

Zeitschrift der Freunde Historischer Schiffe

# Österreich Maritim

Ausgabe 58  
2015  
Preis € 8,-

LSchl. Karl Strnad – S.M.U 3

Schiffstechnik, Schiffsgeometrie

AGLAIA – Altherrentörn

Relikte – S.M. Monitor BODROG

Belagerung von Toulon 1707



# Tauchgang in der Adria

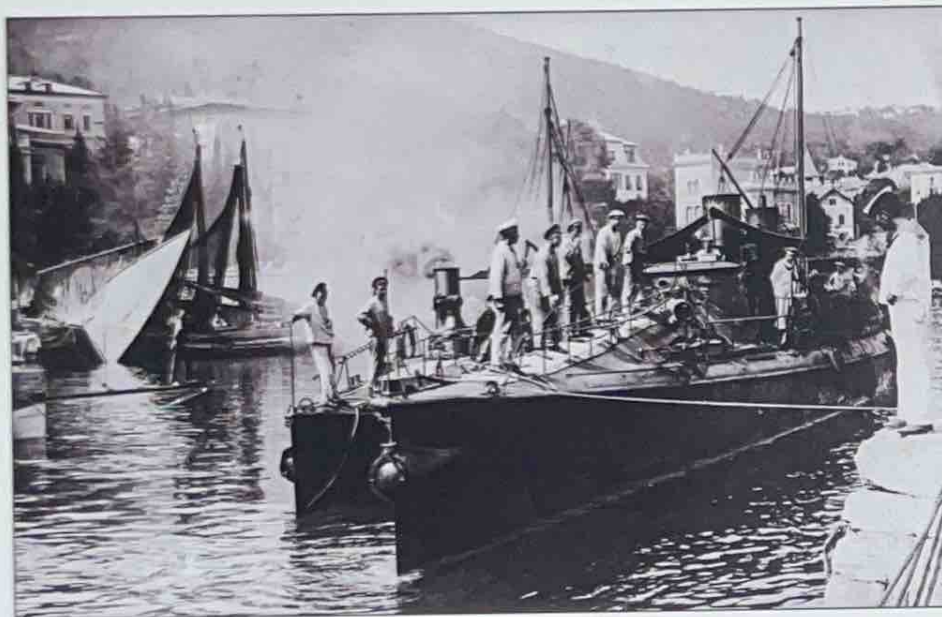
## Franz Mittermayer taucht zu S.M. Tb 26 ex FLAMINGO

Am 23. August 1914 war das Torpedoboot Tb 26 auf Nacht-Patrouille südwestlich von Pola, als es mit dem auf Heck eine, wahrscheinlich vom herrschenden Sturm losgerissene, eigene Mine lief. Die, eine Stunde später ausgesetzte Jolle, lief in der starken Bora bald voll und die 18 Männer trieben in der aufgewühlten See. Als nach vielen Stunden endlich die Torpedoboote Tb 20 und Tb 30 zu Hilfe kamen, hielten sich nur noch der Kommandant und sechs Matrosen über Wasser, elf weitere Besatzungsmitglieder waren ertrunken.

Das Wrack wurde von unserem Mitglied Franz Mittermayer mehrmals betaucht und zeigt sich aber zur Zeit in einem stark beschädigten Zustand. Schleppnetzfisher haben die Reste ziemlich zerstört.

Hundert Jahre später am 23. 8. 2014 war man wieder beim Wrack und brachte einen Kranz zum Gedenken an die Opfer an.

In einer der folgenden Ausgaben von »Österreich Maritim« bringen wir die Geschichte und weitere faszinierende Unterwasseraufnahmen.



## Inhalt

Die k.u.k. Kriegsmarine in Autographen – Karl Strnad – S.M. U 3 Heinz Strauss	4
Neues aus dem Technischen Museum Wien	7
Schiffstechnik – ein Exkurs Schiffsgeometrie Teil 2 Dietrich Fischer	8
Altherrentörn auf der AGLAIA Horst Rossmannith	12
Relikte aus unserer Vergangenheit S.M. Monitor BODROG Friedrich Prasky	16
Die Belagerung von Toulon durch Prinz Eugen 1707 Nikolaus Sifferlinger	18
Die Marinelok von Harlesiel Detlef Ollesch	26
Gedenktage der k.(u.)k. Kriegsmarine Oliver Trulei	28
Aus den Sektionen	30
Buchbesprechung	34

Titelbild:

Die AGLAIA beim Törn durch die dänische Südssee

Foto: Rossmannith

*Auf dem zeitgenössischen Bild oben ist Torpedoboot Tb 26 bereit zum Anlegen. Gut auszumachen ist das im Bug eingebaute Torpedorohr.*

*Am 23. August 2014 beleuchtet ein Taucher aus dem Tauchteam von Franz Mittermayer den Kranz mit dem Scheinwerfer.*



# ...auf ein Wort

Kpt. Dipl. Ing. Gustav Jobstmann



Sehr geehrte Leser und Mitglieder, liebe Freunde!

