

Weltumseglung der Fregatte NOVARA teil und unterstützte die Forscher als Präparator. An der Seeschlacht von Lissa am 20. Juli 1866 nahm er an Bord der Fregatte SCHWARZENBERG teil und erhielt die silberne Tapferkeitsmedaille 2. Klasse. Von 1868-1871 war er als Tierpräparator bei der Weltumseglung der Fregatte DONAU an Bord. Danach wurde er zunächst Unter-Aufscher in der Verwaltung der »k.k. Menagerie in Schönbrunn«. 1879 wurde er provisorisch Leiter der Menagerie und 1884 zum Menagerie-Inspektor ernannt. Seine wichtigsten Verdienste lagen in einer umfassenden Modernisierung der veralteten Anlage unter gleichzeitiger Bewahrung des historischen Ambientes. 1898 erhielt er das Ritterkreuz des Franz-Joseph-Ordens, 1917 wurde er Regierungsrat. Kraus ging 1919, nachdem er beinahe 40 (!) Jahre die Geschicke des ältesten Zoos der Welt gelenkt hatte, als Hofrat in Pension. Alois Kraus starb am 6. April 1926 in Wien und wurde in einem Ehrengrab auf dem Hietzinger Friedhof beigesetzt. 1955 wurde in Wien/Hietzing die »Alois-Kraus-Promenade« ihm zu Ehren benannt.

Vor 160 Jahren – 1860

Am 31. Juli wurde in Steinhaus/Wels der spätere Admiralsstabsarzt Anton Freiherr von Eiselsberg geboren. Nach seiner Promotion zum Doktor der gesamten Medizin wurde er am 10. Juni 1879 als Einjährig-Freiwilliger marineärztlicher Eleve in die k.k. Kriegsmarine eingereiht. Er verblieb bis zum 31. Dezember 1891, mit 4. Mai 1884 zum Korvettenarzt ernannt, im Stande der Kriegsmarine. Eiselsberg, ein Schüler des berühmten Chirurgen Billroth, dessen Wiener Klinik er 1901 übernahm und über 30 Jahre leitete, wurde besonders wegen seiner bahnbrechenden Erkenntnisse von Rückenmark- und Schädeloperationen weltbekannt. Mit 3. Juni 1906 wurde er zum Admiralsstabsarzt a. D. ernannt, eine Ehre, die ihn sehr gefreut haben soll. Bei offiziellen Anlässen erschien er stets in Marineuniform. 1931 wurde er zum Präsidenten der internationalen Gesellschaft für Chirurgie gewählt. 1937 erschienen seine Erinnerungen »Lebensweg eines Chirurgen«. Er starb am 26. Oktober 1939 bei einer Zugentgleisung bei St. Valentin/Niederösterreich und wurde in der Familiengruft in Steinhaus beigesetzt. Im Arkadenhof der Universität Wien ist sein Relief zu sehen, in der Neurochirurgie des AKH, seine Büste aufgestellt, an seinem Wohnhaus, dem Haus seiner Ordination im Palais Ephrussi und im Stiftsgymnasium

Kremsmünster sind Gedenktafeln angebracht und im 4. Wiener Bezirk ist ihm eine Wohnhausanlage gewidmet.

Vor 150 Jahren – 1870

Am 30. April wurde in Komorn/Ungarn der spätere Marinekapellmeister Franz Lehár geboren. Er absolvierte das Prager Konservatorium und wurde anschließend Militärkapellmeister beim 25. Infanterieregiment. Im März 1894 wurde er Kapellmeister der k.u.k. Marinemusik. Er begann sein Debüt in Pola gleich mit einem Erfolg, denn als der deutsche Kaiser Pola besuchte, konzertierte die Marinekapelle unter Lehár vor ihm. Dem Kaiser gefiel die Vorstellung und Lehár erhielt die Medaille zum Roten Adlerorden. Als 1895 eine Eskadre zur Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals in die Nordsee entsandt wurde, war Lehár als Marinekapellmeister an Bord von KAISERIN UND KÖNIGIN MARIA THERESIA. Zu dieser Zeit entstand der Walzer »Klänge aus Pola« der heute noch als »Adria Walzer« bekannt ist. Lehár wurde auf eigenes Ansuchen mit 31. Dezember 1896 beurlaubt. Er blieb Zeit seines Lebens der Marine sehr verbunden und war auch Mitglied im »Marineverband« (heute: »Marineverband Wien«). Er starb am 24. Oktober 1948 in Bad Ischl.



Vor 140 Jahren – 1880

Am 4. April wurde in Zara, Dalmatien, der spätere Korvettenkapitän Georg Ritter von Trapp geboren. Für seine Teilnahme an der Erstürmung der Peitang-Forts in Peking wurde Trapp mit der silbernen Tapferkeitsmedaille ausgezeichnet. Nach mehreren Einschiffungen auf Torpedobooten wurde Trapp 1908 zum Linienschiffsleutnant befördert, und kam zur U-Bootwaffe. Bei Kriegsausbruch war er Kommandant von TORPEDOBOOT 52. Erst zu Beginn des Jahres 1915 wurde er zum Kommandanten von UNTERSEEBOOT 5 bestimmt. Am 27. April 1915 versenkte er in der Straße von Otranto den französischen Panzerkreuzer LÉON GAMBETTA. Hierfür wurde ihm 1924 das Ritterkreuz des Militär-Maria-Theresien Ordens zuerkannt. Am 1. Mai 1918 wurde er zum Korvettenkapitän und Kommandant der U-Boot-Station in Cattaro befördert. Seine Erinnerungen erschienen 1934 unter dem Titel »Bis zum letzten Flaggenschluß«. Weltberühmt wurde er, beziehungsweise seine Familie, als singende »Trapp-Familie«. Er starb am 30. Mai 1947 in Stowe, Vermont, USA. Zum Gedenken benannte sich

der Ausmusterungsjahrgang 1997 der Theresianischen Militärakademie in Wiener Neustadt in »Ritter von Trapp«.

