



Österreich Maritim

Fähnrich Ungewitter

Seite 4

Nachbau Luftkissenboot

Seite 8

Segelschiffe auf der Donau

Seite 10

Villa Ziegler in Pola

Seite 14

Paris – Frankreichs Kanäle

Seite 20



Die Segelfregatte Fürst Felix Schwarzenberg 1855 in Neapel. Das Schiff trägt Flaggengala, im Großstopp die Standarte Erzherzog Maximilians.
Bild, Slg. Dr. Aichelburg

Schöne alte Segelschiffe der k.k. Kriegsmarine



Eine Brigg II. Generation im Flaggenschmuck.

Bild, Slg. KKK

Zum Geleit

Herbert Klein



Sehr geehrte Leser, liebe Mitglieder, liebe Freunde!

Ein spannendes und abwechslungsreiches Jahr ist nun schon fast vergangen. Vieles konnten wir erreichen und Manches ist uns noch verwehrt, etwa erinnert die Herbergssuche für unseren denkmalgeschützten Güterkahn GK 10065 frappant an die weihnachtlichen Ereignisse vor gut 2000 Jahren. Aber auch diese Geschichte ist gut für die Menschheit ausgegangen und bei uns zeigt sich ein deutlicher Silberstreif am Horizont. Der GK 10065 ist jedenfalls saniert, was dem Verein nur unter Aufbietung aller Mittel gelang und ein tiefes Loch in die Kasse gerissen hat. Ihre Spende, um die wir im neuen Jahr bitten wollen, wird uns helfen, dieses Loch wieder etwas aufzufüllen.

2014 jährt sich das Seegefecht von Helgoland zum 150. Mal. Seitdem haben Dänemark und Österreich nie wieder Krieg gegeneinander geführt. Bei diesem Seegefecht aber erwies sich der junge Offizier Wilhelm von Tegetthoff als Held der Stunde und erwarb sich die kleine österreichische Eskadre internationales Ansehen. Ob jetzt die eine oder die andere Seite dieses Gefecht für sich entschied, sei einmal dahingestellt; die seit Monaten andauernde Blockade von Hamburg war beendet und der Krieg auch bald vorüber.

Aus diesem Anlass wird unser Colin Archer AGLAIA vom Museumshafen Övelgönne aus, der Geschichte dieses Ereignis-

ses folgen und am Gedenktag am 9. Mai 2014 in Helgoland vor Anker liegen.

Ein noch größeres geschichtliches Ereignis wirft seine Schatten voraus: Es jährt sich der Beginn des 1. Weltkriegs zum 100. Mal. Ein Weltenbrand, an dem auch unser Land erheblichen Anteil hatte. Ich wünsche mir, dass diese Erinnerung weniger der Heldenverehrung und der verklärten Retrospektive dient, sondern uns Mahnung und dramatisches Bewusstmachen der Schrecken und Gräueltaten des Krieges ist. Denn wie damals leben wir in einer sehr langen Friedensphase und nur die Wenigsten kennen Krieg noch aus eigener Anschauung. Und wenn, nur noch aus dem Fernsehen, wo alles angenehm weit weg ist und fürchterlich »clean« Drohnen die bösen Anderen töten.

Mit dieser Erinnerung verbinde ich auch meine Wünsche für das neue Jahr: Möge es friedlich bleiben und vielleicht der eine oder andere Konflikt zu Ende gehen. Möge es unsere Interessensgemeinschaft etwas näher an die Erfüllung unseres kulturpolitischen Auftrags bringen und die Einsicht bei Politikern dafür mehren.

Ihnen, den Freunden Historischer Schiffe und den Lesern dieser Zeitschrift, wünsche ich ein gesegnetes Weihnachtsfest und im neuen Jahr Gesundheit, ein Quäntchen Glück und viel gemeinsame Freude an historischen Schiffen.

Immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel
Ihr

Herbert Klein Präsident

Inhalt

Fährnrich Rudolf Ungewitter <i>Fritz Marschner</i>	4
Nachbau Thomamühl-Gleitboot <i>Walter Krobath</i>	10
Die kaiserliche Schiffswerft Klosterneuburg <i>Kurt Schaefer</i>	12
Das »Donau-U-Boot« <i>Fritz Marschner</i>	17
Mit dem Bukanier nach Paris <i>Friedl Eggerstorfer</i>	18
Die Villa Ziegler in Pola <i>Fritz Marschner</i>	22
Aktuelles <i>Helmut Pemsel</i>	25
Aus den Sektionen	26
Buchbesprechung	34

Titelbild:

Brigg AURORA M, 1877, im Golf von Triest, im Hintergrund Miramar. Gemälde von Vasilije Ivankovic (1815-1898), Marinemuseum Piran

Foto H. Klein

ISSN 1813 - 3525 Key title: Österreich Maritim

Offenlegung gemäß § 25 Mediengesetz

Medieninhaber:

Verein **FHS - Freunde Historischer Schiffe**

ZVR - Zahl 344016034

Sitz: Wien

Vereinszweck: Erforschung marinehistorischer und nautischer Sachverhalte, insbesondere unter Bezug zu Österreich, Durchführung einschlägiger Veranstaltungen zur Aus- und Weiterbildung, Erhaltung historischer Wasserfahrzeuge und Anlagen, Pflege enger Beziehung zum Österreichischen Bundesheer,

Herausgabe eines Mitteilungsblattes.

Blattlinie: Fachmagazin für die Geschichte der Schifffahrt und verwandter Themen, insbesondere unter Bezug zu Österreich. Beiträge geben die Meinung der Autoren wieder.

Redaktionsteam: Bobby Kugel, Georg Schaller, Robert Tögel.

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Friedl Eggerstorfer, Walter Krobath, Prof. Helmut Pemsel, Prof. Dr. Kurt Schaefer

Druck: Széchenyi István Druckerei GmbH, 9027 Győr, HU

Verantwortlicher Redakteur:

Ing. Fritz Marschner

Rennbahnweg 46/3/56, 1220 Wien

E-Mail: f.marschner@gmx.at

FHS – Webseite: www.fhsaustria.org

Schiffsfähnrich Rudolf Ungewitter

Ein Deutscher im Dienste der k.k. Marine

Fritz Marschner

Auszug aus dem Tagebuch 1853

Das Tagebuch aus der Sammlung von Lothar Baumgartner wurde von Günter Korinek transkribiert. Für uns ist vielleicht der Abschnitt interessant, in dem er die Fahrt der NOVARA von Pola in die Bocche von Cattaro und das Zusammenreffen mit *Erzherzog Ferdinand Max* beschreibt. Wir lernen die tägliche Routine an Bord einer Segelfregatte kennen und merken, dass auch die heutige Bordroutine, mit natürlich anderem technologischen Hintergrund, sich nicht allzusehr gewandelt hat. Ein Umstand der damals normal empfunden wurde ist allerdings die Bestrafung durch Stockstreichs.



Oberdeck der Fregatte NOVARA während eines Aufenthaltes in England 1854

Fregatte NOVARA unter Segel von Pola nach Castel Nuovo

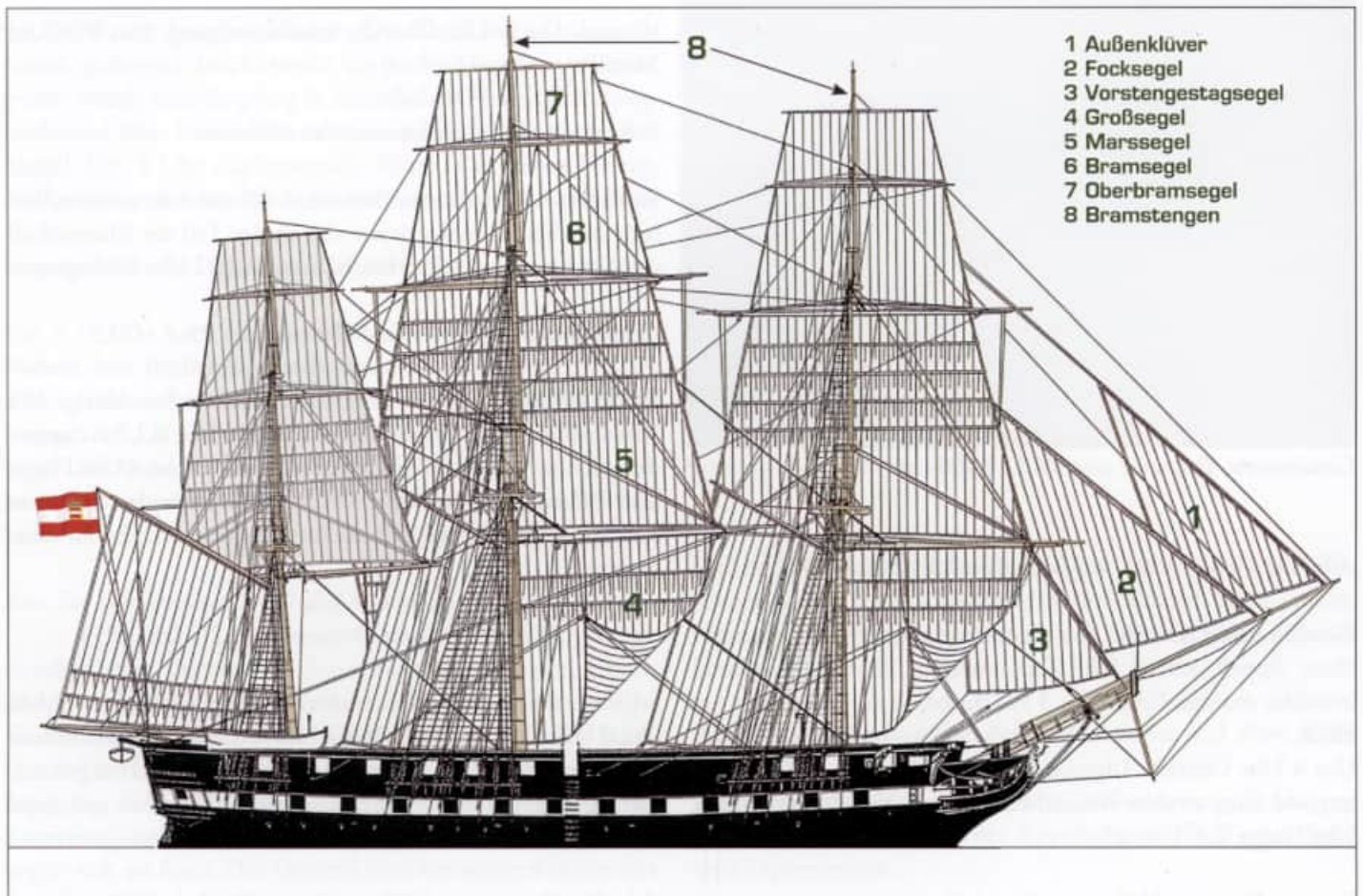
Astr. Tag Donnerstag, d. 13. auf Freitag, d. 14. Januar 1853

St.	Wind	Kurs	Kn.	Abtr.	Beseglung	Bemerkungen
1	WzS½S	SSO½S	8,0	-		Bewölkt, frische Brise.
2	WzS½S	SSO½S	6,7	-	Alle Segel, Oberbram, Außenklüver	Pumpensood: 18"
3	SSW	SO	4,8	½		Gewehrexerzieren, Säbelfechten.
4	SSW	SO½O	5,5	½		7 Kauffahrer in Sicht.
5	Süd	OSO	5,0	¼	detto	Klares Wetter, frische Brise.
6	Süd	WzS½S	4,0	¼	Um 5 Uhr gewendet. Minus Oberbram und Außenklüver	Um 5 Uhr gewendet. Um 6 Uhr ein Licht in Lee, um 7 Uhr Brigg HUSSAR im Kielwasser. Gewendet und mit der Fregatte Kurs gehalten. Nahmen 1 Reff in die Marssegel.
7	Süd	WSW	5,4	¼		
8	Süd	WSW	4,0	¼		
9	Süd	OSO	4,6	¼	detto	Um 8 Uhr gewendet.
10	Süd	OzS½S	4,5	¼	minus 1 Reff in d. Marssegel.	Klares Wetter, frische Brise.
11	Süd	OzS	4,5	¼		Einige Kauffahrer in Sicht.
12	Süd	Ost	4,0	¼	1 Fumata gemacht.	Um 12 Uhr gewendet.
1		SzW½W	3,5	1		Vier Kauffahrer in Sicht.
2	Veränderlich	SzW½W	4,0	1	detto	Um 3 Uhr gewendet.
3		SSW	4,5	1		Pumpensood: 18"
4		ONO	4,5	½		Bewölkt, frische Brise.
5		SOzS	OzN	5,0		½
6	SOzS	SWzS	4,5	½	minus Bramsegel	Schiffsreinigung. In der Takelage nichts Neues. Mehrere Kauffahrer in Sicht
7	SzO	OzS	2,5	½		
8	Süd	OSO	2,5	½	plus Bramsegel	
8	Süd	OSO	4,5	½		
9	SzO½O	O¾S	5,7	½	minus Bramsegel	Bewölkt, frische Brise. Um 8 ½ Uhr Klarschiff. Einen neuen Klüver angeschlagen und gehisst. Kanonensexerzieren. Dampfer LUCIA in Sicht.
10	SzO½O	O½S	6,8	½	plus Bramsegel	
11	SSO	Ost	6,5	½		
12	Südl.	WSW	6,9	½	minus Bramsegel	
12	Südl.	WSW	6,9	½		

Peilungen:

Um 4 Uhr 30' p.m.	Um 7 Uhr a.m.	Mittags 12 Uhr
NW-Spitze von Incononate: NW ¼ N Scoglio Lucietta: O ½ N Scoglio Zuri: NzW¾W	Monte Hum: SOzO ½ O St. Andrea: SO ¾ Süd Pomo: Süd	Pt. St. Giorgiovi Lista: SO Mitte von St. Andrea: SWzS

Die Fahrt von Pola nach Castelnuovo dauerte vom 12. bis 16. Januar 1853, eine Seite aus dem Bordjournal gibt Einblick in die Eintragungen, die alle Stunden vorgenommen wurden.



Fregatte Novara, Segelriss, Takelung als Vollschiff.

Illustr. Dr. Klaus Körner

Fregatte NOVARA, Hafen von Castel Nuovo

Astr. Tag Sonntag d. 16. Jan. auf Montag d. 17. Jan. 1853

Schlugen Bram- und Untersegel, Außenklüver, Fock- und Vorstengestagssegel ab. Klärten Deck auf und setzten die Boote Nr. 5 und 6 aus. Mannschaft erhielt Erlaubnis Tombola zu spielen. Brachten die Waschleinen auf. Mit Sonnenuntergang Flagge, Gösch und Bramstengen gestrichen. Um 8 Uhr Zapfenstreich. Wind SO, bedeckte Luft, frische Brise. Um 4 Uhr Überall. Schiffsreinigung. Die Peniche HELENA geht unter Segel. Regen. Um 8 ¼ Uhr Gefechtsposten. Kanonenexerzieren mit den Geschützen Nr. 7, 9, 11 durch untere Batterie.