## Neue Wege – neue Aktivitäten.

Als »frischer« Präsident habe ich mir vorgenommen, neuen Schwung in unseren Verein zu bringen.

Wichtige Faktoren dabei sind auch Wege zur Finanzierung neuer und interessanter Aktivitäten für uns alle zu ermöglichen und zu suchen.

Bei dieser Gelegenheit ersuche ich alle, die bisher noch nicht dazugekommen sind, die Mitgliedsbeiträge und Förderungen zu überweisen, vielen Dank im Voraus!

## Güterkahn in Bewegung.

Um Aufenthalt und Bewilligung unseres denkmalgeschützten Güterkahnes zu beschleunigen liegt ein Bewilligungsan-suchen im BMVt bereits vor. Außerdem habe ich - gemeinsam mit Obmann *Bobby Kugel*, Hafenkapitän *Charly Minke* und Schriftführer *Peter Strecha* - durchaus positiv zu bewertende Gespräche mit Verantwortlichen und Behörden geführt.

Nicht nur geeignete Liegeplätze, sondern auch unsere möglichen Beiträge für Standorts- und Kulturförderungen waren dabei Themen für die Zukunft unseres maritimen Denkmals. Besonders interessiert an zukünftiger Zusammenarbeit sind die Feuerwehren, die mit unserem Kahn praxisgerechte Übungen für Rettungsmaßnahmen zu Wasser und entsprechende Schulungen und Seminare durchführen könnten. Das ist nicht nur für die Feuerwehren, sondern auch für die Verantwortlichen möglicher neuer Standorte äußerst interessant!

## Neue Wege, neue FHS-Sektion »pro futuro«.

Ein weiterer Schritt in die Zukunft war die Gründung der neuen Sektion, deren Obmann und seine Mitglieder Garant für zukunftsbezogene Tätigkeiten unseres Vereines sind.

Dr. *Martin Mai* entwickelt und baut völlig neue umweltfördernde Boote, die für unsere Mitglieder und Veranstaltungen interessante Impulse bringen werden. Auch mit Neuzugängen

junger Mitglieder ist zu rechnen. Zwölf davon hat er bereits beim Start mit eingebracht. In der nächsten ÖM-Ausgabe folgt ein ausführlicher Bericht.

## Umweltförderung auf der Donau. Wir sind dabei.

Außerdem hat der Vorstand einstimmig beschlossen, sich an den Aktivitäten der Umweltvereinigung GAFEIAS\*) zu beteiligen. Dabei geht es um die Reinigung und Reinhaltung der Donau von Müll & Plastik. Das Projekt wird von der UN/UNIDO gefördert. Dabei sein ist wichtig!

\*) GAFEIAS - Global Association for Environmental Investments and Sustainability = Globale Vereinigung für Umwelt-Investments- Aufrechterhaltung und -Bewahrung.

## VIP-Karte - Bausteine für unsere Projekte.

Als Anerkennung für die einlangenden Förderungsbeiträge ab 200,- Euro übergeben wir ab sofort unsere neugestaltete VIP-Karte, die nicht nur unsere Dankbarkeit, sondern auch »echte Werte« dokumentiert.

Herzlichen Dank an *Birgit Mallon*, die viel Zeit für die Entwicklung und Produktion investiert hat und an eines unserer Mitglieder, das für die Produktion die Kosten übernommen hat.

## Bordbuch – Leserreise 2015 nach Ungarn.

Diese interessante Bus-Schiffs-Reise von Wien nach Budapest mit Gödöllő und Ráckeve wurde von *Herbert Klein* mit großem Engagement ausgearbeitet, wofür ich mich herzlich bedanke. Die Einladungen wurden bereits versandt.

Ich wünsche Euch einen guten Start in die Saison 2015, Immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel! Navigare necesse est!

Euer *Gustav Jobstmann*,  
Präsident der Freunde Historischer Schiffe

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.

Autoren dieser Ausgabe: Heinz Strauss, Prof. Dipl. Ing. Dietrich Fischer, Detlef Ollesch, Mag. Horst Rossmanith, Prof. Ing. Friedrich Prasky, Dipl. Ing. Dr. Nikolaus A. Sifferlinger.