Am 24. Juni wurde in Triest der spätere Korvettenkapitän Dagobert Müller von Thomamühl geboren. Nach dem Besuch der Marineakademie nahm er 1900/01 als Seekadett an der Weltumsegelung der Korvette DONAU teil. 1910 gründete er die Taucherschule der k.u.k. Kriegsmarine und erreichte, als erster nichtgepanzelter Taucher, eine Tiefe von 64 Meter, was damaliger Weltrekord war. 1915 konzipierte er das erste Luftkissenfahrzeug der Welt, das 1916 erfolgreich erprobt wurde, das aber zugunsten anderer Motortorpedoboot-Projekte fallengelassen wurde. 1917 initiierte er erste Flugzeugtorpedo-Abwürfe. Er entwickelte die »Lichtschranke«, die er bereits 1914 zur Überwachung des Kanals von Veglia anbrachte und 1924 patentieren ließ. Dies wurde von Carl Zeiss und später von Siemens-Halske vertrieben. In der Zwischenkriegszeit baute er in Marburg eine Wagenfabrik und in Kroatien einige Wasserkraftwerke und betrieb er ein Technisches Büro. 1945 verlor er seine Existenzgrundlage und mußte verarmt nach Österreich flüchten und ließ sich in Klagenfurt nieder. Er starb am 10. Jänner 1956 in Klagenfurt und wurde als letzter k.u.k. Marineangehöriger in Pola auf dem Marinefriedhof beigesetzt.

Vor 130 Jahren – 1890

Am 6. Februar wurde in Castelnuovo/Dalmatien der spätere Linienschiffsleutnant Gottfried Freiherr von Banfield geboren. Von 1914 bis Jänner 1916 war Banfield als Seeflugzeugführer bei verschiedenen Seeflugstationen und Flugstützpunkten eingeteilt. Von Anfang 1916 bis Kriegsende war er Kommandant der Seeflugstation Triest. Er war der erfolgreichste Marinepilot und wurde dafür am 17. August 1917 mit der höchsten militärischen Auszeichnung – dem Ritterkreuz des Militär-Maria-Theresien Ordens – ausgezeichnet. Nach dem Krieg blieb er in Triest, übernahm die Reederei »Tripovich« seines Schwiegervaters und führte diese erfolgreich. Bekanntheit erreichte er als er 1957 mit seiner Firma die Wracks aus dem Suezkanal nach dem Sechstagekrieg räumte. 1984 erschienen seine Erinnerungen »Der Adler von Triest«. Banfield verstarb am 23. September 1986 in Triest. Er war der letzte noch lebende Maria-Theresien-Ritter. Zum Gedenken benannte sich der Ausmusterungsjahrgang 1990 der Theresianischen Militärakademie in Wiener Neustadt in »Banfield«.

Am 3. Mai verließ die Korvette ZRINYI unter dem Kommando von Fregattenkapitän Wladimir Khittel (* 04. September 1842 Prag † 29. Juli 1923 Laxenburg) Pola

zur Missionsreise nach Ostasien. Ziel war, neben der Ausbildung der Besatzung, die Sammlung ethnographischer, anthropologischer und naturwissenschaftlicher Objekte für die k.u.k. Hofmuseen, sowie die Erprobung zahlreicher nautischer Instrumente. Die Route führte über Korfu, Port Said, Aden nach Colombo, Singapore und Shanghai. Hier wurde der Yang-Tse-Kiang flußaufwärts bis Han-Kow (heute: Wuhan) gefahren. (Der Vizekönig von Nanking ließ 200 silberne Erinnerungsmedaillen an die Yangtsee-Fahrt für die Besatzung austeilen.) Danach wurden Chefoo, Port Arthur, Chemulpo/Korea angelaufen. Die Rückreise erfolgte über Shanghai, Hongkong, Colombo, Anden, Port Said und Rhodos. Am 6. März 1891 erreichte man wieder Pola. Kommandant Khittel zeichnete sich bei dieser Mission so aus, daß er, für solche Missionen nicht üblich, den Orden der Eisernen Krone 3. Klasse erhielt, infolgedessen er 1893 in den Adelsstand mit dem Prädikat Edler von Bialopior erhoben wurde.

Vor 120 Jahren – 1900

Während des sogenannten »Boxeraufstandes« in Peking befand sich zunächst der Kreuzer ZENTA in chinesischen Gewässern. Später kamen, unter Kontreadmiral Rudolf Graf Montecucoli, noch Panzerkreuzer KAISERIN UND KÖNIGIN MARIA THERESIA sowie die Kreuzer KAISERIN ELISABETH und Kreuzer ASPERN dazu. Während der Belagerung des Botschaftsviertels fielen im Kampf Fregattenkapitän Eduard Thomann Edler von Montalmar, (als ranghöchster Offizier hatte er am 21. Juni das Kommando über sämtliche Legations-Detachements in Peking übernommen und fiel bereits am 8. Juli), Seekadett 2. Klasse Joseph Pap, die Matrosen 2. Klasse Damian Klanzing, Alfred Tavagna, die Matrosen 3. Klasse Marcus Badurina-Perić, Josef Deste, Josef Dettan. Den Verwundungen erlagen Seekadett 2. Klasse Thomas Mayer, Matrose 1. Klasse Joseph Barkovich, Matrose 2. Klasse Alois Vrech, Matrose 3. Klasse Franz Demarchi, Heizer 2. Klasse Johann Perusco, Sanitätsmatrose 3. Klasse Julius Pitton.

Am 11. Juni wurde in Kreuzen/Villach der spätere Quartiermeister Anton Tschernutter geboren. Er kam bereits als 15-jähriger zur Kriegsmarine und wurde nach diversen Kursen und Schulungen 1917 als jüngster (!) Torpedo-Instruktor auf S.M. UNTERSEEBOOT 27 eingeschifft. Er machte bis Kriegsende alle Feindfahrten mit und wurde u.a. mit der bronzene und der silbernen Tapferkeitsmedaille 2. und 1. Klasse. Am 10. November 1918, also bereits nach Unterzeichnung des Waffenstillstandes (!) geriet er in italienische Kriegsgefangenschaft, aus der er erst am 8. Jänner 1919 befreit wurde! Bereits wenige Tage später meldete er sich zum Kärntner Abwehrkampf,

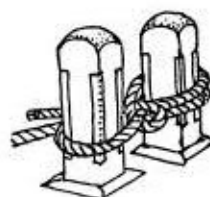
wo er zweimal verwundet wurde und das Kärntnerkreuz für Tapferkeit erhielt. Anschließend wurde er vom Bundesheer übernommen, entschied sich aber 1925 für den Polizeidienst, wo er bis zu seiner Pensionierung 1964 blieb. Anton Tschernutter starb am 20. Jänner 1989 in Salzburg, wo er auf dem Kommunalfriedhof beerdigt wurde.