Astr. Tag Montag d. 17. auf Dienstag d. 18. Jan. 1853

Kriegsdampfer CUSTOZZA eingelaufen und bei Melina angekert. Mit Sonnenuntergang Flagge nieder. Zapfenstreich. Wind NO, NNO, frische Brise, Regenböen. Um 5 Uhr Überall. Schiffsreinigung. Um 8 Uhr Flagge auf und Segel los. Malten die Seitenboote. Gewöhnlicher Dienst.

Astr. Tag Dienstag d. 18. auf Mittwoch d. 19. Jan. 1853

Mannschaft Gewehrexerzieren, Kadetten Segelexerzieren, Marsgasten Säbelfechten. Mit Sonnenuntergang Flagge nieder. Appell. Um 8 Uhr Zapfenstreich. Wind Ost, SO, klares Wetter, leichte Brise. Um 4 Uhr Überall. Hängematten gewa-

sch. Schiffsreinigung. Um 8 Uhr Flagge und Bramstengen auf. Um 8 ¼ Uhr Klarschiff. Obere und untere Batterie mit Kanonenexerzieren beschäftigt.

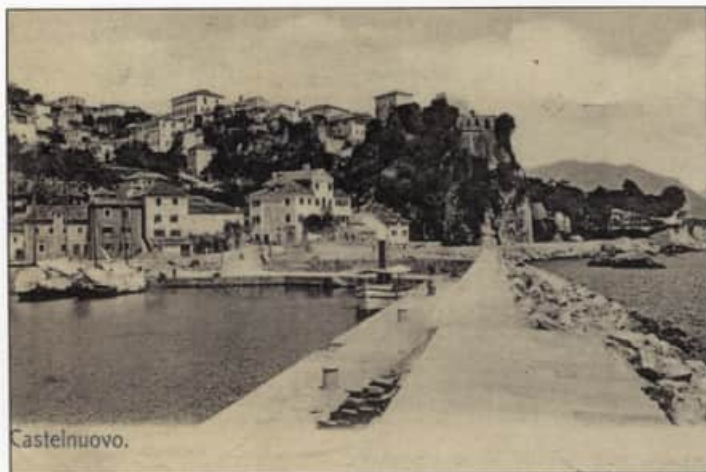
Fregatte NOVARA, Hafen von Castel Nuovo

Astr. Tag Mittwoch d. 19. Jan. auf Donnerstag d. 20. 1. 1853

Dampfer CUSTOZZA verlässt Castel Nuovo mit dem **General Mamula** an Bord. Denselben mit 14 Kanonenschüssen begrüßt. Mit Sonnenuntergang Flagge nieder. Appell. Mit 7 Uhr Dampfer TAURUS eingelaufen und weiter gefahren nach Cattaro. 3 Blaufeuer und 2 Raketen abgebrannt. Um 8 Uhr Zapfenstreich. Wind NW, bewölkt, leichte Brise. Um 5 Uhr Überall. Schiffsreinigung. Um 8 Uhr Flagge auf. Malten das Schiff innen- und außenbords. Um 12 Uhr Mittagessen.

Astr. Tag Donnerstag d. 20. auf Freitag d. 21. Jan. 1853

Malten die Verschanzung innenbords. Gewehrexerzieren. Mit Sonnenuntergang Flagge nieder. Appell. Um 8 Uhr Zapfenstreich. Wind OSO, SO, bewölkt, flauwe Brise, später Regen. Gewöhnliche Schiffsreinigung. Um 8 Uhr Flagge auf und Segel los. Um 8 ¼ Uhr Klarschiff. Um 10 Uhr großes Klarschiff. Um 11 Uhr Dampfer ACHILLES eingelaufen und neben der Fregatte geankert.



Castelnuovu, Postkarte vom 10.11.1906

Astr. Tag Freitag d. 21. auf Sonnabend d. 22. Jan. 1853

Gewöhnlicher Dienst. Mit Sonnenuntergang Flagge gestrichen. Appell. Um 8 Uhr Zapfenstreich. Wind NW, Nord, bewölkt, mäßige Brise. Um 3 ½ Uhr bajoli zur Reinigung an Deck.

Um 4 Uhr Überall. Allgemeine Schiffsreinigung. Hängematten und Cots an den Wanten zum Lüften ausgehängt. Um 8 Uhr Flagge auf. Dampfer

Fregatte NOVARA, Hafen von Castel Nuovo

TAURUS von Cattaro kommend, geht seewärts. Um 10 Uhr Klarschiff. Um 12 Uhr Mittagessen.

Astr. Tag Sonnabend, d. 22. auf Sonntag d. 23. Jan. 1853

Nachmittags Zeugflicken. Mit Sonnenuntergang Flagge nieder. Appell. Hängematten gewechselt. Um 8 Uhr Zapfenstreich. Wind SO bis Ost. Sturm mit Regen und Hagelböen. Gegen Morgen aufklarend und abnehmender Wind. Um 8 Uhr Flagge und Gösch auf. Um 8 ¼ Uhr Gefechtsposten und Musterung der Mannschaft. Um 10 ½ Uhr Messe verlesen. Verlesung der Kriegsartikel. Um 12 Uhr Mittagessen.

Astr. Tag Sonntag d. 23. Jan. auf Montag d. 24. Jan. 1853

Ein Teil der Mannschaft erhält Urlaub. Mit Sonnenuntergang Flagge, Gösch und Bramstengen nieder. Appell. Um 8 Uhr Zapfenstreich. Wind SO, bedeckte Luft, frische Brise, Hagel- und Regenböen.

Wäsche gewaschen. Um 8 Uhr Flagge auf. Mannschaft mit Schiemannsarbeiten beschäftigt.

Astr. Tag Montag d. 24. auf Dienstag d. 25. Jan. 1853

Mannschaft mit Schiemannsarbeiten in der Batterie beschäftigt. Mit Sonnenuntergang Flagge nieder. Dampfer TAURUS mit **General Mamula** angekommen. Appell. Um 8 Uhr Zapfenstreich. Wind SO, SSW, West, Regen, steife Brise, später auf-

klarend. Um 5 Uhr Überall. Schiffsreinigung. Um 8 ¼ Uhr Metall-

Fregatte NOVARA, Hafen von Castel Nuovo

Reinigung in der unteren Batterie. 1. Division der unteren Batterie mit Kanonenexerzieren, der übrige Teil der Mannschaft mit Schiemannsarbeiten beschäftigt. Um 12 Uhr Mittagessen.

Astr. Tag Dienstag d. 25. auf Mittwoch, d. 25. 1. 1853

Waren mit Schiemannsarbeiten in der Batterie beschäftigt. Mit Sonnenuntergang Flagge nieder. Appell. Um 8 Uhr Zapfenstreich. Um 5 Uhr Überall. Schiffsreinigung. Um 8 Uhr Flagge und Bramstengen auf. Um 5 Uhr a.m. Dampfer ACHILLES seewärts gegangen. Gewöhnlicher Dienst. Um 12 Uhr Mittagessen.

Astr. Tag Mittwoch 26. auf Donnerstag d. 27. Jan. 1853

Segelexerzieren. Mit Sonnenuntergang Flagge nieder. Appell. Um 8 Uhr Zapfenstreich. Wind NO, bedeckte Luft, mitunter Regen, leichte Brise. Um 5 Uhr Überall. Hängematten gestaut. Schiffsreinigung. Um 8 Uhr Flagge und Bramrahen auf, Segel los. Kanonenexerzieren. Die Barke und Pinasse ausgesetzt.

Astr. Tag Donnerstag d. 27. auf Freitag 28. Jan. 1853

Gewehrexerzieren mit den Backsbemannungen und Reserven. Mit Sonnenuntergang Flagge, Bramstengen und Bramrahen nieder. Appell. Um 8 Uhr Zapfenstreich. Wind SO, Ost, NO, klares Wetter,

Fregatte NOVARA, Hafen von Castel Nuovo

Leichte Brise. Um 5 Uhr Überall. Gewöhnliche Schiffsreinigung. Um 8 Uhr Flagge, Bramstengen und Bramrahen mit Segel gelöst. Um 8 ¼ Uhr Klarschiff. Dampffregatte LUCIA mit Truppen eingelaufen und nach Cattaro gefahren. Kanonenexerzieren. Schaffen.

Astr. Tag Freitag, d. 28. auf Sonnabend, d. 29. 1. 1853

Machten um 1 ½ Uhr Segel fest. Um 2 Uhr Bewaffnung der Boote und Bootsmanöver; um 3 Uhr Ende. Hissten die Seitenboote. Mit Sonnenuntergang Flagge und Bramrahen nieder. Um 8 Uhr Zapfenstreich. Wind OSO, SO, klares Wetter, mäßige Brise. Um 10 Uhr Dampfer VULCAN eingelaufen. Um 4 Uhr Überall. Schiffsreinigung. Um 6 Uhr Dampfer VULCAN nach Cattaro gefahren. Um 8 Uhr Flagge und Bramrahen auf. Um 10 ½ Uhr stato di combattimento. Um 12 Uhr Mittagessen.

Astr. Tag Sonnabend d. 29. auf Sonntag d. 30. Jan. 1853

Um 3 Uhr der französische Kriegsdampfer CHAPTAL eingelaufen.

fen. 2 Offiziere desselben kamen an Bord und verließen eine ¼ Stunde später mit dem CHAPTAL die Bucht. Die Mannschaft in großer Parade zum Empfang Sr. kaiserlichen Hoheit Erzherzog Ferdinand Max bereit. Mit Sonnenuntergang Flagge nieder. Appell. Um 8 Uhr Zapfenstreich. Wind NW, klares Wetter, mäßige Brise. Auf den Nachtrondeln nichts Neues vorgefallen.

Fregatte NOVARA, Hafen von Castel Nuovo

Um 5 ½ Uhr kam ein Lloydampfer mit **Sr. kaiserlichen Hoheit dem Erzherzog Ferdinand Max** im Hafen an. Derselbe schiffte sich sofort als wachtuender Offizier an Bord der Fregatte ein. Um 8 Uhr Flagge und Gösch auf. Klarschiff. Um 10 ½ Uhr Verlesung der Messe. Dampfer LUCIA von Cattaro kommend, passiert. Der gesamte Stab der Fregatte NOVARA Sr. kaiserlichen Hoheit vorgestellt. Um 12 Uhr Mittagessen.

Astr. Tag von Sonntag, d. 30. auf Montag, d. 31. Jan. 1853

Gewöhnlicher Dienst. Mit Sonnenuntergang Flagge, Gösch und Bramrahen nieder. Um 4 ½ Uhr Appell. Um 8 Uhr Wachtschuss, Zapfenstreich. Wind SO, Regen, leichte Brise. Um 4 Uhr Überall. Wäsche gewaschen. Allgemeine Schiffsreinigung. Um 8 Uhr Flagge auf. Kanonenexerzieren beider Batterien. Dampfer CUSTOZZA läuft ein und **General Mamula** begibt sich an Bord. Der General wird bei seiner Abfahrt mit dem Dampfer als Statthalter mit 15 Kanonenschüssen salutiert. Um 12 Uhr Mittagessen.

Astr. Tag von Montag d. 31. Januar auf Dienstag d. 1. Februar 1853

Die Barke zum Wasserholen fortgeschickt. Um 2 Uhr Segel-Exerzieren, nahmen die Wäsche herunter. Mit Sonnenuntergang Flagge und Bramrahen nieder. Appell.

Fregatte NOVARA, Hafen von Castel Nuovo

Um 8 Uhr Wachtschuss, Zapfenstreich. Um 7 Uhr ein Dampfer durchgekommen und in den Kanal von Cattaro eingelaufen. Um 4 Uhr Überall. Hängematten gewaschen. Schiffsreinigung. Um 8 Uhr Flagge und Bramrahen auf, Segel los. Um 8 Uhr Klarschiff. Kanonenexerzieren der oberen und unteren Batterie. Dampfer CUSTOZZA passiert um 10 ½ Uhr von Cattaro kommend. Um 11 Uhr der Dampfer TAURUS mit Sr. Exzellenz dem **General Kellner** an Bord von Cattaro eingelaufen. Der General begibt sich an Bord und wird beim Verlassen der Fregatte mit 13 Kanonenschüssen salutiert. Wind Nord, NW, klares Wetter, flaue Brise.

Astr. Tag von Dienstag d. 1. Febr. auf Mittwoch den 2. Febr. 1853

Segelexerzieren, Wasser eingeschiff. Mit Sonnenuntergang Flagge und Bramrahen nieder und Untersegel ausgeschlagen. Fregatte BELLONA vom Dampfer TAURUS geschleppt, ankert um 5 ½ Uhr in unserer Nähe. Um 8 Uhr Wachtschuss. Wind



Herceg Novi - Castelnuovo 3. 8. 1916

Ost, bedeckte Luft, frische Brise, regnerisch und böig. Schiffsreinigung. Um 8 Uhr Flagge und Bramrahen auf. Um 8 ¼ Uhr Klarschiff. Musterung der Mannschaft. Messe verlesen. Um 12 Uhr Mittagessen.

Astr. Tag von Mittwoch d. 2. Febr. auf Donnerstag d. 3. Febr. 1853

Auszahlung der Mannschaft. Mit Sonnenuntergang Flagge, Gösch und Bramrahen nieder. Appell. Um 8 Uhr Wachtschuss und Zapfenstreich.

Fregatte NOVARA, Hafen von Castel Nuovo

Se. kaiserliche Hoheit mit dem Dampfer TAURUS in den Kanal von Cattaro eingelaufen. Schiffsreinigung. Um 8 Uhr Flagge auf. Wind Ost, So, Regen, steife Brise.

Astr. Tag von Donnerstag d. 3. Febr. auf Freitag d. 4. Febr. 1853

Gewehrexerzieren der Marine-Infanterie und Säbelfechten. Rahen längsschiffs gebrast. Mit Sonnenuntergang Flagge und Bramstengen nieder. Wind SO, anhaltender Regen, steife Brise, später mäßig.

Schiffsreinigung. Um 8 Uhr Flagge und Bramstengen auf. Dampfer TAURUS mit Sr. kaiserlichen Hoheit an Bord, läuft ein; derselbe begibt sich an Bord der Fregatte. Klarschiff. Kanonenexerzieren der oberen und der 1. Division der unteren Batterie. Dampfer TAURUS nach Cattaro abgegangen. Um 12 Uhr Schaffen.

Astr. Tag von Freitag d. 4. Febr. auf Sonnabend d. 5. Febr. 1853

Gewehrexerzieren und Säbelfechten. Mit Sonnenuntergang Flagge und Bramstengen nieder. Appell. Um 8 Uhr Wachtschuss, Zapfenstreich. Um 4 Uhr Überall. Allgemeine Schiffsreinigung. Um 8 Uhr Flagge auf. Wind Ost, abwechselnd Regen, klares Wetter, frische Brise. Nahmen Wein an Bord. Ärztliche Visite der Mannschaft.

Astr. Tag von Sonnabend d. 5. Febr. auf Sonntag d. 6. Febr. 1853

Persönliche Reinigung der Mannschaft. Mit Sonnenuntergang Flagge nieder.