Druck: Széchenyi István Druckerei GmbH, 9027 Győr, HU

Verantwortlicher Redakteur: Ing. Fritz Marschner

E-Mail: f.marschner@gmx.at Rennbahnweg 46/3/56, 1220 Wien

FHS – Webseite: [www.fhsaustria.org](http://www.fhsaustria.org)



# Die k.u.k. Kriegsmarine in Autographen. Karl Strnad - Winkelried der Adria?

Heinz Strauss

Der sechste Beitrag dieser Serie widmet sich der unterschiedlichen öffentlichen Wahrnehmung des Heldentodes des U-Bootkommandanten Linienschiffsleutnant *Karl Strnad* (1885-1915) von S.M.U 3, dem Unterwaldner *Ritter Arnold Winkelried* (†1386), und dem Linienschiffsleutnant *Egon Lerch*, Kommandant von S.M.U 12.

Der neunzehn Jahre nach dem freiwilligen Tod *Karl Strnads* auf U 3 bei Otranto erschienene Nachruf im »Neues Wiener Journal. Der österreichische Kamerad« trug die Überschrift:

## Winkelried der Adria.

Beste Kampf des A. u. H. Unterseebootes „U 3“.  
Von einem Matrosen.

*Arnold Winkelried* soll 1386 in der Schlacht bei Sempach gegen die Habsburger nach dem Ruf »Eidgenossen, ich will euch eine Gasse machen. Sorgt für mein Weib und meine Kinder!« ein Bündel gegnerischer Lanzen auf sich vereinigt haben und dadurch den Sieg der Schweizer über *Leopold von Österreich* ermöglicht haben.

Warum wurde *Karl Strnad*, diesem hervorragenden Schüler der Brünner Landesoberrealschule, dem geradezu geniale Fähigkeiten in Mathematik und Physik, vorzügliche Kenntnisse in Geographie und Zeichnen, sowie die Beherrschung von vier Sprachen nachgesagt wurden, diese Ehre zuteil, mit *Winkelried* verglichen zu werden?

Warum gerade diesem hochbegabten Abiturienten, der eine Arbeit über den norwegischen Polarforscher und Nobelpreisträger *Fritjof Nansens* (1861-1930) schrieb, den er glühend verehrte und der wohl – neben dem in seinem Geburtsort Pohrlitz vorbeifließenden Iglaufuss und Mühlbach – enormen Einfluss auf *Strnads* Entscheidung, Seemann zu werden, hatte?

Warum diesem später herausragenden, kameradschaftlichen und lebenswürdigen k.u.k. Marineoffizier?

Hauptsächlich wohl deshalb, weil beide ihr Lebensende im militärischen Kampf selbst bestimmt hatten.

Während jedoch der Eidgenosse der Überlieferung nach die drohende Niederlage gegen die Habsburger abwenden konnte, hatte der freiwillige Tod des U-Bootkommandanten *Karl Strnad* auf die Blockade der Straße von Otranto oder den Ausgang des Ersten Weltkrieges keinen Einfluss. *Arnold Winkelried* nimmt einen breiten Raum in der (Schweizer) Heldengeschichte ein, sogar das »Sempacherlied«, das noch heute aufgeführt wird, wurde ihm zu Ehren komponiert und gedichtet.

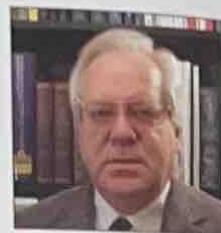
Über *Karl Strnad* erschien erst Monate nach dem Untergang von S.M.U 3, nämlich am 6. November 1915 in der »Neuen Freien Presse«, ein ausführlicher Bericht über das Schicksal des Bootes und seiner Besatzung – elf Kameraden waren gefallen, acht Überlebende kamen in die Kriegsgefangenschaft.

Vermutlich hatte der nahezu zeitgleiche Verlust des k.u.k. Unterseebootes U 12, mit dem – auch durch seine Liaison mit der »roten Erzherzogin«, der Fürstin *Elisabeth Windisch-Graetz* – populären und prominenten Kommandanten, Linienschiffsleutnant *Egon Lerch* (1886-1915) dazu beigetragen, dass *Strnad* und U 3 in der Öffentlichkeit fast unerwähnt blieben.

Immerhin erhielt die Mutter *Lerchs*, die Witwe des Kontreadmirals *Richard Lerch*, aus der Kabinettskanzlei des Kaisers ein Beileidsschreiben.

Auch ein

»Vivat« – »Es lebe hoch!«-Band, Gedichte oder ein Denkmal wie zu Ehren *Egon Lerchs*, der mit seiner Besatzung durch einen Torpedo oder eine Mine umgekommen war, sind für *Karl Strnad* zumindest nicht bekannt.