Am 1. Mai verließ die Korvette DONAU mit den neuausgemusterten Seekadetten des Jahres unter Linienschiffsleutnant Anton Haus (* 13. Juni 1851 Tolmein † 8. Februar 1917 Pola) Pola zur letzten Weltumsegelung eines k.u.k. Kriegsschiffes. Die Route führte über Gibraltar nach Bahia/Brasilien, Montevideo, Bahia Blanca/Argentinien, Punta Arenas/Chile, Panama, Costa Rica, Honduras, Honolulu und Nagasaki. Hier wurden Mannschaft und Stab gewechselt. Neuer Kommandant wurde Linienschiffskapitän Victor Ritter Bless von Sambucchi. (* 12. Mai 1847 Triest † 17. April 1912 Nizza) Die Reise wurde über Hongkong, Saigon, Singapur, Tanjong Priok/Batavia, Seychellen, Aden, Port Said fortgesetzt. Am 13. September 1901 erreichte man wieder Pola.

Vor 110 Jahren – 1910

Am 1. März verließ der Panzerkreuzer KAISER KARL VI unter dem Kommando von Linienschiffskapitän Elemér László von Kászon-Jakabfalva (* 5. Oktober 1864 Budapest † 2. Oktober 1941 Budapest) Pola. Ziel der Missionsreise war Südamerika, zu der am 24. Mai in Buenos Aires beginnenden 100 Jahr-Feier der Unabhängigkeit Argentiniens. Das Schiff kehrte am 10. August wieder nach Pola zurück.

Am 12. April fand bei der Werft »Stabilimento Tecnico Triestino« der Stapellauf des Schlachtschiffes ZRINYI statt. Das rund 38 Millionen Kronen (2020 = € 225 Mio.) teure Schiff wurde am 15. September 1911 in Dienst gestellt. 1912 und 1914 war das Schiff unter anderem in der Levante. Während des Krieges war ZRINYI lediglich bei der Beschießung der italienischen Ostküste 24. Mai 1915 im Einsatz. Gegen 4 Uhr früh wurden bei Senigallia die Eisenbahnbrücke und der Bahnhof mit 15 Schuß 30,5 cm; 24 Schuß 24 cm und 55 Schuß 10cm beschossen. Eine Gedenktafel in der Via Portici Ercolani erinnert heute noch daran. Nach dem Krieg wurde das Schiff Italien zugesprochen, wo es dann abgebrochen wurde.



Sektion Historiker

Bericht Robert A. Tögel



Die S.M.S Viribus Unitis

Gestern und heute. 102 Jahre!

Die VIRIBUS UNITIS wurde am Tage nach dem Ende des ersten Weltkrieges von den Italienern versenkt. Sie wollten offensichtlich damit verhindern, dass der neu gegründete SHS-Staat (ab 1. Dezember 1918 Königreich Jugoslawien, bis 1941) dieses hervorragende Schlachtschiff zum Einsatz bringen kann.



Nachdem sicher viele Freunde von uns sich mit diesem Thema auch beschäftigen wollen, werden wir ja sehr bald gemeinsam interessante Berichte und Unterlagen erforschen und in unserem Büro zusammen bringen.

Ich habe außerdem vor, über die Gegebenheiten rund um die Viribus Unitis sicher bald einen Vortrag sowohl für das HGM und auch für unseren Stammtisch vorzubereiten.



Rechts mein Stück von der versenkten Viribus Unitis aus Pola/Pula im Büro!

Viribus Unitis wurde bekanntlich am 31. Oktober – im Auftrag von Kaiser Karl I. – durch den letzten Befehlshaber der k.u.k. Kriegsmarine, Admiral Miklos Horthy, an die neue Jugoslawische Marine übergeben. Der frühere Kommandant Janko Vuković-Podkapelski wurde von den Jugoslawen zum Befehlshaber der Marine sowie auch zum Kommandanten der VIRIBUS UNITIS ernannt.

Zwei italienische Kampfschwimmer brachten mit einem bemannten Spezial-Torpedo zwei Haftladungen an dem in Pola liegenden Schlachtschiff an, deren Detonationen am 1. November 1918 zum Untergang führten. Beim Untergang starben 400 Seeleute, unter ihnen auch der letzte Kommandant, Janko Vukovic-Podkapelski.

Neue Kontakte

Ich habe vor kurzem einen besonders interessanten Kontakt mit einem Urenkel eines Fachmanns für Geschützwesen auf der Viribus Unitis geknüpft. Das Besondere sind zum Beispiel die Schulungsunterlagen, die sie noch verfügbar hat. Diese waren auch mit händischen Skizzen und Malereien illustriert. In meinem Büro habe ich sofort diese Dokumente kopiert, und sie können dort auch angesehen werden.



In Floridsdorf ist unser Büro für die FHS-Historiker und Modellbauer...

	FHS-Sektion HISTORIKER Robert A. Tögel Obmann der Sektionen HISTORIKER & MODELLBAU r.toegel@fhsaustria.org +43 (0)650 / 87 333 01
	FHS-BÜRO der Sektionen HISTORIKER & MODELLBAU Prager Straße 15/ Eingang Frömmelgasse 37, 1230 Wien-Floridsdorf Treffen: Donnerstag von 11.00 bis 18.00 Uhr – bitte vorher anrufen!

... und unsere monatlichen Stammtische finden im Restaurant Floridsdorfer Stuben statt, bisher jeden zweiten Dienstag des Monats (gegenüber unserem Büro in der Prager Straße). Wir werden aber beim nächsten Stammtisch im März besprechen, ob wir das Datum auf den 2. Donnerstag des Monats ändern, weil das möglicherweise günstiger ist.

Wir werden ja sehen, was wir beschließen.