Fregatte NOVARA, Hafen von Castel Nuovo

Appell. Um 8 Uhr Wachtschuss, Zapfenstreich. Wind SO, OSO, anhaltender Regen, flaue Brise. Um 6 Uhr Überall. Schiffsreinigung. Um 8 Uhr Flagge auf. Um 8 ¼ Uhr Klarschiff. Musterung der Mannschaft. Um 10 ½ Uhr Verlesung der Messe, nachher Verlesung der Kriegsartikel.

Astr. Tag von Sonntag d. 6. Febr. auf Montag d. 7. Febr. 1853

Mit Sonnenuntergang Flagge nieder. Appell. Um 8 Uhr Wachtschuss, Zapfenstreich. Wind SO, bedeckte Luft, mitunter Regen, frische Brise. Um 4 Uhr alle Mann an Deck Zeugwaschen. Schiffsreinigung. Klarschiff. Kanonenexerzieren der unteren und oberen Batterie.

Astr. Tag von Montag d. 7. Febr. auf Dienstag d. 8. Febr. 1853

Pistolenexerzieren und theoretischer Vortrag über Artillerie. Wein eingeschifft. Setzen den 2-er ein. Appell. Mit Sonnenuntergang Flagge nieder. Um 8 Uhr Wachtschuss. Wind OSO, SO, bedeckte Luft, frische Brise. Um 4 Uhr alle Mann an Deck Hängematten gewaschen. Schiffsreinigung. Um 8 Uhr Flagge auf. Heftiger Regen.

Astr. Tag von Dienstag d. 8. Febr. auf Mittwoch d. 9. Febr. 1853

Nahmen die Unterraßen von Deck und streichen die Marsstengen. Mit Sonnenuntergang Flagge nieder. Appell. Wachtschuss. Wind SO, Sturm, hohe See, mitunter Regen.

Fregatte NOVARA, Hafen von Castel Nuovo

Um 6 Uhr Überall. Schiffsreinigung. Um 8 Uhr Flagge auf. Um 10 Uhr Marsstengen und Unterraßen aufgebracht.

Astr. Tag von Mittwoch, d. 9. Febr. auf Donnerstag, d. 10. Febr. 1853

Dampfer LUCIA eingelaufen. Mannschaft mit Ansetzen der Takelage beschäftigt. Mit Sonnenuntergang Flagge nieder. Klarschiff. Wachtschuss. Wind SSO, bewölkt, mitunter Blitze, frische Brise. Um 6 Uhr Überall. Schiffsreinigung. Um 8 Uhr Flagge auf. Um 8 ¼ Uhr Klarschiff. Lloyd-Dampfer eingelaufen von Triest. Kanonenexerzieren beider Batterien.

Astr. Tag v. Donnerstag d. 10. Febr. auf Freitag, d. 11. Febr. 1853

Strichen die Marsstengen und gaben die Unterraßen an Deck. Appell. Mit Sonnenuntergang Flagge nieder. Wachtschuss.

Wind SSO bis OSO, stürmisch, bedeckte Luft. Um 6 Uhr Ueberall. Gewöhnliche Schiffsreinigung. Um 8 Uhr Flagge auf. Leichte Brise. Unterraßen und Marsstengen aufgebracht. Großes Klarschiff. Reinigung der Geschütze.

Astr. Tag v. Freitag, d. 11. Febr. auf Sonnabend, d. 12. Febr. 1853

Die Boote auf Kriegsfuß gesetzt. Zwei Schüsse mit den Bordkanonen und einige Bewegungen gemacht. Mit Sonnenuntergang Flagge nieder. Appell.

Fregatte NOVARA, Hafen von Castelnuovo

den Zweier ein. Wachtschuss. Wind Ost, SO, Regen, flaue Brise, später heftiger Regen, steife Brise. Um 6 Uhr Ueberall. Schiffsreinigung. Um 8 Uhr Flagge auf. Klarschiff. **Ärztliche Visite.**

Astr. Tag von Sonnabend 12. Febr. auf Sonntag 13. Febr. 1853

Scheuerten die Reling innenbords mit Sand und wuschen Deck. Mit Sonnenuntergang Flagge nieder. Appell. Wachtschuss. Wind SO, Regen, steife Brise. Um 6 Uhr Ueberall. Schiffsreinigung. Um 8 Uhr Flagge auf. Um 8 ¼ Uhr Klarschiff. Der 1. Division der unteren Batterie die **Kriegsartikel** verlesen.

Astr. Tag von Sonntag d. 13. Febr. auf Montag d. 14. Febr. 1853

Gewöhnlicher Dienst. Klarschiff. Mit Sonnenuntergang Flagge nieder. Wachtschuss. Wind veränderlich, Regen, heftige Böen aus Nord.

Schiffsreinigung. Um 8 Uhr Flagge und Bramstengen auf. Um 8 ¼ Uhr Klarschiff. Kanonenexerzieren beider Batterien.

Astr. Tag von Montag d. 14. Febr. auf Dienstag d. 15. Febr. 1853

Ein Lloyd-Dampfer von Triest angekommen. Appell. Mit Sonnenuntergang Flagge und Bramstengen gestrichen. Ließen Steuerbordanker fallen mit 4 Schängel Kette, stachen von der Backbordkette noch 2 Schängel aus. Wind SO bis NW,

Fregatte NOVARA, Hafen von Castelnuovo

frische Brise, böig, mitunter Regen. Um 4 Uhr Ueberall. Hängematten gewaschen. Schiffsreinigung. Um 8 Uhr Flagge auf und Segel los. Steuerbordanker eingehievt. Klarschiff.

Astr. Tag v. Dienstag d. 15. Febr. auf Mittwoch d. 16. Febr. 1853

Um 2 Uhr Korvette LEIPZIG in Sicht. Kanonenexerzieren der oberen Batterie und Säbelfechten. Dampfer TAURUS von Cattaro angekommen und nach dort wieder abgegangen. Korvette LEIPZIG von einem Lloyd-Dampfer einbugsiert und geankert. Wind SW, West, klares Wetter, mäßige Brise, mitunter Regen. Dampfer VULCAN passiert nach Cattaro. Schiffsreinigung.

Korvette LEIPZIG den Ankerplatz geändert. Um 8 Uhr Flagge und Bramstengen auf, Segel los. Klarschiff. Kanonenexerzieren; Segel fest.

Astr. Tag von Mittwoch 16. Febr. auf Donnerstag 17. Febr. 1853

Schiffen Wasser ein. Kanonenexerzieren der unteren Batterie 1. Division. 4 Matrosen der Fregatte BELLONA jeder mit **15 Stockstreichen** bestraft wegen Insubordination. Appell. Mit Sonnenuntergang Flagge nieder. Wachtschuss. Wind SO, Regen, frische Brise. Um 6 Uhr Ueberall.

Fregatte NOVARA, Hafen von Castel Nuovo

Schiffsreinigung. Um 8 Uhr Flagge und Bramstengen auf. Machten Segel los. Marine-Infanterist Klitsch mit 30 Stockstreichen bestraft. Kanonenexerzieren beider Batterien.

Astr. Tag v. Donnerstag d. 17. Febr. auf Freitag d. 18. Febr. 1853

Segel- und Gewehrexerzieren. Wasser eingeschiff. Klarschiff. Bramstengen und Flagge gestrichen mit Sonnenuntergang. Appell. Wachtschuss. Wind NO, ONO, SO, Regen, frische Brise.

Schiffsreinigung. Um 8 Uhr Bramstengen und Flagge auf, Segel los. Klarschiff um 8 ¼ Uhr. Großes Klarschiff. Fregattenfähnrich Floris schiff sich ein.

Astr. Tag von Freitag d. 18. Febr. auf Sonnabend d. 19. 1853

Waren mit Schiemannsarbeiten beschäftigt. Von 12 – 1 Uhr **Strafexerzieren** im Bramstengen auf- und niedergeben. Dampfer TAURUS von Cattaro angekommen. Appell. Mit Sonnenuntergang Flagge und Bramstengen gestrichen. Wachtschuss. Wind SO, frische Brise, bewölkt, mitunter Regen. Um 4 Uhr Ueberall. Allgemeine Schiffsreinigung. Um 8 Uhr Flagge auf. Klarschiff. Dampfer VULCAN von Cattaro angekommen und dahin zurückgekehrt. Deckwaschen. Dampfer TAURUS nach Cattaro abgegangen.

Fregatte NOVARA, Hafen von Castelnuovo

Astr. Tag v. Sonnabend, d. 19. Febr. auf Sonnt. d. 20. Febr. 1853

Die Boote an Bord eines österreichischen Kauffahrers gegangen um Monturen abzuholen. Persönliche Reinigung der Mannschaft. Korvette LEIPZIG wechselt den Ankerplatz. Appell. Mit Sonnenuntergang Flagge nieder. Wachtschuss. Wind SO, bewölkt, mäßige Brise, einige Hagelschauer.

Schiffsreinigung. Um 8 Uhr Flagge auf. Klarschiff. Unterraum und Marsstengen gestrichen. Vom Backbordanker 30 Faden ausgestochen, den Backbordanker mit 30 Faden geworfen. Dampfer VULCAN aus Cattaro ankert, verliert Anker und Kette und kehrt nach Cattaro zurück.

Astr. Tag von Sonntag d. 20. Febr. auf Montag d. 21. Febr. 1853
Lichteten den Steuerbordanker. Setzen die Barke aus. Klarschiff. Mit Sonnenuntergang Flagge nieder. Wachtschuss. Wind Ost bis Süd, bewölkt, frische Brise. Um 4 Uhr Ueberall. Wäsche gewaschen. Schiffsreinigung. Um 8 Uhr Flagge auf. Um 8 ¼ Uhr Klarschiff. Schnürten reine Hängematten auf. Alle Mann in großer Parade. Um 11 Uhr Messe und Te Deum der glücklichen Rettung Sr. Majestät des Kaisers wegen. Kleine Flaggenparade sämtlicher Schiffe der

Fregatte NOVARA, Hafen von Castelnuovo

Eskadre und Salut von 21 Schüssen. Dampfer LUCIA mit Major Hadik nach Cattaro abgegangen.

Astr. Tag von Montag d. 21. Febr. auf Dienstag d. 22. Febr. 1853
Um 1 Uhr Unterraum und Marsstengen gehisst. Um 3 Uhr Dampfer LUCIA mit Korvetten Capitän Hadik von Cattaro zurück. **Se. kaiserliche Hoheit** verlässt das Schiff und begibt sich an Bord eines Lloyd-Dampfers zur Reise nach Wien. Appell. Mit Sonnenuntergang Flagge nieder. Wachtschuss. Wind SO, Ost, NO, bewölkt, frische Brise, später flau. Schiffsreinigung. Um 8 Uhr Flagge und kleine Flaggengala gesetzt. Bramstengen und Bramrahen aufgegeben und Segel los gemacht. Klarschiff. Gaben 21 Schuss für das Te Deum, welches in Castel Nuovo für Se. Majestät verlesen wurde.

Rudolf Ungewitter

geb. 1828 in Osnabrück, Eintritt in die k.k. Kriegsmarine 1.11.1852.

1850 Seefähnrich in der deutschen Bundesmarine (Hubatsch u.a., Die erste Deutsche Flotte 1848-1853, S. 107)

FregK mit Rang 13. 9. 1866, zugeteilt der 2. Geschäftsgruppe der Marine-Sektion (Militärschematismus 1871, S. 894)

LSchK mit Rang 2. 5. 1871 (Almanach 1878, S. 154);
im definitiven Ruhestand als LSchK ab 1. 11. 1880 (Almanach 1881, S. 279);

prov. FregF (erstmalige Erwähnung im Mil.Schem. 1853, S. 628; im Mil.Schem. 1852 noch nicht erwähnt);

in den Ritterstand erhoben zwischen 15. 5. 1875 und 15. 5. 1876 (lt. Einteilungslisten 1875 und 1876)

Verwendung (auszugsweise):

als LSchl Ausrüstungsdirektor beim Hafen-Admiralat zu Venedig (Einteilungsliste Jänner 1864, S. 5)

als FregK Kdt. der Schraubenkorvette HELGOLAND seit 11.4.1869 (Liste S.M. Kriegsmarine Stand 15.8.1869);

Vorstand der II. Geschäftsgruppe in der Marine-Sektion des Kriegsministeriums seit 10.6.1870 (Einteilungsliste Stand 15.5.1876);

im »Personale zur Ergänzung des Flottenstandes« seit 22.11.1876 (Einteilungsliste Stand 15.5.1877).

(Daten zur Verfügung gestellt von Dkfm. Christ)

Thomamühl - Gleitboot - Nachbau VISIONÆRES Projekt »Leadership«

Walter Krobath

**Erstes Luftkissenboot der Welt wird nachgebaut.
Für Interessierte gibt es einen Platz an Bord.**

Das Medienunternehmen VISIONÆR hat bereits den »Pischof Autoplan« von 1910, eines der innovativsten Flugzeuge aus den Anfängen der Luftfahrt, 2010 flugfähig nachgebaut.

Nun will man auch zu Wasser Leistung zeigen und das 1915 in Pola, Österreich-Ungarns Kriegshafens, hergestellte k.u.k. Versuchsgleitboot nachbauen und unter dem Namen »Leadership«, von Stapel laufen lassen. Schon damals seiner Zeit weit voraus, von Lschl. Dagobert Müller von Thomamühl entworfen, soll es heute als **Speed-Boot für Erlebnisfahrten** beeindruckend sein.

Es besteht die Möglichkeit eine Patenschaft zu übernehmen und damit bei der Bootstaufe (geplant Sommer 2014 am Wörthersee) ein Galadiner – und damit verbundene Bootsfahrt – zu sichern.

Für Anfragen: office@visionaer.info

Zum Nachlesen und vertiefen:

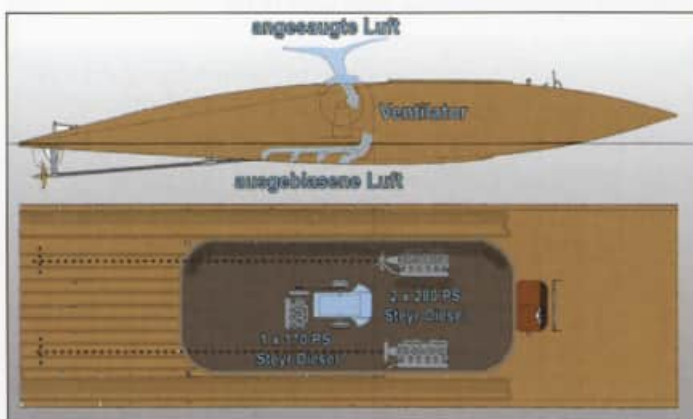
Das erste Luftkissenfahrzeug der Welt

Malnig / Schuster

Neuer Wissenschaftlicher Verlag



Versuchsfahrt mit Wasserbomben an Bord. Foto E.Sieche



Wirkungsprinzip des Luftkissens.

Skizze E.S. MAR



Weiters soll das Projekt auch die Leistungsfähigkeit österreichischer Unternehmen herausstellen.