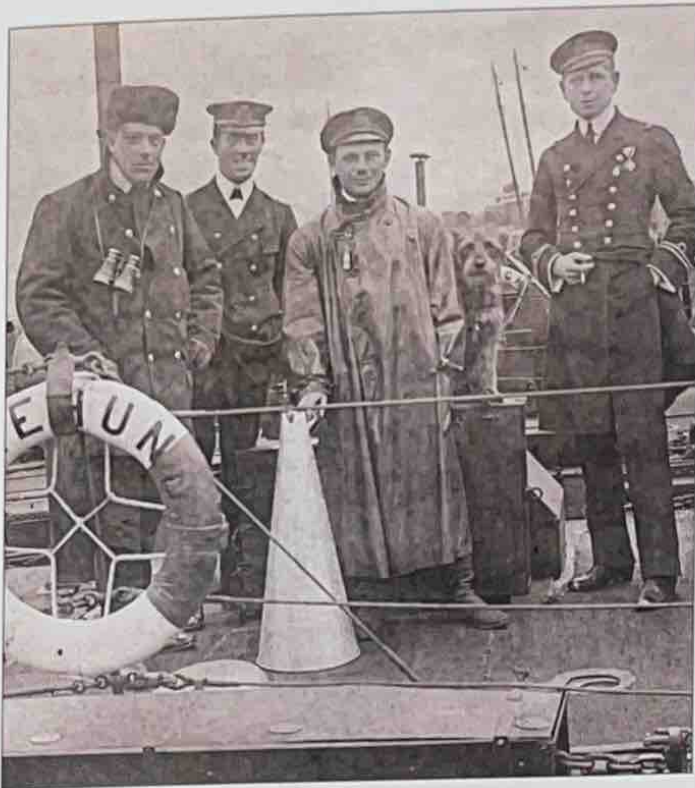


Linienschiffsleutnant *Karl Strnad* um 1915.



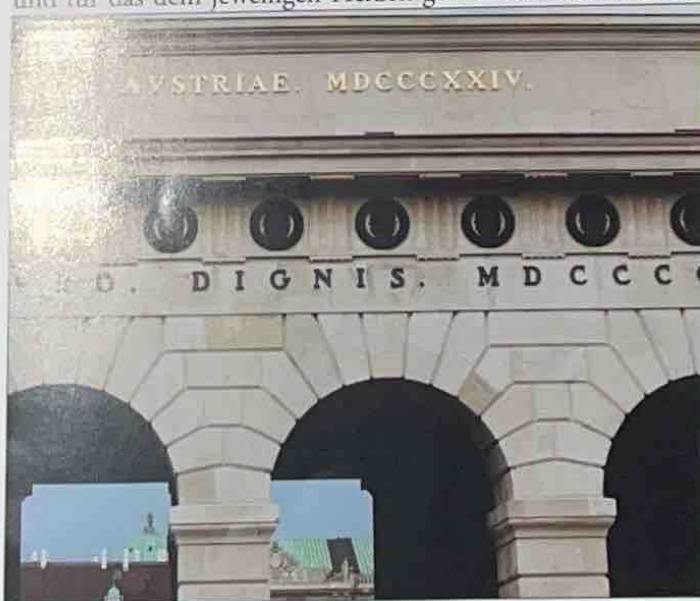
Schon 1901 – noch als Oberrealschüler in Brunn – trug *Karl Strnad* in ein Buch über den Beruf des Marineoffiziers die Bemerkung ein: »k.u.k. Marineoff. in spe.«





Die Fregattenleutnante (von links) Rudolf Freiherr von Call zu Rosenberg und Kulmbach, Hugo Freiherr von Seyffertitz, Karl Strnad und Alfred Lerch um 1909 auf dem Torpedoboot SEEHUND, das ab 1913 in Tb 55 T umbenannt wurde.

Allerdings hatten im November 1915 verschiedene humanitäre Organisationen die Idee, am äußeren Burgtor in Wien, an der Ringstraßenfront, Kränze mit dem Wappen der im Reichsrat vertretenen Länder und den Helden gewidmete Lorbeerblätter anzubringen. Deshalb wurden Widmungsblätter aufgelegt und für das dem jeweiligen Helden gewidmete Lorbeerblatt,



Das äußere Burgtor in Wien. Die vier in der Mitte gespendeten vergoldeten Zweige tragen die Namen der damals Verbündeten bzw. obersten Kriegsherren: Franz Joseph I, Wilhelm II., Mehmed V., Ferdinand I. In den Feldern zu beiden Seiten sind die den Ländern zugeordneten Lorbeerkränze zu erkennen.