Bei diesen Stammtischen sind unsere Historiker, unsere Modellbauer und Mitglieder der Allgemeinen Sektion anwesend.

Seit unser Vorstandsmitglied Georg Schaller auch die Leitung des FHS-Traditions-Escadre übernommen hat, wird natürlich dadurch auch für einige davon der Stammtisch in Wien interessant sein.

Wir beginnen um 18.00 Uhr den Stammtisch in den **Floridsdorfer Stuben**, Prager Straße 16, 1210 Wien-Floridsdorf. Plaudern, Essen und Trinken vorweg, und ab etwa 19.30 Uhr beginnen Vorträge, Filme und Diskussionen. **Bis bald!**

Sektion Museumshafen

»Wir starten durch - bis zur Krise - dann aber auch wieder weiter...«

Bericht Peter Strecha



Die äußeren Bedingungen

Der Winter 2019/2020 war laut der offiziellen Statistik der zweitwärmste der Messgeschichte¹, was uns in die erfreuliche Lage versetzte, unsere Arbeiten an der Museumslande in Greifenstein über die Wintermonate fast unterbrechungsfrei fortsetzen zu können.

Der Februar brachte uns ein Hochwasser bis an den höchsten schiffbaren Wasserstand (HSW) – diesmal unangenehm, da eine sonst zur Hochwasserabfuhr benützte Schleuse des Kraftwerks Greifenstein wegen Revisionsarbeiten außer Betrieb war und der gesamte Schleusenabfluss unter erheblichem Wellenschlag über die unserer Anlage näher liegende Schleusenkammer abgearbeitet werden musste.



Zur äußerlichen Erwärmung trug unser guter alter Celus-Ofen in der Steuermannskajüte bei, in der Folge konnten wir unsere Brennholz-Vorräte auch durch Schwemmholz und die Relikte unseres Haus-Bibers für den nächsten Winter wieder aufstocken.

Amateur-Schiffsfunk

Unsere Amateur-Marinefunkler konnten mit der FHS-eigenen Clubstation OE3XHS ein OE-Marinefunk-Diplom erarbeiten. Dies geschah in Erinnerung an 121 Jahre Marinefunk in Österreich und an 50 Jahre Patrouillenboot NIEDERÖSTERREICH des österreichischen Bundesheeres.



Shutdown wegen Covid-19-Pandemie

Unser Hafenmeister und die Mitarbeiter des Museumshafens waren auch während der COVID-19-Krise – selbstverständlich immer die Abstandsregeln einhaltend! – tätig, unter anderem gibt es ein überraschend neu geordnetes Archiv für die Restexemplare unseres Vereinsmagazins »Österreich Maritim«.

Die Solarpaneele wanderten vom Dach des Ruderhauses auf die Luke des Laderaums 4, wo sie jetzt mit einem günstigeren Sonnen-Einfallswinkel mehr Stromausbeute bringen.

Was wir uns für 2020 vorgenommen haben

Der Laderaum 2 unseres denkmalgeschützten DDSG-Güterkahns 10065 wird fertig geräumt. Die Bodenstreu (das sind die Holzbohlen, die die Bodenkonstruktion des Laderaumes bilden) ist so stark vermorscht, dass sie vollständig entfernt und ersetzt werden muss.



Für die leichtere Räumung des Laderaums 2 wurde bereits ein Hilfskran konstruiert und geriggt.

Im gleichen Zeitraum kann unser Schiffstechnik-Ingenieur vor dem Einbau der neuen Bodenstreu die notwendigen Wandstärken-Messungen an der Außenhaut des Güterkahns vornehmen.

Damit wird ein neuer Raum für die künftigen Aktivitäten des Museumshafens geschaffen. Es sollen darin z.B. Praxiskurse zum Bootsbau abgehalten werden können. Dies folgt dem primären Ziel für Museen, das in der Literatur angeführt wird², nämlich das »verstehende Erleben« von neu zu erfahrenden Kenntnissen und Fertigkeiten.

¹ <https://www.zamg.ac.at/cms/de/klima/news/zweitwaermster-winter-der-messgeschichte-2>

² E. Waidacher, Handbuch der allgemeinen Museologie, 3. Aufl. 1999

Sektion Modellbau

Unsere Modelle fahren in der Alten Donau - Unsere Modelle erzählen Geschichte in Floridsdorf und im HGM. - Bericht Robert A. Tögel



„Modelle erzählen Geschichte“ sind nicht nur historisch interessante Modelle, sondern auch fahrbare, die aufbewahrt werden müssen.

Wir haben in Floridsdorf unser Büro für die beiden Sektionen und das MODELL-LOKAL für die Aufbewahrung von Modellen und Zubehör:

Man sieht derzeit in den großen Auslagen in der Prager Straße 15 schon von außen sehr viele Schiffsmodelle von gestern und heute.

Im Innenraum muss derzeit noch viel ausgebaut werden. Fertig ist schon der Raum, in dem man mit vielen Geräten Modelle bauen kann. Jetzt können dort auch neu interessierte Modellbauer und Anfänger geschult werden. Mit unseren Fachleuten.

In Zukunft werden die Innenräume des MODELL-LOKALES noch ausgebaut. Es wird sogar ein MODELL-MUSEUM eröffnet, das Modelle, die aus den verschiedensten Materialien, in verschiedensten Größen und Ursprüngen ausgestellt werden, zeigen wird!

Wir haben dort viele Modelle, Zubehör und Bausätze von uns, von verstorbenen Bekannten und Freunden untergebracht. Außerdem werde ich sämtliche historischen und aktuellen Bauvorlagen in einem speziellen Raum für uns aufbewahren. Schon jetzt haben wir sehr viele Materialien für unsere Ausstellungen und Aktivitäten dort lagern.



Natürlich sind wir dort in den Lokalen Gast des DOPPELADLER|TEAMS, das durch einige von unseren Mitgliedern die Übernahme dorthin möglich machte!

Wir brauchen noch bald viele Mitarbeiter für den Ausbau. Denn dadurch können wir schon bald auch die Innenräume teilweise fertig stellen und veröffentlichen...

Wir fahren auch heuer wieder mit unseren Modellen in der Alten Donau ...