Daher wurden Top-Unternehmen an Bord geholt, wie STEYR MOTORS, Dynea-Spezialleim, Holzindustrie Tilly, die Klagenfurter Innovationstischlerei **format**, das seit über 450 Jahren bestehende Metallbau-Unternehmen *Arnold Ferdinand Jergitsch*, dessen Urgroßvater schon für die k.u.k. Kriegsmarine Torpedonetze in einer Niederlassung in Triest gebaut hat. Die Wellenbearbeitung wird von *Plasounig Technik* aus Villach durchgeführt und die dazu benötigten CAD-Zeichnungen liefert *Alfred Wunder* von Wundertec.

Mit DI *Richard Anzböck*, Kpt. *Severin Schenner* und *Heinz Kirschbaum* hat man das nötige schiffsbautechnische Know-how gesichert.

Mit an Bord ist auch der Veldener Bootsbauer *Wolfgang Schmatzl*.

Gebaut wird das Luftkissengleitboot mit Tilly Lärchenholzplatten je 2 x 19 mm in Dreischichtverleimung.

Für die nötige Schubkraft und den Primär-Antrieb sorgen je zwei 280 PS Hochleistungsdieselmotoren sowie ein 170 PS Triebwerk für den Radialventilator (Luftkisseneffekt) von STEYR MOTORS.



Designers Impression – Wundertec Face-Graphic



Das Gleitboot in Pola, mit Torpedos ausgerüstet. Foto KA.



Auf dem Mallboden werden die Bordwände angerissen und ausgeschnitten. Verwendung finden je 2 x 19 mm verleimte Lärchenplatten von der Tilly Holzindustrie Althofen.



Die Bordwände bereits zusammengesetzt und aufgestellt. Die Bootsbauer mit der Modellschablone.



Links Alexander Begusch, rechts Walter Krobath.



Spanten und Träger beim Blick von unten in den Rumpf.



Das erste Luftkissenfahrzeug der Welt
Malign / Schuster
Neuer Wissenschaftlicher Verlag



Die kaiserliche Schiffswerft Klosterneuburg Groß-Segelkriegsschiffe auf der Donau

Tschaiken

Kurt Schaefer

Erinnerung an die Gründung des Tschaikisten - Bataillons vor 250 Jahren.

Rechnet man in der Zeit zurück, kommt man auf die Jahreszahl 1763, also genau das Jahr, in welchem die **kaiserliche Kriegsschiffwerft in Klosterneuburg bei Wien** gegründet wurde.

Zufall? - Keineswegs! - Reine taktische Überlegung.

Es herrschte damals unsicherer Friede und man mußte jederzeit mit Übergriffen der Türken rechnen.

Die großen Schwierigkeiten, welche *Prinz Eugen* unmittelbar vor dem Beginn des Türkenkrieges 1716 mit dem Bau von 10 großen Segelkriegsschiffen in Wien hatte, waren dem, in Maria - Theresianischen Diensten stehenden obersten Schiffmeister *Freiherrn v. Riepke* wohl bekannt. Er machte daher im Hofkriegsrat den Vorschlag, in Friedenszeiten Kriegsschiffe zu bauen, um diese im Kriegsfall sofort zur Verfügung zu haben. An der Donau war es vorher nicht üblich, eine ständige Flotte zu erhalten.

Riepke hoffte vergeblich bei den Elbfregatten, die an der Untereibe den Zolldienst versahen, Vorbilder für die geplanten Donaufregatten zu finden. Auf der Suche nach einem geeigneten Fachmann konnte *Riepke* im Ostseehafen Wismar, den schwedischen Schiffbaumeister *Eric Åhsberg*, für die Arbeiten in der Klosterneuburger Werft verpflichten. Den ersten Entwurf einer Donaufregatte legte *Åhsberg* 1765 dem Hofkriegsrat vor, der diesen zur Begutachtung an *Compte Luca Pallavicini*, dem ehemaligen Donau-Admiral im Türkenkrieg 1736 - 39 schickte. Trotz negativer Beurteilung wurde das Schiff gebaut, aber *Pallavicini* hatte später Recht behalten.

Jedoch die Tradition siegte: Ein Donaukriegsschiff mußte damals wie ein »Seeschiff« aussehen, um bei den Feinden Angst und Schrecken zu verbreiten! Heute nennt man das »psychologische Kriegsführung«.

Der Stapellauf dieser »Brigg«, die aber an der Donau damals als »Fregatte« bezeichnet wurde, fand in Anwesenheit von *Maria Theresia* und ihrem Sohn und Mitregenten *Josef II.* statt. Der Ablauf der Fregatte erfolgte nicht wie üblich nach der Breitseite, sondern in der Längsrichtung des Schiffes. Dies beweist auch die, im alten Werftplan eingezeichnete Heling, nahezu in der Stromrichtung. Eine Neuerung, die *Eric Åhsberg* einführte. Dieser pompöse Festakt blieb den Türken nicht verborgen und sie vermuteten Kriegsvorbereitungen. Von höchster kaiserlicher Stelle versucht man die »Hohe Pforte« zu beruhigen: »Die Fregatte sei nur zur Belustigung der Majestäten gebaut worden«. Ob das sehr überzeugend war?

Eine Schiffstaufe und Namensgebung fand nicht statt, so dass dieses namenlose Schiff unter größten Schwierigkeiten, unter dem Kommando Oberst *Magdeburgs*, nach Peterwaradin fuhr. Bei Seitenwind wurde das Schiff, auch ohne Segel, an das Ufer gedrückt, sodass ein von Kaiser *Josef II.* befohlenes



Manöver nicht stattfinden konnte. Bei der Festung Peterwaradin endlich angekommen, wurde das Schiff an Land gezogen und mit einem Holzdach überdeckt, da zur Zeit kein Kriegseinsatz erforderlich war.

Erst 20 Jahre später, im letzten Türkenkrieg 1788 - 90 erhielt die Fregatte unter dem Namen *THERESIA* ihre erste Feuertaufe bei der Rückeroberung des Kalemegdan unter Feldmarschall *Ernest Gideon Laudon*. Dies war die einzige, aber siegreiche Schlacht der alten Fregatte. Es wurde noch vergeblich versucht, das nutzlos gewordene Schiff im Ost - West Donauhandel gewinnbringend einzusetzen.

1791 wurde das Schiff im Festungskanal von Novi Sad abgewrackt.

Dies war das Ende der großen Donausegelkriegsschiffe. Der Aufwand im Vergleich zum Erfolg war zu groß. Die Frage, warum man eigentlich so große Kriegsschiffe baute, ist einfach zu beantworten: Die damaligen Vorderlader-Geschütze mit ihren Schwarzpulverladungen mussten so nahe als möglich an die Festungsmauern herangebracht werden, um Wirkung zu erzielen.

Ab nun sollten nur noch kleine, schnelle, wendige und flachgehende Schiffe, die relativ billig zu bauen und erhalten waren eingesetzt werden:

Die Tschaiken

Die Geschichte dieser Schiffsgattung geht aber viel weiter zurück. Als 1529 bei der ersten Türkenbelagerung das Maximilianische Schiffsarsenal am Donaukanal, vor der Stadtmauer Wiens, zerstört wurde, verlegte man den Schiffbau nach Gmunden in Oberösterreich, eine holzreiche Gegend, weit weg von den gefürchteten türkischen Heerscharen.

Diese dort gebauten »**Gmundner Tschaiken**« waren einfache Zillen, ca. 12 m lang mit 7 - 8 Seitenrunderpaaren und 2 Gabelstücken zu 2 - 3 Pfund, wurden im Erbfolgekrieg Maria Theresias 1741 in Passau gegen die Übergriffe der Bayern erfolgreich eingesetzt. Diese Schiffe wurden auch »Oberländer-Tschaiken« genannt, weil sie an der oberen Donau gebaut und nur für kurze Einsätze verwendet wurden. Da aber die weiteren Kriegshandlungen gegen die Osmanen an der mittleren und unteren Donau stattfanden, wurden bereits 1764 von der »Hohen Commission des Obrist Schiffsamtes zu Wien« Vorschläge für einen neuen Tschaikentyp gemacht.

Aber erst 1768, nachdem die Fregatte die Werft verlassen hatte, konnte *Eric Åhsberg* brauchbare Entwürfe für Tschaiken vorlegen, die für das neue Einsatzgebiet geeignet waren. In dem weiträumigen Gebiet der mittleren und unteren Donau war die Mannschaft tagelang auf sich allein gestellt, und mußte auch gegen Schlechtwetter geschützt werden. In der Richtung des Kiels hatten die Schiffe einen Corsierkasten zur Unterbringung der Tornister und Gewehre. Zwischen den

Ruderbänken konnten Holztafeln eingelegt werden, die so ein durchgehendes Schlafdeck für die Besatzung bildeten. Mittels einer, in Längsrichtung abnehmbar montierten Stange, konnte eine zeltartige Überdachung des ganzen Schiffes erreicht werden. Zum Schutz der Ruderer waren an den Bordkanten abklappbare »Blendungsbretter« befestigt, an deren Innenseite die Copi (Lanzen) griffbereit befestigt waren. Die Bewaffnung des Schiffes bestand jeweils nach Schiffstyp aus 4 – 8 Gabelstücken zu 1 – 3 Pfund. Der Offiziersteil am Heck des Schiffes hatte eine eigene Zeltabdeckung und war vom Mannschaftsteil getrennt.

Diese sogenannten **Tschaiken** wurden je nach Größe – 10 bis 23 m – und Bewaffnung – Gabelstücke 1 – 3 Pfund – eingeteilt in:

- Patrouillen-Tschaiken
- Viertel-Tschaiken
- Halb-Tschaiken
- Ganz-Tschaiken
- Doppel-Tschaiken

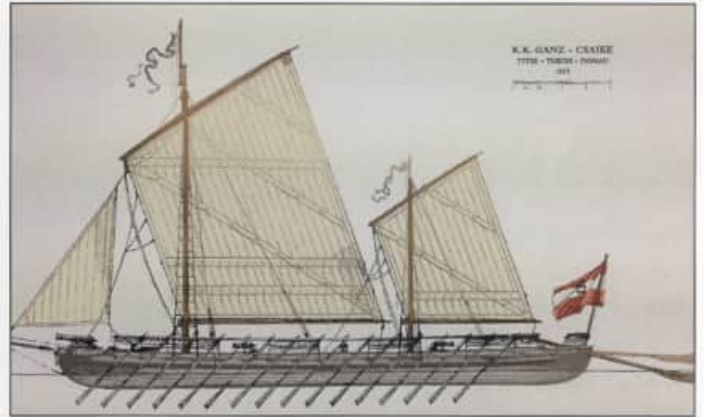
Eine zeitgenössische Zeichnung von 1769 mit Text soll hier kurz erwähnt werden: »Fürstellung von Tschaikistenuniformen bestehend aus: Bundschuhen (braun), Hosen (blau), Leibl und Guniaz (brauner Oberrock mit roten Aufschlägen), wie diese 1769 beim Tschaikisten Bataillon in Titel 9 fl.36 Kr Kosten, in Stockerau bei der hochlöblichen »Oeconomie Commission« aber nur 7 fl. 6 Kr, demnach 2 fl 30 Kr. Ersparung.« siehe Abbildung.

Mit Handbillett vom 20. Dez. 1775 von *Josef II.* an Feldmarschall *Hadik* wird der Ausbau des Tschaikistenbauplatzes in Titel und die Entsendung des Hauptmann *Eric Åhsberg* von der Werft Klosterneuburg dorthin angeordnet, »da dieser alle Fähigkeiten dazu besitzt«.

Nach Ende des letzten Türkenkrieges 1790, ließ Kaiser *Leopold II.*, der Nachfolger *Josef II.*, alle Kriegsfahrzeuge aus Ersparnisgründen verkaufen oder abwracken.

Erst Kaiser *Franz I.* erachtete unter dem Druck der Verhältnisse nach dem Wiener Kongress (1814 – 15) eine Donauflotte wieder für nötig. Bei einer Kommission 1817 in Titel zur Schaffung von neuen Schiffstypen auf der Donau, wurden die Pläne des Venezianers *Direttore del Genio Maritima Moro* angenommen und 1819 in einem Lehrbuch zusammengefasst. Dieses Buch ist im Original erhalten, wodurch es möglich war, die fünf stark beschädigten zeitgenössischen Modelle im Besitz des Heeresgeschichtlichen Museum Wien zu identifizieren, datieren und einwandfrei zu restaurieren.

Diese Kanonier-Barquen mit Drehlafetten und 2 Gaffelsegeln wurden im Österreichischen Arsenal in Titel ab 1819 gebaut und in Braila stationiert. Diese Flotte war die letzte ihrer Art und bestand bis 1856.



Zeichnung einer k.k. Ganz-Tschaika, Titel, Theiss - Donau, 1819

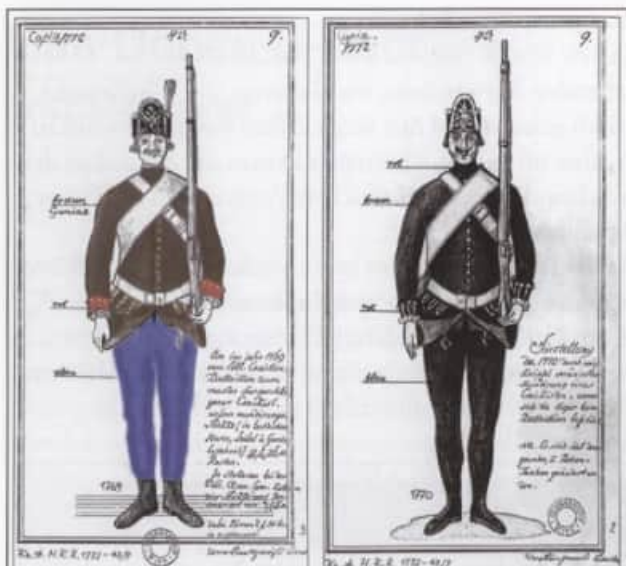


Zeitgenössisches Modell (1819) einer Canonier-Barquen mit, 15 Ruderpaaren, 6 Gabelstücken und je einem Bug und Heckgeschütz auf Drehlafette. Die Restaurierung des beschädigten Modells erfolgte durch Prof. Kurt Schaefer.



Details von Heck und Bug, auch hier war Kurt Schaefer am Werk. Schön sichtbar der 6 -Pfünder auf seiner Drehlafette.





„Fürstellung von Tschaikisten-Uniformen, bestehend aus Bundschuhen, Hosen, Leib und Gurtiaz, wie diese 1769 beim Caikisten Bataillon TITEL 9 R. 36 kr. kosten, in Stokerau bei der hoch löbl. Oeconomie Commission aber nur 7 fl. 6 kr., demnach 2 fl. 30 kr. Ersparung“. „Gurtiaz“ auch „Gurtiaz“ = Oberrock (Hatschek, H.G.M. Wien).

1770 Änderung: Weiße Knöpfe, Gewehr und Patronentaschen (kein Federbusch).



FHS-Ehrenmitglied Prof. Kurt Schäfer mit selbstgebautem Tschaikisten-Tschako und zünftiger Uniform – genäht von seiner Tochter Helga.