In Kaisermühlen, beim Bootshafen und Restaurant SCHINAKL im Laberweg 16 ist der Bootshafen von unserem Dr. Martin Mai: „**MEINE INSEL –Bootsvermietung**“, Laberweg 19 (0680 55 349 55, booking@meine-insel.at).

Wir dürfen wieder dieses Jahr an den ersten Sonntagen, der Monate Mai bis Oktober mit unseren Modellen dort fahren. Nur wenn an dem Tag ein besonders schlechtes Wetter herrscht, werden wir am darauf folgenden Sonntag dort sein (aktuelle Informationen auf www.fhsaustria.at).



Wir sind natürlich sehr begeistert, mit unseren Schiffen und Booten zu fahren, weil wir ja schon sehr oft hier gewesen sind!

Also bis bald treffen wir uns dort.

Kommen Sie auch hin:

*um uns zu sehen,
selbst mit Modellschiffen fahren,
mit E-Booten fahren und
wunderbar speisen...*

Ein erstes Modellschiff-Fahren war für 26. April 2020 geplant ...

Der Klosterneuburger Modell-Segel-Verein sollte für uns alle den Modellsporttag 2020 im Strandbad Klosterneuburg, Strandbadstrasse 104 starten.

Wann tatsächlich wieder eine Veranstaltung stattfindet erfahren Sie auf www.fhsaustria.at

Unsere Modelle sehen nicht nur wunderbar aus - sie fahren auch - kommen Sie und überzeugen Sie sich selbst!



FHS-Sektion MODELLBAU
 Robert A. Tögel
 Obmann der Sektionen
 MODELLBAU & HISTORIKER
r.toegel@fhsaustria.org
 +43 (0)650 / 87 333 01

FHS-BÜRO der Sektionen MODELLBAU & HISTORIKER
 Prager Straße 15/Eingang Frömmelgasse 37, 1210 Wien-Floridsdorf.
 Treffen: Donnerstag von 11.00 bis 18.00 Uhr – bitte vorher anrufen!

Entspannte Konzentration, genau wie beim Fischen...



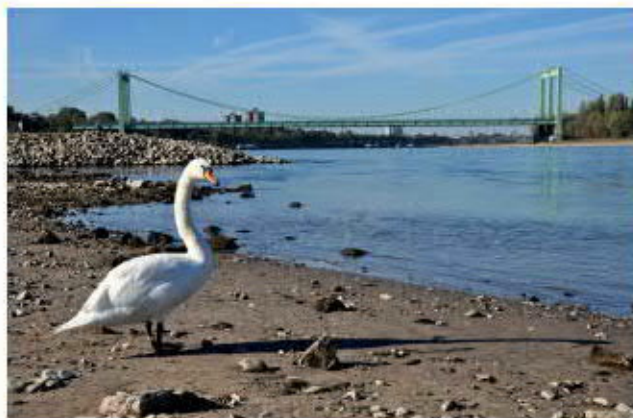
Sektion Schiffseigner

Noch ist viel Zeit bis zu einem Normalbetrieb



Dann wollen wir mal hoffen, daß das Ärgste überstanden ist – sicher ist derzeit nur, daß noch viel Wasser die Donau, den Main und auch den Rhein talwärts fließen wird, bevor wir wieder „Vor-Covid-19-Verhältnisse“ auf den Gewässern haben werden. Mit einer echten Wiederaufnahme der Passagier-Schifffahrt ist derzeit nicht zu rechnen, das Abstand halten müssen einschließlich MNS-Masken zumindest im Innenbereich bewirkt hier prohibitive Auslastungen der Schiffe. Das trifft auch die private Kleinschifffahrt, die wir zumeist betreiben, wenn wir uns aufs Wasser begeben; Die Vertreter der OSB werden sicherlich nicht mit dem Maßband auf die Schiffe gehen, aber den Sinn der Regierungsverordnungen sicherlich und zu Recht verfolgen.

Ein gutes Beispiel dafür ist auch unsere Sektion Aglaia, die in weiser Voraussicht beschlossen hat, die Saison für beendet zu erklären, bevor sie überhaupt begonnen hatte; Der Colin Archer ist wie die meisten Kleinschiffe für das räumliche Trennen von Besatzung und etwaigen Passagieren untereinander einfach nicht geeignet. Und daß die Stimmung von Passagieren und Besatzung hinter im wahrsten Sinn des Wortes atemberaubenden Masken im besten Fall gedämpft wird, gilt für den festen Boden unter den Füßen wie Schiffsdecks gleichermaßen.



In den kommenden Wochen beginnt die Ausflugsschifffahrt vor dem Hintergrund gelockelter Bestimmungen mit ihren ersten Ausfahrten bei stark dezimierten Passagierzahlen – wir alle sind schon gespannt, ob die Fahrten sich wenigstens so weit rechnen, daß die laufenden Kosten gedeckt werden können. Zweifel daran wurden schon genug laut, analog der Lage in der Gastronomie.

Wie sich das wirtschaftliche Umfeld der gesamten Branche bis hin zu Werften und Zulieferern entwickeln wird, ist so ungewiss wie die Wasserstände der Flüsse im Sommer. Das Niveau der Kassenstände der Reedereien und Schifffahrtbetreiber dürfte sich aber mit größter Wahrscheinlichkeit jenem der dann weithin sichtbaren Pegel anpassen - der Rhein litt bereits im Frühjahr unter Niederwasser und weithin offenen Sandbänken.

Unter dem Wassermangel leidet leider auch der Betrieb unserer Slipanlage in Greifenstein. Für größere Schiffe mit einem Tiefgang von 1,40 m oder mehr braucht es Mittelwasser, um auf den Slipwagen zu kommen. Und diese Pegelhöhe haben wir im laufenden Jahr bisher ganze zwei Mal und das nur für sehr kurze Zeit erreicht. Sollte der Sommer wie vergangenes Jahr erneut so regenarm sein, daß RNW das Maß aller Dinge ist, geht es uns wie Bayer und Thyssen-Krupp am Rhein: Der Hafen bleibt bis auf Kanus und Zillen leer – so wie auch alle Wasserstraßen beim Fehlen der Kreuzfahrtschiffe. Was bleibt, sind dann Arbeiten am Schiff ohne größeren Ausfahrten.