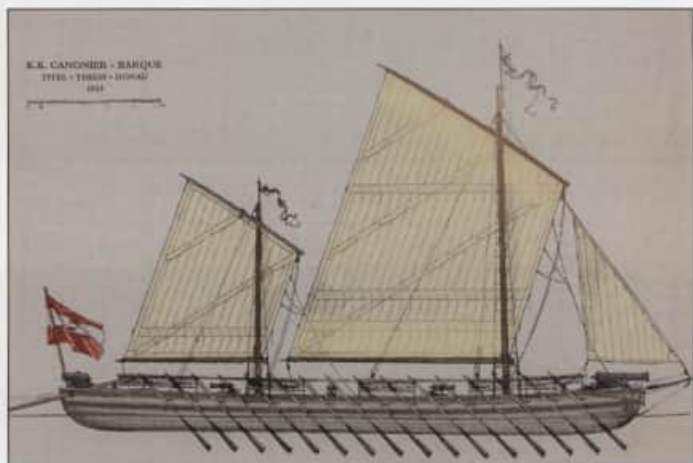


Rekonstruktion des Tschaikisten-Tschakos nach Original-Zeichnungen. Der Doppeladler vorbildgerecht aus Messingblech getrieben.

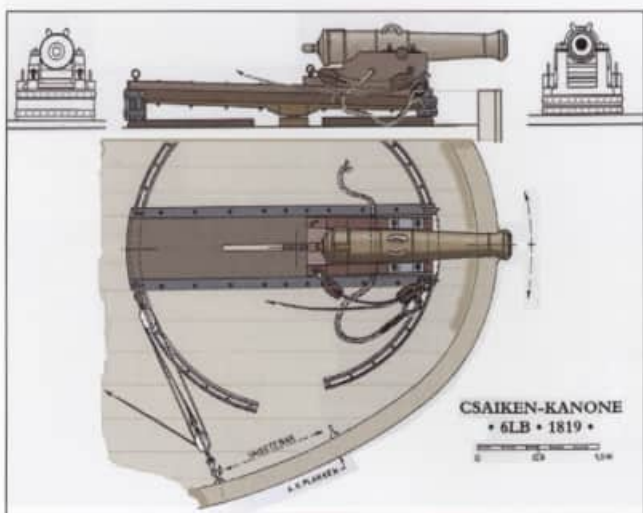
Abbildung der im Text angesprochenen Tschaikisten-Uniform. 1772 bat man um Einführung einer weißen Hose, da die »dermalige in Titel gar nicht dauerhaft«.



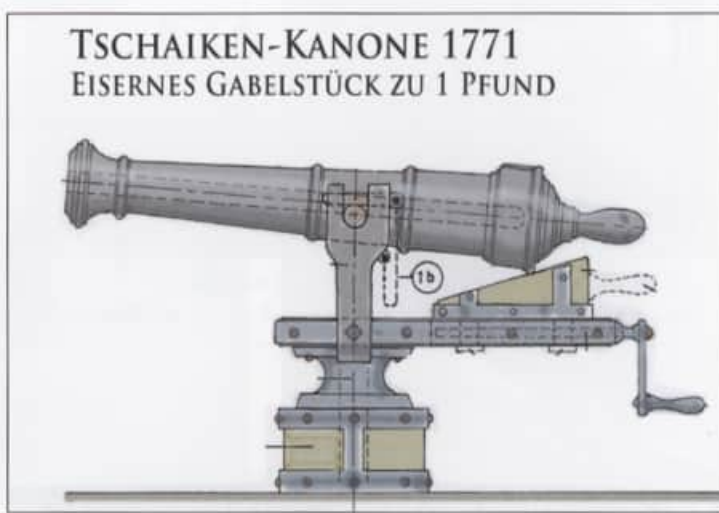
Zeitgenössisches Original-Modell von Eric Åhsberg, 1769, Donau-Prahm (Chapman Typ) als verbesserte Nachfolge der Fregatte Theresia. Restaurierung Prof. Schaefer. HGM, Wien



Zeichnung einer k.k. CANONIER-BARQUE, gebaut in Titel, 1819
Quelle: Nasserer, Tschaiken, Canonierbarquen.



CSAIKEN-KANONE, 1819, 6 Pfund, in Feuerstellung.



TSCHAIKEN-KANONE, 1771, eisernes Gabelstück zu 1 Pfund.

Nasseren • Tschaiken • Canonierbarquen



Nasseren • Tschaiken • Canonierbarquen, Kurt Schaefer

128 Seiten, gebunden, Apr 2008, ISBN: 978-3-7083-0134-1, Preis: € 38,80

Die Tschaiken waren, wie ihre seegehenden Verwandten, die Galeeren, die Windhunde der Donau: schnell, flink, wendig, flach gehend und mit vergleichbar wenig Aufwand zu betreiben. Sie waren in der seichten, aber oft unendlich breiten Donau der Schrecken der andrängenden Türken und an allen Schauplätzen des türkischen Vormarsches zu Wasser bis nach Wien und wieder zurück im Einsatz.

Von allen an der Donau gebauten Holzkriegsschiffen vom beginnenden 16. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts waren ausschließlich die Tschaiken und die daraus entwickelten Canonierbarquen praktisch verwendbar. Die Entwicklung vom einfachen zillenartigen Ruderschiff bis zur gut besetzten und ausgerüsteten Canonierbarque fand mit der Festlegung aller Bauvorschriften durch eine »hohe Kommission« 1819 ihren Höhepunkt und auch ihr Ende. Die letzten Schiffe dieser Art waren bis ca. 1856 an der unteren Donau in Gebrauch. Dieses Buch dokumentiert 300 Jahre Kriegsschiffbau an der Donau.

Rundblick im Schifffahrtsmuseum Spitz



Lebensgroßes Modell eines Schiffszuges mit Pferden.



»Fliegende Brücke« zu Leibschiß 1779, als Verhandlungsplattform.



Rekonstruktion der Galionsfigur der Fregatte THERESIA, Masstab 1:1.



Modelle verschiedener Donau-Transportschiffe



Eine Augenweide sind die barocken Säle des Museums im ehemaligen Schloss Erlahof.

Das Donau-U-Boot

Fritz Marschner



Zu den Kuriositäten des Krieges auf der Donau zählt auch der Einsatz eines russischen Klein-U-Bootes. Immer wieder werde ich von Mitgliedern auf dieses Ereignis meist ungläubig angesprochen »gab es das wirklich?«

Man kann jetzt nicht voraussetzen, dass jeder die Standardwerke »Die k.u.k. Donauflotte 1870 – 1918« von Pawlik, Christ und Winkler, oder die »Donaumonitorn Österreich-Ungarns von 1872 bis zur Gegenwart« von Friedrich Prasky kennt, wo dieser Einsatz beschrieben wird.

Kurz zur Geschichte dieses Bootes. Das Klein-U-Boot vom Typ Holland (Einhüllenboot) mit der Nr. 3 vom Typ 27-B wurde gemeinsam mit Nr. 1 und Nr. 2 auf der Newskiy Werft in St. Petersburg 1913 auf Stapel gelegt. Indienstellung 1914. Der Bau dieser Boote ging allerdings nicht von der Marine aus, sondern wurde von der Armee zur Küstenverteidigung vorgeschlagen. Es wurde dabei an die Verteidigung von Seefestungen wie Kronstadt gedacht. Im August 1914 wurden die Boote dann doch der Marine unterstellt, Boot Nr. 1 und 2 wurden in das Eismeer zum Schutz von Geleitzügen in Küstennähe verlegt.

Das »Donauboot« wurde im Herbst 1915 von St. Petersburg mittels Bahntransports nach Odessa verlegt. Im Verband der Schwarzmeerflotte wurde es im Donaudelta eingesetzt und hätte bis Braila vordringen können. Es sind jedoch keine Einsätze bzw. Erfolge bekannt geworden.

Nach dem Zusammenbruch Rumäniens fanden die k.u.k. Einheiten am 12. 3. 1918 das von den Russen in nicht betriebsfähigem Zustand zurückgelassene U-Boot im Gebiet von Reni. In Braila wurde das Boot an Land geholt und untersucht. Aus Pola kamen Spezialisten, die das Boot auf Verwendbarkeit in der Adria überprüften, auf eine Übernahme wurde jedoch verzichtet. Das Boot wurde 1921 verschrottet.

Ein echter Einsatz auf der Donau wäre durch Sandbänke und Niederwasser sicher problematisch gewesen.

Boot Nr. 1 sank am 26. 4. 1917 nach Kollision mit U-Boot DELFIN und wurde nach Hebung abgebrochen.

Boot Nr. 2 lief am 15. 10. 1915 im Schlepp auf Grund.

Das Boot gäbe für Modellbauer eine Anregung, ein entsprechendes Diorama zu bauen. Fotos und eine Risszeichnung befinden sich in den oben genannten Büchern.

Weitere Quelle:

Enzyklopädie des sowjetischen Kriegsschiffsbaus, Band 1 Seite 72/73

Siegfried Breyer

Koehler Verlag, Herford, 1987



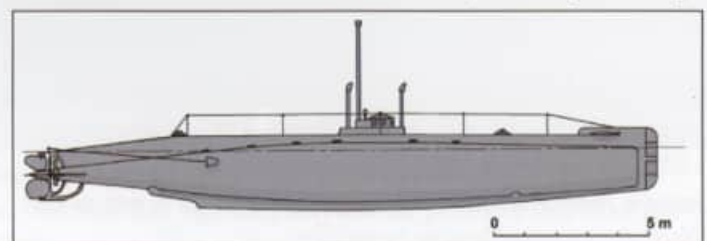
Das vorgesehene Operationsgebiet von U-Boot Nr.3.

Technische Daten U-Boot Typ 27 Nr.1 bis 3	
Bauwerft	Newskiy Werft, St. Petersburg
Verdrängung	35 t / 43,6 t
Länge	20,4 m
Breite	2,3 m max
Tiefgang	1,8 m max.
Maschine	1 Dieselmotor 50 PSe 1 E-Motor 35 PSe 1 Welle, 3-flügel. Propeller
Geschwindigkeit	8,0 kn üW / 6,0 kn uW
Bewaffnung	2 TR Bug 45 cm 2 Torpedos
Besatzung	30 Mann
Tauchtiefe	30 m
Tauchzeit	3 min



Das russische »Donau-U-Boot Nr. 3« vor dem Monitor TEMES. Unten: Skizze U Nr.3

Quelle: Prof. F. Prasky



Mit dem BUKANIER über die Kanäle Nordfrankreichs nach Paris

Friedl Eggerstorfer

Unsere beiden Reiseabenteurer *Edith* und *Friedl Eggerstorfer* nahmen dieses Jahr die Kanäle im Norden Frankreichs unter den Kiel des BUKANIER. Die geplante Überfahrt nach England wurde wegen Schlechtwetter und gesperrter Schleuse in Calais gestrichen.

Am Schimanko-Stammtisch vom 26. November berichtete Friedl, unterstützt durch eine Bildpräsentation, über diese Fahrt von 2000 km und 467 Schleusen und brachte uns wie immer die Schönheiten der Landschaft und deren kulturelle Höhepunkte nahe.

Zuerst musste natürlich das Winterquartier im belgischen Zelzate erreicht werden, was nach fünfmaligem Umsteigen und 10 Stunden Reise gelang. Die erste Aktion war das Kranen und in den nächsten zwei Wochen waren Ölwechsel, Impellertausch, Reinigungsarbeiten, Malerarbeiten an der Tagesordnung. Aber dann ging's los!



Die Schiffsroute in rot, zwei Ausflüge mit dem Leihwagen zum Mont Saint Michel und zu den Loire-Schlössern in blau, schwarz die Bahnstrecke nach Dijon.



Der Bukanier am Krangeschirr - bald wieder in seinem Element. Zwei arbeitsreiche Wochen liegen vor uns.



Außer kalt, nur kalt. Wir sind immer noch in Zelzate im »Winter«quartier. Im Hintergrund das alte Zollgebäude. Die meisten Innenarbeiten sind erledigt, für außen ist es mir zu kalt. Noch dazu ist die Heizung ausgefallen.



16.4. »Klar Schiff«: Sechs Stunden schrubben, Autowaschen ist einfacher. Morgen geht es endlich los. Erst mal 1600 l Diesel tanken und dann »Leinen los« in Richtung Brücke.



22.4. Durch den Streik der Berufsschiffer brauchten wir einen Tag länger nach **Brügge** um am Abend die Altstadt zu besuchen.



29.4. England wird ersatzlos gestrichen! Zu sehen: Alte Schiffschleuse von **Arques** am Canal de Neuffossé..



21.5. nun sind wir schon den vierten Tag in **Soissons**. Nicht weil es hier so schön ist, sondern weil es ununterbrochen schüttet.



26.5. bei **Conflans** sind wir von der Oise in die Seine gelangt. Die Seine führt, wegen dem Dauerregen, Hochwasser. Strömung wie in Hainburg. Die 70 km bis Paris kämpfen wir uns durch..



2.6. Nun sind wir gut in **Paris** angekommen, trotz irrer Strömung. Strömung nicht nur waagrecht sondern auch senkrecht, es schüttet wie aus Eimern. Aus Paris gibt es bis jetzt, nur Regenfotos. Wir sind drei Tage im **Port Arsenal** geblieben und dann haben wir uns 20 Schnellbahnminuten unterhalb Paris einen kleinen Hafen gesucht. Hier in **Juvisy** bleiben wir eine Woche.



16.6. die letzten Tage haben wir in **Rouen** verbracht. Hier war eine riesige Segelschiffparade, die Armada. Sie findet nur alle 4 - 5 Jahre statt und ist ein Riesenspektakel. Rouen ist voll mit Touristen. Allerdings sind wir mit einem Mietauto hier weil wir dann nach **Mont Saint Michel** (googeln!) weiterfahren.



23.6. unser Leihwagenabenteuer ist zu Ende. **Mont Saint Michel** ist einfach atemberaubend schön. Tausende Touristen und Preise wie in Monte Carlo, sonst aber super! Jetzt geht es weiter mit dem Boot am Canal du Loing, heute in **Nemurs** neben einem Kirmes Halt gemacht.



30.6. wir sind in **Rogny** zu den sieben Schleusen. Diese sind aber schon lange außer Betrieb. Jetzt liegen sie weit auseinandergezogen am Kanal verteilt. Trotzdem ist die alte Schleusentreppe eine Attraktion in dieser Gegend – viele Touristen!



7.7. wir sind in **Briare** angelangt. Bei der wunderschönen Kanalbrücke über die Loire. Diese ist die zweitlängste wasserführende Brücke in Europa.



14. 7, wir sind wieder drei Tage mit einem Mietauto unterwegs gewesen. Einige der Loire Schlösser besichtigen. Besonders **Chambord** ist sehr beeindruckend. Mit dem Boot sind wir gestern in der Nähe von Sancerre gelandet. Berühmte Weingegend, Verkostung mitgemacht - hicks -..