Nun, jetzt hoffen wir zunächst auf eine weitere Besserung der Corona-Situation und das möglichste Ausbleiben der zweiten und dritten Welle der Pandemie, auch vor dem Hintergrund, daß unsere Veranstaltungen und Stammtische im Juni langsam wieder anlaufen. Sollten die Menschen in Europa und auf der ganzen Welt (das schließt auch die FHS-Mitglieder und ihre Gäste mit ein) sich nicht in Vorsicht, Zurückhaltung und Abstand üben, droht uns spätestens im Herbst das nächste Disaster. Daher auch hier und auch von mir der gelungene Spruch des Jahres:

„schau auf dich – schau auf mich“

Ich wünsche Euch allen weiterhin Gesundheit, Freude und Erfolg im Berufs-, Freizeit- wie auch im Privatleben – und natürlich wie immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel!

Leopold-R. „Bobby“ Kugel



Aufforstung der Meere gegen den Klimawandel

Meeresforschung für kommende Generationen

Wälder gelten als die großen Puffer in unserem Klimasystem. Doch die noch besseren Kohlenstoffspeicher sind die Ökosysteme unter Wasser

Die Aufforstung der Wälder wird derzeit als eine der wichtigsten Maßnahmen gegen die Klimakrise gefordert. Doch die marinen Ökosysteme sind bei der Kohlenstoffbindung noch effizienter als Ökosysteme an Land. Ein Hektar Seegras bindet etwa so viel CO₂ wie zehn Hektar Wald. Allerdings schwinden die Seegraswiesen: Die dänische Seegrasfläche war vor rund 100 Jahren drei- bis fünfmal so groß wie heute. Forscher plädieren daher für eine gezielte Aufforstung der Küstengebiete.

Auch der gezielte Anbau von Großalgen könnte eine weitere Maßnahme für die Bindung von Kohlenstoff sein. Algen, ein nachhaltiger, klimaschonender Rohstoff, werden immer beliebter und gelten wegen ihres hohen Nährstoffgehalts als Superfood. Untersucht wird auch das Klimaschutzpotenzial der Mangrovenwälder. Mangroven sind gigantische Kohlenstoffspeicher. Doch durch die stetige Vernichtung dieser Feuchtgebiete landen jährlich bis zu 120 Millionen Tonnen Kohlendioxid zusätzlich in der Atmosphäre. Die gezielte Aufforstung von Mangroven schützt die Küsten vor Erosion und schafft CO₂-Speicher.

Aufforstung der Küstengebiete keine leichte Aufgabe

Seegraswiesen bedecken weltweit etwa 600.000 Quadratkilometer des Meeresbodens, mehr als die Fläche Frankreichs. Seegras bindet pro Jahr weltweit etwa so große Mengen an Treibhausgas aus der Atmosphäre, wie Deutschland in einem halben Jahr emittiert. Laut der Roten Liste der Weltnaturschutzunion (IUCN) schrumpft die Seegrasbedeckung weltweit um 1,5 Prozent pro Jahr. Düngemittel, die mit dem Flusswasser in die Meere gelangen, zerstören das Seegras. Ein Verbot von Phosphat in Waschmitteln und eine Aufrüstung der Kläranlagen lassen nach Jahrzehnten im nordfriesischen Wattenmeer wieder neues Seegras wachsen. Die weltweite Erfolgsquote der gezielten Aufforstung von Seegraswiesen liegt derzeit allerdings nur bei 30 Prozent.

Das Ziel des strategischen Plans für Biodiversität aus dem Jahr 2010 wurde verfehlt: Bis 2020 hätten zehn Prozent der Weltmeere unter Naturschutz gestellt werden sollen, derzeit sind lediglich 6,35 Prozent geschützt.

Die Mangrovenwälder speichern weltweit etwa 20 Milliarden Tonnen CO₂ pro Jahr auf einer Fläche, die nicht einmal einem Prozent der Fläche des globalen Regenwalds entspricht.

5.000 Quadratkilometer Algen können 570.000 Tonnen Kohlenstoff pro Jahr binden. Dabei wandeln Algen dreimal mehr CO₂ um als Nutzpflanzen auf dem Festland. Die gezielte Düngung der Meere, um Algen blühen zu lassen, ist allerdings umstritten. Die nötigen Eisendüngermengen könnten unvorhersehbare Auswirkungen auf das Ökosystem haben.

(derStandard.at / Olivera Stajic / kl / pS)



By Fred Hsu (Wikipedia:User:Fredhsu on en.wikipedia) - Photo taken and uploaded by user, CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=1559678>

Autonome Segel-Drohnen revolutionieren die Erforschung der Weltmeere

Ein Unternehmen mit globaler Bedeutung

Sie sind klein, unbemannt und emissionsfrei: Sailydrones umrundeten bereits autonom die Antarktis und sind die größte Hoffnung für eine baldige Kartografierung des Seebodens

Richard Jenkins ist der Typ Mensch, mit dem man sich sofort in ein Boot setzen und in See stechen würde. Der Brite strahlt nicht nur Erfahrung und Know-how aus, sondern auch eine riesige Portion Lebensfreude – gepaart mit einer Prise Verrücktheit. Der 43-jährige Ingenieur und Abenteurer aus dem Süden Englands wusste schon früh den Wind für sich zu nützen. Mit zehn Jahren begann er zu segeln, mit nur 16 überquerte er erstmals den Atlantik. 2009 wurde ihm internationale Aufmerksamkeit zuteil, als er mit einem windbetriebenen Segelfahrzeug mit rund 203 km/h durch die Wüste Nevadas bretterte und damit einen neuen Geschwindigkeitsweltrekord aufstellte. Nun revolutioniert er mithilfe von Wind- und Sonnenkraft die Erforschung der Weltmeere.

Richard Jenkins wusste schon immer den Wind für sich zu nutzen.