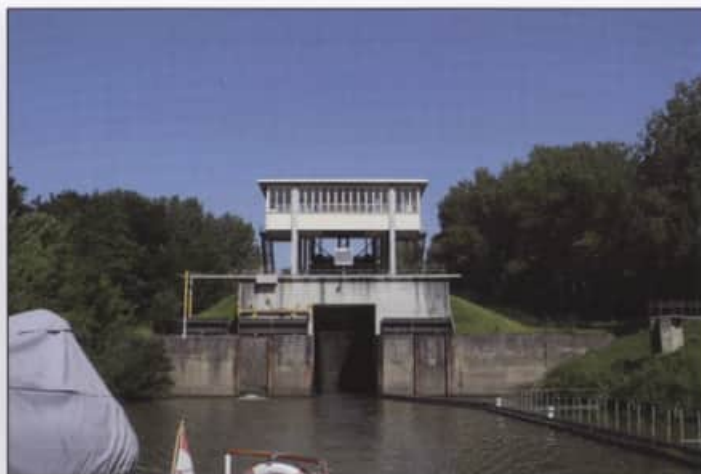


21.7. über diese Hitzewoche gibt es nichts nennenswertes zu berichten. Wir sind in **Beaulon**, noch immer am Canal Lateral de la Loire. 34km noch, dann geht es den Canal Centre entlang. Ab Digoin.



29.7. bei der romanischen Wallfahrtskirche in **Paray le Monial**, herrschte ziemlich viel Betrieb.

Wir sind zur Zeit in **St. Leger sur Dheune**, im Canal du Centre, 32km vor der Saone.



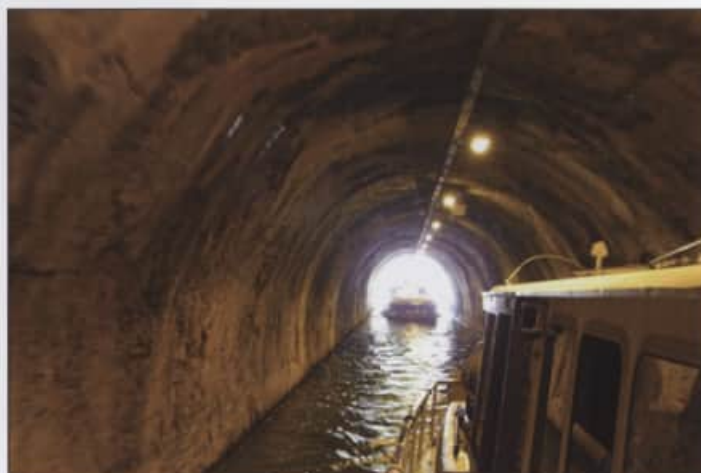
Am 5. 8. sind wir in **Saint Jean sur Losne**, an der Saone. Sehr schöner, großer Yachthafen mit Zubehörladen.

Im Bild: Die Schleuse vom Canal du Centre zur Saone. Relativ selten – 11 Meter Hubhöhe.



11.8. hier sind wir in **Auxonne** an der Saone. Großer Hafen, aber keine Brücke über die Einfahrt. Um in die Stadt zu gelangen muss man gaaanz rundherum gehen.

Vorgestern waren wir mit der Bahn in **Dijon**, viel Senf gekauft.



heute, am 18.8. sind wir in **Fontenoy** am Canal des Vosges (sprich Voosch, ich liebe französische Aussprache gr..gr..;-)

Sehr schöne Gegend, mitunter ganz enges Felsental. Noch 350km bis zum Winterquartier.



25.8. wir sind in **Richardmenil**. Noch im Vogesenkanal aber nur mehr 12 km vom Kanal Marne-Rhein entfernt. Diesen wollen wir bis zur Abzweigung in den Saarkanal fahren. Heute war es in unserem Kanalabschnitt so ruhig, dass wir schon befürchtet haben sie haben den Kanal gesperrt und wir wissen es nicht. Erst jetzt am Abend ist ein einziges Boot vorbeigefahren.



8.9. nun sind wir in unserem Winterquartier in **Schweich** an der Mosel angekommen.

Nach vielen Wochen Sonnenschein, regnet es jetzt. Dabei hätten wir viel zu lackieren. Eine Woche werden wir im Wasser bleiben, dann noch zwei Tage um alles winterfest zu machen. Anschließend geht es, diesmal mit der Bahn, ab nach Hause.

Die Villa Ziegler in Pola

Fritz Marschner



Immer wieder zieht uns die alte Hafensstadt Pola in ihren Bann, sei es, dass wir anlässlich einer Reise, Stunden und Tage dort verbringen oder dass wir ein bestimmtes Ziel verfolgen.

Beim Stöbern in unserem historischen Archiv fiel mir ein schmales Album in die Hände, welches 1984 von Frau Lieselott Ziegler dem Marineverband übergeben wurde. Einige verblichene Bilder zeigen eine Villa in Pola und ihre Bewohner. In einem Kuvert waren aber brauchbare Aufnahmen, die ich gerne vorstellen möchte.

Wir können uns so ein wenig in das private Leben eines Marine-Offiziers, im Haupthafen der Monarchie, einfühlen. Die sogenannte »Villa Ziegler« wurde von 1910 bis 1918 vom Linienschiffleutnant *Friedrich Ziegler* mit seiner Familie bewohnt. Da es niemanden gibt, den wir noch befragen könnten, sind die beschrifteten Photos die einzige Quelle. Aus dem Marinealmanach 1913 sehen wir, dass *Friedrich Ziegler*, Jahrgang 1885, auf dem Schulschiff *ADRIA* der Artillerieschule als Manöveroffizier tätig war. Die *Hulk ADRIA* war die ehemalige Fregatte *RADETZKY*, diese wurde 1897 zum Artillerieschulschiff umgebaut, 1908 umgetauft und lag in der Bucht von Vergarolla. Kommandant war 1913 LSchk. *Edmund Grassberger*. Im Jahr 1913 besuchten zum Beispiel bekannte



Die »Villa Ziegler« auf dem Monte Paradiso im Jahr 1913.

Offiziere wie *Olaf Wulff*, *Urban Passerar*, *Otto Zeidler* oder *Georg von Trapp* den höheren Artilleriekurs.

In der offensichtlich neu erbauten Villa auf dem Monte Paradiso in der Via Dante, lebte auch die Gattin *Caroline*, die Söhne *Hubert*, *Hansgeorg* und die Tochter *Lieselott*, die uns die Photos übergeben hat. Als Spielgefährte gehörte auch der Dackel *Bengel* zu den Bewohnern. Auf einem Bild ist, wie damals üblich in den Haushalten, die Großmama zu sehen.

Die Einrichtung ist wie unschwer zu

erkennen gutbürgerlich und gediegen. Der Hausherr beschäftigt sich in seiner Freizeit mit dem Garten und jemand hat auch Klavier gespielt. Eine Aufnahme zeigt Pola im Winter, es liegt ziemlich viel Schnee. So ging die Zeit dahin, bis zum Ausbruch des Krieges. Nach dem verlorenen Krieg mussten die Ziegler Pola verlassen und fanden in Wien eine neue Heimat.

In der Via Dante, lebte bis 1920 auch der Maler *Friedrich Aduatz*. »... Wir wohnten in Pola in der Via Dante Nr. 13, und wir waren die einzige deutsch sprechende Familie in diesem großen Zinshaus. Gelegentlich kamen wir mit den Buben der uns gegenüberliegenden Häuser zusammen, was für uns sehr interessant war. Unter ihnen gab es einige Zeichner, sie nannten sich bewusst »i disegnatore«, hatten immer ein Skizzenbuch bei sich und fühlten sich als angehende Maler.

Wir hatten auch kleine selbstgefertigte Büchlein sowie einen kombinierten Rot- und Blaustift. Damit zeichneten wir hauptsächlich Schiffe, die wir täglich sahen und die uns sehr beschäftigten.« Vielleicht war einer der Söhne Ziegler einer dieser Buben?



Die Fregatte *RADETZKY*, später Artillerieschulschiff *ADRIA* im Hafen von Pola.



Die Villa aus anderer Perspektive Mitte Mai 1916.



Im Juni 1914, der Nachwuchs; damals modern, der großrädige Kinderwagen.



Die Pflanzen haben sich schon ausgebreitet. (1916).



Im Jänner, Feber 1913 liegt Schnee in Pola.



Schlafzimmer mit sogenannter Psyche (Schminktisch). (1910).



Das Schlafzimmer mit Terrasse.



Das elegante Speisezimmer mit Argandschem Luster und Pendeluhr.



Im Salon die Hausherrin, Alice Ziegler, Dezember 1916.



Der Sekretär mit den Bildern der Familie, im Schlafzimmer.



Die Dame des Hauses beim Lesen im Wohnzimmer. Zu ihren Füßen der Dackel »Bengel«.



Der Tisch für Kartenpartien oder den Fünf-Uhr-Tee.



Zum gehobenen Haushalt gehört auch ein Piano. (1910)



Der Hausherr mit dem Sohn im Frühjahr 1914 bei der Gartenarbeit.

Aktuelles

Helmut Pemsel

**Österreich Maritim Redaktion**

Liebe Mitglieder, Abonnenten und Freunde!

Für die erwiesene Treue, Ermutigung und Anregungen dankt das Redaktionsteam: Bobby Kugel, Georg Schaller und Robert Tögel und Chefredakteur Fritz Marschner.

Wir wünschen angenehme, besinnliche und erholsame Feiertage und für das **NEUE JAHR 2014**

Immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel!

**Weltgrößtes Containerschiff in Bremerhaven: MAERSK MC KINNEY MÖLLER**

Mit 399 m Länge, 59 m Breite, 15,5 m Tiefgang und 18270 TEU - Containerstellplätzen ist dieses Schiff und ihre beiden Schwesterschiffe, das größte Schiff derzeit. Der Riesentanker KNOCK NEVIS mit 458 m wurde abgebrochen.

Am 1. Dezember legte MAERSK MC KINNEY MÖLLER, benannt nach dem ehemaligen Reeder (Sponsor für die Oper in Kopenhagen) am Containerterminal in Bremerhaven an, Hamburg wurde links liegen gelassen. Das Schiff hat 2 Schrauben, um 50% reduzierten CO₂ Ausstoß. An Bord 11.000 TEU. Diese Schiffe können weder den Panamakanal passieren noch in amerikanischen Häfen anlegen.

Photo Rene v.d. Kloet, Marinetraffic.com

**Sturmtief »Xaver« bringt Überflutung in Hamburg**

6. 12. 2013. Das befürchtete schwere Hochwasser ist Gott sei Dank im Norden Deutschlands ausgeblieben, aber in Hamburg gab es »Land unter« zumindest vor und im »MiniaturWunderland/Modellbahn« in der Speicherstadt.

Fischmarkt und Hafencity standen unter Wasser.

Das Internationale Maritime Museum hatte aus Sicherheitsgründen geschlossen.

**Russische Typhoon-U-Kreuzer stellen außer Dienst.**

Die beiden U-Kreuzer ARCHANGELSK und SEVERSTAL werden, nach Überlegungen die Boote auf die neue Lenkwaffe Bulava aufzurüsten, doch stillgelegt. Es gibt zwar noch Flugkörper SS-N-20 aber deren Festbrennstoff dürfte sein Verfallsdatum erreicht haben. Die gigantischen Unterwasserschiffe haben immerhin 170 m Länge und sind 23 m breit und erreichen eine Verdrängung von 24.000/48.000 t.

Die Nachfolger der in Russland Akula (Hai) genannten Klasse ist die **Borej-Klasse**, von der zwei Einheiten YURIY DOLGORUKIY und ALEKSANDR NEVSKIY fertiggestellt sind.

PTI Photo

**Kreuzfahrtindustrie**

Den Boom der Kreuzfahrtreisen hätte man kaum vermutet, laut Informationen auf der Kreuzfahrtmesse »Seatrade Europe« im September in Hamburg kommen bis 2014 allein 26 neue Schiffe (7 Mrd. \$) auf den Markt, man rechnet im kommenden Jahr mit über 21 Mio. Passagieren. England mit 1,7 Mio. und Deutschland mit 1,5 Mio. Passagieren liegen in Europa an der Spitze. Dazu passt die Meldung, dass die US-Reederei Royal Caribbean das dritte Schiff der OASIS-Klasse in Frankreich bauen lässt. Mit 227.000 GT, 362 m Länge und 5.600 Passagieren der größte Kreuzfahrer weltweit. Bei Preisen ab 359,- allerdings kein Wunder. *Bild Oasis*

Sektion Allgemein

Fritz Marschner



Bericht über die 14. Generalversammlung

Am Samstag, dem 19. Oktober folgten 46 Mitglieder und Gäste der Einladung des Vorstandes zur 14. GV in die **Marina Wien**.

Nach dem Begrüßungsempfang mit Sekt oder Orangensaft eröffnete Präsident Prof. Mag. *Herbert Klein* die GV.

An Hand einer Folienpräsentation referierte *Herbert Klein* über die Ereignisse des abgelaufenen Vereinsjahres, das nach seiner Definition »durchwachsen« war.

Unser denkmalgeschützter Güterkahn 10065 befindet sich zur Zeit in der Werft in Bratislava, ist in einem sehr guten Zustand und wird die Zulassung als Schiff erhalten.

Der Ankauf des abgebrannten ehemaligen Musikschiffes »Buho Verde« auf dem Donaukanal, ist wegen unerfüllbarer finanzieller Vorstellungen für die zur Instandsetzung notwendige Liegezeit im Wiener Hafen, nicht zustande gekommen.

Mag. Martin Szojak berichtete über die Aktivitäten der Sektion **Historiker** in Vertretung für Obmann *Oliver Trulei*. In den Arsenalstuben hörten wir noch einen Vortrag von *Mag. Georg Reichlin-Meldegg* über »Zwei Brüder im Krieg – Die Brüder Lehár«.

Anschließend ließ *Robert Tögel*, Obmann der Sektion **Modellbau**, das abgelaufene Jahr Revue passieren. Die Open-Air-Saison mit den Modellschiffen in der Kuchelau, Go-Modelling im HGM, Modellbau-Ausstellung in St. Pölten, Ferienspiel im HGM waren die besonderen Höhepunkte. Sein Dank galt auch seinen treuen Helfern und den »Muttis«.

Bobby Kugel referierte in seiner Eigenschaft als Obmann der **Schiffseigner** und **Museumswerft** über die Situation GK, Kuchelau, Hochwasser und Donaukanal. Als Betreiber der Homepage konnte er über die große Zahl der Zugriffe berichten. Auch er richtete seinen Dank an die tätigen Mitglieder und »Finanzchefin« *Gerda Roller*.

Für die neue **Sektion Aglaia** ergriffen *Irena Bender* und *Sylvia Pohl* das Wort. Die **AGLAIA** wurde im Zuge der Jugendarbeit mit einen neuen Steuerruder ausgerüstet, das sich beim TSR 2013 in der Ostsee im Sturm gleich bewähren konnte.