Jenkins ist der Erfinder der sogenannten Sailydrones. Die unbemannten Oberflächenfahrzeuge sind in ihrer klassischen Form rund sieben Meter lang und verfügen über einen fünf Meter hohen Mast. Angetrieben wird eine Sailydrone allein durch Wind, eine Solaranlage versorgt alle technischen Messgeräte mit dem notwendigen Strom. Durch ausgeklügelte Aerodynamik lassen sich Spitzengeschwindigkeiten von acht Knoten erzielen. Meistens schippert die 750 Kilogramm schwere Drohne aber recht gemächlich mit zwei bis drei Knoten übers Meer – gute 50 Seemeilen fährt sie so durchschnittlich pro Tag, und das komplett autonom –, lediglich Robben ruhen sich ab und zu auf den Sailydrones aus, erzählt Jenkins.

Erste Antarktisumrundung

Wie widerstandsfähig die Sailydrones sind, bewiesen sie erst im August 2019. Da endete ihre erste autonome Antarktisumrundung. Auf der beeindruckenden, 22.000 Kilometer langen und 196-tägigen Reise in der Südsee überlebte die Drohne dank eines speziellen viereckigen Segels Monsterwellen von rund 25 Meter Höhe und Windgeschwindigkeiten über 65 Knoten. Dazu kamen Slalomfahrten vorbei an plötzlich auftauchenden Eisber-

gen. »Wir haben Daten von Orten erhalten, von denen niemand zuvor Infos sammeln konnte. Das eröffnet so viele neue Möglichkeiten«, sagt Jenkins.

Der Fokus auf Autonomie spart dabei nicht nur unheimlich viel Kosten, sondern eliminiert auch die Gefahren für Leib und Leben der Crew. Die Programmierer am Sailydrone-Hauptquartier in Alameda – in der Bucht direkt gegenüber von San Franciscos Skyline – speisen



die Chips lediglich mit bestimmten Anfangs- und Endpunkten sowie Aufgaben zur Datensammlung. Sobald die Drohne eine Forschungszone erreicht hat, werden zwölf verschiedene Sensorarten angeworfen. Gemessen werden kann sowohl in der Luft als auch knapp und tief unter der Wasseroberfläche.

Weil Daten über Temperatur, Windgeschwindigkeit, Kohlen dioxidbelastung, Luftdruck oder Strahlung durch das kleine Schiff viel weniger verfälscht werden als durch große Forschungsschiffe, sind etwa Wetter- und Klimavorhersagen besonders akkurat – ein Geschäftszweig, den man erst kürzlich bei Sailydrone für sich entdeckte, wie Firmengründer Jenkins berichtet. Die gleichnamige App läuft dennoch bereits einwandfrei. Ein besonderer Vorteil der kleinen Forschungsflotte ist auch der überschaubare Tiefgang, wodurch auch in flachen Gewässern oder in der Nähe von Eisbergen navigiert werden kann.

Vermessung des Seebodens

Vor allem unter der Wasseroberfläche gibt es massenhaft Dinge neu zu entdecken. Von Fischpopulationen, Strömungen und der Konzentration vieler Elemente bis hin zur besseren Kartografierung des Meeresbodens

– Saildrone kann alles, und alles gleichzeitig. Für die Tiefseemessung werden verschiedene Arten von Radars und Wasserschallortungsgeräten eingesetzt. Derzeit wird zudem ein Modell entwickelt, das mit 22 Meter Rumpflänge sehr viel größer ist und dadurch auch schwerere Sonden befördern kann – diese sollen dann Meeresböden in bis zu 9.000 Meter Tiefe kartografieren können.

Die Saildrones könnten sich speziell für das UN-Vorhaben zur kompletten Kartografierung der Weltmeere bis 2030 als geeignetste und vor allem kostengünstigste Option herausstellen. Bis heute sind nur rund 20 Prozent des Seebodens kartografiert, wohingegen die Marsoberfläche zu 99 Prozent erfasst ist. Für die rund 300 Millionen Quadratkilometer an zu vermessendem Meeresboden würde ein herkömmliches Forschungsschiff knapp 200 Jahre brauchen. Bei Saildrone rechnet man vor, dass dasselbe Ergebnis mit 20 Drohnen innerhalb von zehn Jahren zu bewerkstelligen sei, und dies deutlich günstiger.



Selbsterstörung nicht nötig

Sorgen, dass seine Drohnen gestohlen werden könnten, macht sich Jenkins nicht. Es gebe auch keinen Selbsterstörungsmodus. Die Daten seien ohnehin alle verschlüsselt und deshalb wertlos für etwaige Diebe. Die Datenmenge ist für eine Übertragung übrigens zu groß, weshalb nur das Notwendigste über Satelliten gesendet wird. Der Rest wird auf Speichermedien gesichert und bei der Rückkehr ausgewertet. Geld verdient Saildrone dabei mit dem Verkauf von Daten. Je nachdem, ob man die Daten für sich allein haben will oder ob sie sofort auch allen anderen Personen zur Erforschung zur Verfügung gestellt werden, ändert sich der Preis.

Rund 100 fertige Saildrones gibt es derzeit. Bei Bedarf kann Jenkins' Team im ehemaligen Militärhangar in Alameda eine Drohne täglich anfertigen. Ziel ist, eines Tages rund 1.000 Saildrones permanent auf den Weltmeeren verteilt zu haben. Trotz des enormen wirtschaftlichen Erfolgs vergessen Jenkins und sein Team aber nie, worauf es eigentlich ankommt – den Fortschritt der Wissenschaft. Deshalb verlosen sie jedes Jahr einen Monat an Saildrone-Datensammelpower im Wert von einer Million Dollar an die beste Idee. Jeder kann sich bewerben. Warum er das alles macht? »Alle reden immer nur davon, etwas zur Erforschung der Weltmeere zu machen. Ich mache es halt wirklich«, sagt Richard Jenkins.

<https://www.saildrone.com>

(derStandard.at / Fabian Somnavilla / kl / pS)

Zehn-Tage-Vorhersage der Rhein-Wasserstände

Der deutsche Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) hat den Startschuss für eine neue Zehn-Tage-Vorhersage für niedrige Rhein-Wasserstände gegeben. Sie soll Binnenschiffern im Klimawandel eine bessere Planung ermöglichen, wie viel sie gefahrlos laden können.

Laut der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) sagt die neue Zehn-Tage-Prognose die Wasserstände an den sieben Rhein-Pegeln Oestrich, Kaub, Koblenz, Köln, Düsseldorf, Duisburg-Ruhrort und Emmerich voraus und nennt dafür jeweils die Wahrscheinlichkeit. Am zehnten Tag betrage die Unsicherheit meist jeweils etwa 35 Zentimeter nach oben und unten.

Die Zehn-Tage-Prognose ist Teil des »Aktionsplans Niedrigwasser Rhein«, der durch Scheuer 2019 präsentiert wurde.

Im regenarmen Sommer 2018 warteten viele Tankstellen vergeblich auf Benzin oder Diesel, und große Unternehmen konnten ihre Rohstoffe nicht mehr transportieren. Ein großer Chemiekonzern habe dadurch 400 Millionen Euro eingebüßt- Minister Scheuer: »Wir brauchen die Wasserstraßen, um klimafreundliche Transporte zu leisten«. Noch mehr Güterfahrten müssten von der Straße auf die Flüsse verlagert werden.

Ohne die Jahreszahl 2030 zu nennen ergänzte Scheuer, er sei felsenfest überzeugt, dass es mit der Rhein-Vertiefung angesichts eines rekordverdächtigen Nutzen-Kosten-Verhältnisses zügig weitergehe. »Ich habe auch zugesagt, dass es nicht an dem Personal bei der Planung scheitern wird«, sagte der CSU-Politiker.

(dpa / t-online / kl / pS)

Buchbesprechungen



Peter Pantzer / Nana Miyata (Hg.)

Das Tagebuch eines Unteroffiziers der k.u.k. Kriegsmarine (1913-1920)

23 x 15 cm, 389 Seiten, zahl. Abbildungen, z. T. in Farbe, gebunden; € 45,-
Böhlau-Verlag, Wien 2019; ISBN: 978-3-205-23256-8

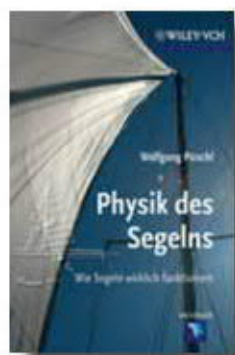
Bereits fünfmal machte der Kreuzer KAISERIN ELISABETH Station in Japan. Als er am 19. August 1913 zur sechsten Ostasienfahrt ausläuft, dachte niemand daran, daß dies die letzte Fahrt des jovial als ‚Liesl‘ bezeichneten Schiffes sein würde.

Friedrich Kirchner, 1890 im Markt Oberzeirig, Steiermark geboren, leistet als Maschinenquartiermeister Dienst auf dem Schiff und hat die Erlebnisse in seinem Tagebuch festgehalten. Es ist Kirchners erste Fahrt nach Fernost und er liefert detailliert Auskunft über Land und Leute der Besuchten Orte. Ungeschminkt protokolliert er das relativ stressfreie Marineleben in Übersee. Dies ändert sich schlagartig mit dem Beginn des Ersten Weltkrieges und der Teilnahme des Kreuzers

bei der Verteidigung von Tsingtau. Auch dies beschreibt Kirchner detailliert bis zur Kapitulation und den Beginn der Kriegsgefangenschaft in Japan. Anders als der Titel es vermuten läßt, endet das Tagebuch jedoch 1915.

Die Herausgeber haben mit dem Tagebuch eine informative Quelle über die Ereignisse in Ostasien 1914 zugänglich gemacht. Peter Pantzer begleitet dies mit generellen Anmerkungen sachkundig und stellt den Tagebuchschreiber vor. Nana Miyata schließt die Publikation mit einer Nachlese über die Kriegsgefangenschaft und die schwierige Heimreise 1920 ab. Insgesamt eine lebendig geschriebene Darstellung der Ereignisse, weshalb es jedem zu empfehlen ist!

Oliver Trulei



Püschl, Wolfgang

Physik des Segelns

Wie Segeln wirklich funktioniert
1. Auflage Mai 2012
24,90 Euro
2012. XIV, 264 Seiten, Softcover
164 Abb., 4 Tab.
- Sachbuch -
ISBN 978-3-527-41106-1

Ausgehend von der Beschreibung (prac-)historischer Segelfahrzeuge bis zu modernen Leistungs-Designs steigt der Leser in die Darstellung der klassischen Segeljacht in einem gleichförmigen Fahrtzustand ein. Das Gleichgewicht der Luft- und Wasserkräfte in drei Raumachsen bietet erst einmal einen einfachen Zugang zum Thema.

Das folgende Kapitel über Strömungslehre liefert weitere grundlegende Erkenntnisse über Zähigkeit, Reibung, Wirbelbildung und mehr. Über einen Abriss zur Theorie des Tragflügels (bis hin zur dreidimensionalen Betrachtung) und ein Kapitel über den Einfluss des Bootskörpers wird das Grundgerüst für die Voraussetzungen zur optimalen Geschwindigkeit gelegt.

Ein Abschnitt über instationäre (zeitabhängige) Fahrtzustände (Seegang, Manöver etc.) sowie ein Kapitel über mechanische Eigenschaften

von Bootsbaumaterialien runden das Werk ab. Zahlreiche Diagramme und Abbildungen veranschaulichen die beschriebenen Sachverhalte zusätzlich.

Notabene hatte der Rezensent vor rund 35 Jahren die Ehre, als einer von Wenigen die Prüfung zum Segelschein A des ÖSV auf der im Anhang beschriebenen 20m²-Rennjolle WIKING III zu absolvieren.

Wolfgang Püschl promovierte und habilitierte sich an der Universität Wien, wo er seit 2001 als außerordentlicher Professor für Materialphysik tätig ist. Seine Forschungsinteressen umfassen Defektstruktur und Atomkinetik in Festkörpern. In der Lehre vermittelt er seit drei Jahrzehnten praktische und theoretische Themen an Studenten aller Semester. Seine besondere Liebe gehört dem Segelsport, den er seit über fünfzig Jahren, auch mit zahlreichen Regatta-Erfolgen, betreibt.

Peter Strecha

F A R B E N

Schwoiser

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

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

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

FHS

**FHS - Slipanlage
Greifenstein
für Schiffe bis 40 t**



Kontakt
slipanlage@FHSAustria.org

Kartengrüße



Kartenmotive aus dem Archiv von Roland Hahnwald
Siehe Artikel auf Seite Seite 4