Für die **Allgemeine Sektion** gab in gewohnt unterhaltsamer Art *Georg Schaller* einen Tätigkeitsbericht; die Teilnahme am Traditionstreffen in Linz und die Organisation von Vorträgen über die Schiffstechnik von *DI. Dietrich Fischer* waren hier die Hauptpunkte.

Alex Traiber gab den **Rechnungsbericht**, der Verein hat gut gewirtschaftet und der Saldo ist positiv. Das Budget für 2014 wurde ebenfalls vorgestellt.

Im anschließenden Bericht der **Rechnungsprüfer** *Dr. Manfred Mifek* und *Wilfried Grünauer* fanden diese die Kasselführung als ordnungsgemäß und stellten den Antrag auf Entlastung des Vorstandes und Kassiers, der einstimmig an-



Generalversammlung in der Marina.



Unsere Mitglieder, bestens aufgelegt.



Bobby Kugel bei der Verkostung der Vorspeise. Die Betreuung durch das Personal war sehr aufmerksam, wir hatten sogar eine eigene Menükarte.

genommen wurde.

Der Antrag von Präsident *Herbert Klein* auf Gründung der **Sektion Oberösterreich** wurde von der GV einstimmig angenommen.

Beim anschließenden Abendessen klang die GV in gemütlichem Rahmen aus.

Sektion Historiker

Oliver Trulei



Tegetthoff-Denkmal in Graz wird saniert.

Bericht von Mag. Martin Szojak.

Bei einer Begutachtung des Tegetthoff-Denkmal am Tegetthoffplatz in Graz wurde festgestellt, daß das Denkmal durch Korrosionsschäden stark in Mitleidenschaft gezogen war. Da die Schäden bereits so massiv waren, daß Gefahr in Verzug war, musste das 1,5 Tonnen schwere Standbild Mitte Mai 2013 abgehoben und vorübergehend in Verwahrung gebracht werden. Im Einvernehmen mit dem Bundesdenkmalamt wird nun die Sanierung des Denkmals begonnen. Die genauen Kosten und ein Termin für die Wiederaufstellung sind derzeit noch nicht bekannt.



Aufnahmen von der Demontage des Denkmals.

Fotos: Kulturamt Graz/Gerald de Montmorency

Das Denkmal wurde am 20. Juli 1877 in Pola errichtet, der Text der Inschrift –

»**Tapfer kämpfend bei Helgoland, glorreich siegend bei Lissa, erwarb er unsterblichen Ruhm sich und Österreichs Seemacht.**« – stammt vom damaligen Historiker und Direktor des Haus-, Hof- und Staatsarchivs, *Alfred Ritter von Arneth* (1819 – 1897). 1879 wurde *Ritter von Arneth* zum Präsident der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, die in den Jahren 1890 – 1898 zusammen mit der k.u.k. Kriegsmarine die Österreichisch-Ungarischen Tiefsee-Expeditionen organisiert hat.

Nach dem Zerfall der Monarchie kam Pola 1918 zu Italien, das Denkmal wurde abgebaut und kam erst im Oktober des Jahres 1935 nach Graz – jene Stadt, wo sich heute die Grabstätte des damaligen Vice-Admirals *Wilhelm von Tegetthoff* auf dem Friedhof St. Leonard befindet.

Hergestellt wurde das Denkmal von der »k.k. Kunstgiesserei Röhlich und Pönninger« in Wien, der Entwurf stammt von *Carl Kundmann*, der ebenso das Tegetthoff Denkmal am Wiener Praterstern schuf, das aufgrund seiner Form bald den nicht sehr schmeichelhaften Namen »Kleiderständer« von der Wiener Bevölkerung erhalten hatte.



Das Denkmal an seinem ursprünglichen Platz in Pola auf dem Monte Zaro. Im Hintergrund die Sternwarte.

Foto Slg.MV-Traiber

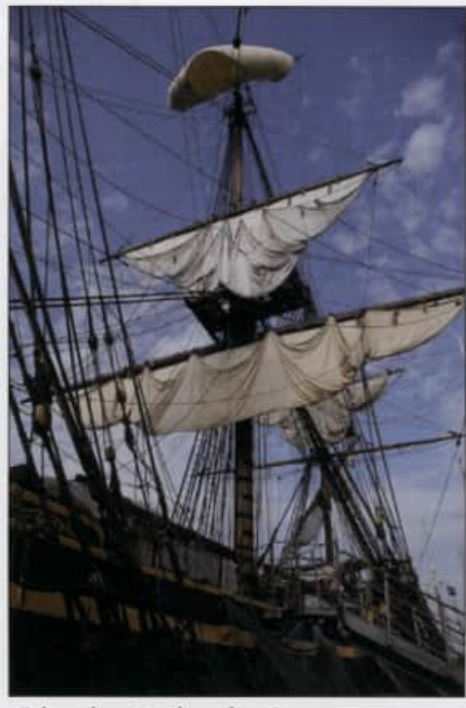
Sektion Aglaia

TSR — 2013 Nachlese

Fotos Hannes Weiß



Polens DAR MŁODZIEZY



Schwedens Replica der GÖTHEBORG



Englands Bark STS TENACIOUS



Sektion Oberösterreich

Walter Simmerl



Bei der letzten Generalversammlung in Wien wurde unser Antrag, den »Stammtisch Linz« als FHS-Sektion Oberösterreich aufzunehmen, einstimmig angenommen.

Mit diesem Beschluss wachsen auch die zukünftigen Aufgaben. Beim Stammtisch am 13.11.2013 wurden die Funktionen des Obmannes und des Obmann-Stellvertreters zur Wahl gestellt. *Walter Simmerl* ist weiterhin als Obmann bestätigt und Freund *Holger Watermann* zum Obmann-Stellvertreter ernannt worden.

Holger Watermann ist im wahrsten Sinn des Wortes ein absoluter Gewinn für die Sektion Oberösterreich.

Er ist geboren in Bad Oeynhausen an der Mündung der Werre in die Weser, studierte an der FH Kommunikation & Fotodesign in Hamburg. Seit Dezember 1990 ist er im Donauwasser daheim und erwarb das Schiffsführerpatent bis 20 m. Nach der Anschaffung eines kleinen Sportgleiters musste er feststellen, dass ihm die Langsamkeit des Reisens mit einem Verdränger mehr reizte. In e-bay fand er dann seine *LIESBETH* und seitdem geht viel Freizeit in die Renovierung dieses historischen Rettungsbootes von 1920 drauf.



Holger Watermann Obmann-Stellvertreter und sein Boot *LIESBETH*.

Ein absolutes Highlight ist die alljährliche **Nikolaus-Wasserschi-Fahrt** auf der Donau.

Hierbei fühlen sich unsere Bootsbauer *Michael Aigelsreiter* und *Georg Kettner-Sadlauer* in ihrem Element. Mit ihrem selbst gebauten Supergleiter *MYTHOS* fliegen sie zum Gaudium, des an den Donaupromenaden spazierenden Publikums, mit fast Lichtgeschwindigkeit über das Wasser.

Es gehört eine ziemliche Härte und Idealismus dazu, bei diesen Dezember-Temperaturen baden zu gehen. Diese »Coolness« ist aber einfach Bedingung für so eine Sportart. Wirklich erstaunt waren die Beobachter über den Nikolaus auf Skiern.

Dieser ist ein Bekannter der beiden FHS-Bootsbauer und ein begnadeter Wassersportler, der sich zu jeder Jahreszeit auf dem Wasser wohlfühlt.

Für 2014 plant »HERMES Bootbau« wieder eine Nikolaus-Fahrt auf der Donau, dabei soll ein zweiter Nikolaus am Heck des Bootes *MYTHOS* gezogen werden.



Die Bootsbauer mit Nikolaus.

Fröhlich ging es bei der alljährlichen Abschlussfeier des »**Apollo - Schifffahrtsvereines**« zu. Der Höhepunkt war natürlich die erstklassig gekochte Gulaschsuppe über dem offenen Feuer. Mit einem hintergründigen Lächeln und gutem Zureden versuchte *Dr. Hein* die Gäste davon zu überzeugen, dass die bereits von Haus aus scharfe Gulaschsuppe mit seinem eigens mitgebrachten »teuflich extra scharfen« Chiligewürz, geschmacklich verbessert werden könnte. Bei so manchen Essfreudigen hatte er dabei durchaus Erfolg.



Scharf-fröhliche Jahres-Abschlussfeier auf der APOLLO, v. li. Walter Simmerl, Dr. Hans Schrangl, Dr. Rudolf Hein.

Sektion Modellbau

Vorschau auf 2014

Ein Jahr voller Jubiläen

Robert A. Tögel

1864 – 2014: 150 Jahre seit dem Deutsch-Dänischen Krieg.

Unser Seeheld Wilhelm von Tegetthoff erreichte in der Seeschlacht von Helgoland, dass sich die dänische Flotte von der Blockierung der deutschen Nordhäfen zurückzog.

1914 – 2014: 100 Jahre seit dem Beginn des Großen Krieges.*)

Es »brodelt« bereits am Büchermarkt: Zahlreiche Bücher erscheinen zu diesem Thema. Man darf gespannt sein.

Das HGM wird im späten Frühjahr den Weltkrieg-1-Saal wieder eröffnen. Erste Einblicke hatten wir schon: Es wird spannend!

Und ich werde einen Stammtisch mit einem Vortrag zur Vorgeschichte des 1. Weltkriegs »belästigen«. Einladungen und Informationen folgen.

Das Modellbau-Team des FHS wird sich natürlich bemühen, bei seinen Einsätzen auch den Jubiläen zu gedenken: »Modelle erzählen Geschichte« ist ja schon einige Zeit unser Wahlspruch.

Planvoll ins Neue Jahr.

Herzlichen Dank. Nach meinen Aufruf zur Übermittlung von Plänen zur Anlage eines Modellbau-Planarchivs habe ich einige sehr interessante Pläne übermittelt bekommen.

Besonders hervorheben möchte ich das Paket, das ich von *Fransizka* aus der Verlassenschaft von *Walter Kozian* erhalten habe.

Auch unser Schiffstechniker *Dietrich Fischer* hat mir Pläne zum Kopieren zur Verfügung gestellt. Von der Schiffswerft Mayer haben wir eine Reihe von Plänen für Holzschiffe und Fähren bereits kopiert.

Im ersten LOGBUCH 2014 werden die ersten Listen enthalten sein, wir sind am verarbeiten und vorbereiten.



Das sind die neuen Tegetthoff-Büsten im Maßstab 1:8 = ca. 11 cm hoch:

Links: Tegetthoff als Contre-Admiral unmittelbar nach der Seeschlacht von Helgoland 1864.

Rechts: Tegetthoff als Vize-Admiral und mit dem Militär-Maria-Theresien-Orden, dessen Kommandeurskreuz er am 29. 8. 1866 – nach der Seeschlacht von Lissa – erhielt.



»Balkan Troubles« – ein Vorgeschmack zum Ausbruch des Großen Krieges.



Mitten drin in der Ausstellungs-Saison

Wir waren dabei ...

ModellbauMesse 2013

Vom 24. bis 27. Oktober am Messegebäude in Wien hatten wir diesmal einen Riesenstand zur Verfügung. Bericht rechte Seite.

Leos Donau-Galerie

Diese Ausstellung war am 15. und 16. Oktober im Schützenhaus am Donaukanal Rahmen für die Ruhestand-Feier unseres Mitglieds Dr. Leo Grill, bisher Donau-Verantwortlicher im bmvit. Wir halfen beim Aufbau und bei der Ausstattung der schönen Donau-Ausstellung. Bericht rechte Seite.

... und das kommt noch:

GoModelling 2014

im Heeresgeschichtlichen Museum in Wien am 8. und 9. März 2014. Wir sind - wie immer - im Marinesaal.

Wunderwelt Modellbau 2014

Vom 28. bis 30. März 2014 werden wir wieder im VAZ St.Pölten »mitspielen«. Am großen Becken und beim Sonderthema Österreichisches Bundesheer.

... Notiz für weitere Veranstaltungen

Die FIGUREN – Vienna Figures Show

wird vom 13. und 14. September im HGM von Robert Tögel veranstaltet. Natürlich auch mit jeder Menge Marinefiguren!

ModellbauMesse Wien 2014

findet vom 23. bis 26. Oktober statt. Wir werden wieder dabei sein.

Kontakt: FHS-Sektion Modellbau

Obmann Robert A. Tögel.
3400 Klosterneuburg, Dietschen 28
r.toegel@fhsaustria.org
+43(0)2243 / 87 333



MODELLBAU WAREN MESSE

Wir sind dabei.

Freunde Historischer Schiffe
Sektion Modellbau

Halle B – Stand B0934

24. bis 27. Oktober 2013 – Messe Wien



Links das Entree zu unserem Stand.
Bild darunter: Alles da! Modelle aus Karton, Holz, Metall, Kunststoff.

Oben und unten: Schwerpunkt Schlachtschiffe WK II.
BISMARCK, ital. ROMA, HMS KING GEORG V.



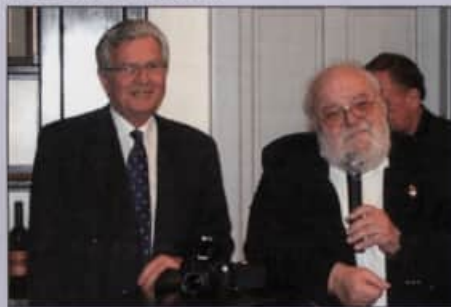
Leos Donau-Galerie im Schützenhaus am Donaukanal



Wir halfen mit Rat und Tat und Modellen.



Staatssekretär a.D. Mag. Helmut Kukacka.



Dr. Leo Grill und Robert Tögel eröffnen die Ausstellung.



Bei der Abschiedsfeier wurde Dr. Leo Grill das Große Silberne Ehrenzeichen für die Verdienste um die Republik Österreich von Frau SC Ursula Zechner / bmvit übergeben. Wir gratulieren herzlich!

Sektion Museumshafen

Kurs zur Erlangung des Schiffsführerpatentes für Schiffe bis 20 Meter

Leopold R. »Bobby« Kugel



Das Schiffsführerpatent berechtigt zur selbständigen Führung von Kleinfahrzeugen auf Wasserstraßen und sonstigen Binnengewässern sowie Fahrgastschiffen bis 20 Meter Länge auf Binnengewässern, ausgenommen Wasserstraßen

**Kurs - Angebot für
März/Mai 2014**

Vor zwei Jahren war unser Kurs für das »20 Meter-Schiffsführerpatent« so erfolgreich, dass nicht nur alle Teilnehmer die Prüfung erfolgreich bestanden haben, sondern die Kursteilnehmer bis heute interessierte und mitarbeitende Mitglieder unseres Vereins sind.

Erfreulich ist auch, dass sich das bewährte Organisationsteam wieder bereit erklärt hat, diesen Erfolg zu wiederholen und den Kurs wieder ausgeschrieben hat.

Kapitän Dipl. Ing. Gustav Jobstmann wird wieder die Theorie nahebringen, Prof. Mag. Herbert Klein mit seinem FALKE, Bobby Kugel mit PHÖNIX II und Charly Minke mit FRIEDA und ANA werden gemeinsam mit den Teilnehmern die Fluten der Donau unsicher machen.

Theoriekurs Termine:

15. und 16. März 2014 Theorie I
22. und 23. März 2014 Theorie II

Praxis auf dem Schiff:

25. bis 27. April 2014

1. Streckenkundefahrt: Passau – Schlögen – Grein – Wien

10. und 11. Mai 2014

2. Streckenkundefahrt: Wien – Deutsch Altenburg – Wien

An den Samstagen dazwischen Übungsfahrten mit Charly Minke.



Kursgebühr: € 980,- (Voraussetzung Mitgliedschaft FHS)

Anmeldeschluss: 31. Jänner 2014

Anmeldungen werden erbeten an

Gerda Roller

Mail: gw.roller@gmx.at

Tel.: 0664 41 55 923

Vorgesehener Prüfungstermin: 2. Woche Juni 2014



Am Güterkahn gab's schon einiges zu flicken.



Sektion Schiffseigner

Leopold R. »Bobby« Kugel

Der Großteil des Projekts **Restaurierung des Güterkahns 10065** ist geschafft. Der GK ist in der Werft Bratislava wieder im Wasser; er mußte zwar noch einmal auf die Helling, da nach der ersten Wasserung plötzlich Wasser in das Magazin 2 eindrang – der Kahn lag offenbar an Land auf etwas scharfkantigen Resten eines größeren Metallteils, das durch das Gesamtgewicht eine Platte im Boden aufriß. Verdacht auf eine Beschädigung des Bodens und »zarten« Wassereintritt gibt es auch im Magazin 3, bis zur Drucklegung des ÖM sollte aber auch dies wieder in Ordnung sein. Nun erstrahlt der Kahn gesäubert und restauriert wieder in sattem Schwarz, die Schriftzüge in klarem Weiß, das Oberdeck ist in der Originalfarbe Mittel- bis Dunkelgrün gestrichen, das Steuer- und Matrosenhaus ebenfalls in Originalfarbe.

Jetzt fehlt nur noch die Zulassung; Die Wandstärken des GK sind vermessen und in Ordnung, der Gesamtzustand war wesentlich besser als vermutet; Der Aufwand für die Restaurierung des denkmalgeschützten Objekts hielt sich damit in Grenzen. Mit der Neuzulassung kann dann der Kahn wieder zurück nach Österreich, wo wir derzeit im Raum Wien / Umgebung um eine Lände als Dauerstationierung verhandeln.

Dank gilt hier der eDDSG, die den Transport des Güterkahns nach Bratislava und zurück kostenlos übernahm und professionell durchführte, und natürlich unserem ex-DDSG Obermaschinisten Charly Minke, der das ganz Projekt in seiner üblicher Manier souverän verhandelte, überwachte, leitete und begleitete. Für Sicherheit sorgte in Charlys Begleitung im übrigen auch die Wachhündin »Leni«, die ihr Herrchen sowie alle Schweisser, Anstreicher, Hilfspersonal bis hin zum Geschäftsführer der Werft im Auge behielt.

Neues gibt es auch aus der **Marina Wien**: der Restaurant-Pächter wirft nach noch unbestätigten Berichten zu Weihnachten das Handtuch und die Schöpfkelle: Wie bereits vor knapp zwei Jahren gibt es ganz offensichtlich wieder größere Differenzen über die Pachthöhe des Restaurantbetriebs mit dem Hafen Wien, einer Volltochter der Stadt Wien. Daß mit der Wiener Hafen GmbH Gespräche manchmal nicht so fruchtbringend sind, wissen wir vom FHS ja selbst aus leidvoller Erfahrung mit dem Projekt »Showboat« (siehe vorhergehende Ausgabe des ÖM), das mit der Verschrottung des Kulturobjekts endete. Dann hoffen wir mal, daß ein geeigneter Nachfolger gefunden wird, der an das Niveau der Vorpächterin anschließen kann. Das Preis-/Leistungsverhältnis des kulinarischen Angebots war damals eindeutig besser. Außerdem wollen wir nicht schon wieder das Lokal für die Stammtische der Sektionen Allgemein, Modellbau und Historiker wechseln müssen.

Erstellung »Bobby« Kugel



Nur zwei Jahre dauerte auch das zwischenzeitliche Intermezzo des Yachthafens Kuchelau – nach einem Jahr Zwischenbetrieb ohne Gastronomie durch die via donau mit Aufrechterhaltung eines nicht aufrecht zu haltenden Zustands gab es nun doch noch einen Zuschlag für die Pacht des Kuchelauer Geländes. Peter Sass, der bei der Wipfinger Lucke (Stromkilometer 1957 LU schräg gegenüber Muckendorf) eine private Anlage betreibt, übernahm das Gelände unter **Marina Kuchelau Wien GmbH**; Derzeit wird das Hafengelände ausgebaggert, danach sollen die neuen Steganlagen und die Infrastruktur aufgebaut werden. Die Gastronomie im Hafen soll bis April/Mai 2014 wieder in Gang sein – so die Behörden sich wohlwollend zeigen – was sie aber selten tun. Einen ersten Eindruck vermittelt <http://www.marina-kuchelau.at/>. Und die ersten »Erfolge« gab es ebenfalls schon: Ende November wurde in das Hafengelände eingebrochen; Die Aktion galt aber offenbar nicht den wenigen Schiffsbesitzern, die ihre schwimmenden Objekte an Land überwintern lassen, sondern dem neuen Pächter. Am neuen Zug-/Schub-/Slip-Schwerfahrzeug wurden die Schrauben eines Vorderrades so weit gelockert, daß bei der ersten Inbetriebnahme ohne Kontrolle das Fahrzeug einen Salto geschlagen hätte. Die Kriminalpolizei ermittelt und es gilt wie immer in Österreich die Unschuldsvermutung insbesondere gegenüber all jenen, die keinen Zuschlag bei der Ausschreibung erhalten haben. Manchmal glaubt man wirklich, daß Wien nicht im angeblich zivilisierten Mitteleuropa liegen kann.

Nun geht es in die wohlverdiente Feiertagsruhe, die wie alle Jahre wieder zunächst in einmal in Hektik ausarten wird – so sie das nicht ohnehin schon getan hat.

Ich wünsche Euch und Ihnen allen ein gesegnetes Weihnachtsfest, erholsame Feiertage und einen guten Start in das neue 2014!

Leopold-R. »Bobby« Kugel

Buchbesprechungen



Marinemaler Olaf Rahardt 2014

Hasse Kunstverlag,
info@hasse-kunstverlag.de,
50 x 40 cm, mit Ringbindung, 13 Blatt,
vierfärbig,
Preis € 29,00

Dieser Maler präsentiert seinen ersten großformatigen Kalender, der mit 13 Bildern einen weiten Bogen vom ADLER VON LÜBECK der Hanse über die Zeit der Zwei- und Dreidecker und der großen Segler über die Frachtschiffahrt der Nachkriegszeit und einige militärische Schiffe bis in die Gegenwart schlägt.

Rahardt, er ist den Lesern bekannt als Maler des Titelblatts des Buches von Prasky, »Donaumonitor« und zahlreicher Deckelbilder der REVELL-Modellbaukästen, lehnt sich bei seinen Gouachen an die Tradition der Maler der Jahrhundertwende an, allen voran Johannes Holst, wobei man jedem Pinselstrich ansieht, dass er mit Seewasser gemalt wurde: Er fuhr vier Jahre auf U-Jägern der DDR Volksmarine und begleitet nunmehr die Deutsche Bundesmarine auf Auslandseinsätzen.

Olaf Rahardt, geb. 1966, lebt in Rudolstadt in Thüringen und ist regelmäßiger Gast bei den großen Messen, wie der Boot Düsseldorf oder der Art Maritim.

Herbert Klein



Beständiger Wandel - In 175 Jahren von Schwebel & Howaldt zu Thyssen Krupp MS
Jürgen Rohweder
Koehlers Verlagsgesellschaft 2013
ISBN: 978-3-7822-1090-4
Gebunden: 232 Seiten, 30x21 cm
Preis A: € 30,80

Rechtzeitig zum 175. Jubiläum der Gründung des Unternehmens in Kiel ist dieser schöne und spannende Band erschienen, der nicht nur Reminiszenzen an längst vergangene Tage bringt, sondern, gleichsam als Sozialgeschichte den Aufstiegs Deutschlands zur Großmacht und den zweimaligen jähen Absturz widerspiegelt. Daher liest sich die Werftgeschichte, unter vielen Eigentümern ebenso spannend, wie die Geschichte der vielen Schiffe, die in Kiel und an den verschiedenen anderen Standorten gebaut und gewartet wurden. Denn schon bald nach dem Beginn als Maschinenbaufabrik erwarb sich das Unternehmen auch als Schiffswerft einen tadellosen Ruf.

Der Kriegsschiffsbau war jeweils nur von kurzer Dauer, mehrheitlich wurden Frachter, Fähren, Passagierschiffe und Tanker sowie Schwimmdocks gebaut. Führte nach dem 1. Weltkrieg der Zusammenbruch der Märkte sowie die Inflation beinahe zum wirtschaftlichen Ende der Werft, war nach dem Kriegsende 1945 das kriegswichtige und daher häufig bombardierte Unternehmen nahezu dem Erdboden gleichgemacht: Die Hallen zerstört, die Hafenbecken voll von Schiffswracks. Dennoch gelang der Wiederaufbau, erst in Kiel, dann auch in Hamburg, wo bald Großtanker wie die TINA ONASSIS von Stapel liefen. Heute füllen U-Boote, Korvetten und Fregatten sowie Containerschiffe und Superyachten für die Reichen der Welt die Auftragsbücher.

Jürgen Rohweder, er war Konzernsprecher und Leiter der Konzernkommunikation bei HDW und ist passionierter Segler, ist mit diesem Band wiederum ein herausragend interessantes Werk gelungen, zu dem ich ihm herzlich gratulieren möchte. *Herbert Klein*



Moin, moin! Thomas Kubitz Kalender 2014

Hasse Kunstverlag,
info@hasse-kunstverlag.de,
50 x 40 cm, mit Ringbindung, 13 Blatt,
vierfärbig,
Preis € 29,00

Von unseren Freunden vom Colin Archer AGLAIA lernte ich, dass »Moin, moin!« ein alltäglicher Gruß bei jeder Gelegenheit ist und nicht nur am Morgen angewandt wird.

Ebenso weit spannt sich der Bogen der Motive, an die der Maler recht originell herangeht. Auf Ausschnitten von (meist historischen) Seekarten der deutschen Küste, die ja abgesehen von den Informationen über die Küstenlinie große weiße Flächen aufweisen, malt er sehr realistisch Motive im Zusammenhang mit dieser Küste: Immer einen Leuchtturm, dazu typische Fischerboote und Schiffe, Tauwerk oder Tiere.

Thomas Kubitz hat sich in den Bereichen Wildlife, Landschaften, Falkneri, Rennsport und Fliegenfischen schon einen Namen gemacht. Seine Techniken reichen von Öl, Acryl, Bleistift bis hin zu hochinteressanten Mischungen. Er lebt in Fitzen im Kreis Herzogtum Lauenburg und malt seit seinem fünften Lebensjahr.

Herbert Klein



Einkauf im FHS-Shop

Artikel	Bild	Preis
Sweater dunkelblau mit Aufdruck FHS in den Größen M, XL und XXL		€ 40,-
Regenjacke dunkelblau Aufdruck FHS in den Größen M, L und XL		€ 30,-
T-Shirt		€ 18,-
Topwimpel FHS 150 cm		€ 50,-
Flagge der öst.-ung. Handelsmarine 150 cm x 90 cm Wasser- und sonnen-echt. 2 Metallösen zum Hissen doppelt umsäumter Fahnenrand		€ 28,-

Bestellung: a.traiber@fhsaustria.org

Artikel	Bild	Preis
Wimpel FHS mit Tischständer		€ 17,-
FHS Emblem für Blazer und dergleichen Größe: 60 mm x 60 mm		€ 30,-
Kappe zum Nostalgie Schiffstreffen NST 2012		€ 15,-
Anstecknadel FHS		€ 5,-
Flagge der k.u.k. Kriegsmarine 100 cm x 70 cm Wasser- und sonnenecht mit Schlaufe und Liek		€ 50,-

BIS-C 2000

4th. generation

Archiv- und Bibliotheks-Informationssystem



DABIS.eu

Gesellschaft für Datenbank-Informationssysteme

DABIS.eu - alle Aufgaben - ein Team

Synergien: WB-Qualität und ÖB-Kompetenz
Software: Innovation und Optimierung
Web - SSL - Warenkorb und Benutzeraccount
Web 2.0 und Catalogue enrichment
Verbundaufbau und Outsourcing-Betrieb

Software - State of the art - flexible

Über 23 Jahre Erfahrung und Wissen
Leistung **Sicherheit**
Standards **Offenheit**
Stabilität **Verlässlichkeit**
Generierung **Adaptierung**
Service **Erfahrenheit**
Outsourcing **Support**
Dienstleistungen **Zufriedenheit**
GUI-Web-Wap-XML-Z39.50-OAI-METS

Archiv Bibliothek Dokumentation

singleUser	System	multiUser
Lokalsystem	und	Verbund
multiDatenbank		multiServer
multiProcessing		multiThreading
skalierbar		stufenlos
Unicode		multiLingual
Normdaten		redundanzfrei
multiMedia		Integration

Portale mit weit über 17 Mio Beständen

<http://Landesbibliothek.eu> <http://bmlf.at>
<http://OeNDV.org> <http://VThK.eu>
<http://VolksLiedWerk.org> <http://bmwfj.at>
<http://Behoerdenweb.net> <http://wkweb.at>

DABIS GmbH

Heiligenstädter Straße 213, 1190 Wien, Austria
 Tel. +43-1-318 9777-10 * Fax +43-1-318 9777-15
 eMail: office@dabis.eu * <http://www.dabis.eu>

Zweigstellen: 61350 - Bad Homburg vdH, Germany / 1147 - Budapest, Hungary / 39042 - Brixen, Italy

Ihr Partner für Archiv-, Bibliotheks- und DokumentationsSysteme

FHS		Die nächsten Termine 2014		FHS	
08. Jan.	Bordabend ObÖst.	14. Jan.	Stammtisch Marina-Wien	28. Jan.	Stammtisch Schimanko
05. Feb.	Bordabend ObÖst	11. Feb.	Stammtisch Marina-Wien	25. Feb..	Stammtisch Schimanko
05. März	Bordabend ObÖst	11. März	Stammtisch Marina-Wien	25. März	Stammtisch Schimanko

Aus dem Marinemuseum Piran



Zwei Bilder des japanischen Malers Miato Iguchi, links S.M.S. ZENTA, rechts S.M.S. KAISERIN ELISABETH, beide 1914 versenkt.



Seestücke von Alexander Kircher, darstellend eine Brigantine und die österreichische Korvette EH FRIEDRICH vor Gibraltar.



Die berühmte Darstellung des Seefechtes vor Helgoland von J.C.B. Püttner (186?), SCHWARZENBERG mit brennendem Fockmast.

Gesamtansicht des Titelbildes mit der Brigg AURORA M.