Foto 2014H.S.



Widmungsblatt für »Herrn k.u.k. Lnsch.Lt. Karl Strnad, Kmdt U3«, unterzeichnet vom Präsidenten des Vereines »Lorbeer für unsere Helden«, k.u.k. Geheimer Rat Dr. Viktor Mataja. Um 1916.

welches dem landeszugehörigen Kranz eingeflochten werden sollte, drei Kronen als Spende verlangt. Dem im 30. Lebensjahr gefallenen Linienschiffsleutnant Karl Strnad wurde von Herrn Eduard Blumayer »...ein Blatt zu dem Kranze gestiftet, der als sichtbares Zeichen des unvergänglichen Ruhmes unseres Helden aufgestellt werden soll, und dessen ersten vergoldeten Zweig wir der allergnädigsten Widmung Seiner Majestät verdanken.«

Neben dieser Ehrung, die der damals verbreiteten Aktion, nach Entrichtung einer Spende einen Nagel – meist in eine Figur – einzuschlagen, ähnlich ist, erinnerte aber besonders Korvettenkapitän a.D., Georg Ritter von Trapp, in seinem



Die ursprünglich am 12. Dezember 1915 errichtete Gedenktafel wurde nach Auflassung des väterlichen Grabes in den 1970er Jahren entfernt.

Buch an Karl Strnad. Dem heute merkwürdig anmutenden Pathos des erwähnten Nachrufes aus dem Jahre 1934 setzte Trapp ein Jahr später in »Bis zum letzten Flaggenschuß« eine



Schilderung des aussichtslosen Kampfes des Unterseebootes entgegen, die ungleich glaubwürdiger wirkt, weil sie von Sachkenntnis geprägt war.

Der ehemalige erfolgreichste k.u.k. U-Bootkommandant schrieb über das tragische Ende von U 3:

*«[...] Immer mehr Wasser strömt unter dem verstärkten Druck herein, die Akkumulatoren sind schon überspült und das sich nun entwickelnde Chlor läßt die Leute ersticken.*

*Sechs Mann fallen nacheinander um, da setzen auch die Elektromotoren aus. Damit ist das Boot ganz fertig.*

*Jetzt gilt es nur noch, die Leute zu retten. Es gelingt, die Ballasttanks zu blasen, und das Boot schnell aus dreißig Meter Tiefe an die Wasseroberfläche. Das letzte Kommando ertönt:*

*«Alle Mann Schiff verlassen!»*

*Im Turm steht Linienschiffsleutnant Karl Strnad, der Kommandant. Alle müssen an ihm vorbei, die von Bord gehen und ins Wasser springen. Lächelnd steht er dort an die Wand gelehnt, gibt jedem noch ein letztesmal die Hand und bedankt sich. Dann geht er hinunter ins Boot und sinkt mit ihm in die Tiefe. Ein österreichischer Seeoffizier.*

*Noch zwei Mann werden von den Geschossen des Zerstörers getötet, die übrigen gefangen genommen.»*

Auch eine Gedenktafel, die ursprünglich beim Grabstein des Vaters, des Architekten und Baumeisters, Anton Strnad (1848-1885) am Pöhritzer Friedhof montiert war, erinnerte an das Ereignis: *«Dem Andenken des K.u.K. Linienschiffsleutnants Karl Strnad welcher am 13. August 1915 im 30. Lebensjahre als Kommandant des Unterseebootes U 3 in der südlichen Adria den Heldentod fand».* Heute sind davon am Friedhof in Pohorlice keine Spuren mehr erkennbar.

Abgesehen von einem Beitrag *«Linienschiffsleutnant Karl Strnad, der Winkelried der Adria»* von Eduard Frey im *«Südmährischen Jahrbuch 1979»*, sind erst wieder in den vergangenen Jahren Biographien über Karl Strnad veröffentlicht worden: Trulei, Oliver: *Die U-Boot-Kommandanten der k.u.k. Kriegsmarine. Vergessene Schicksale*, und Eggenberger, Harald: *Österreich-Ungarns U-Boot-Kommandanten 1914-1918*.

Weil meist nur ein Bild Karl Strnads, das ihn als Linienschiffsleutnant zeigt, in der Literatur zu finden ist, habe ich mich zu einer ausführlichen Bilddokumentation entschlossen, die von seiner Familie, der Jugend in Pöhrlitz und der Ober-Realschulzeit in Brünn berichtet.

Seine Ausbildung zum Seespiranten und Seekadetten wird erörtert und bisher unveröffentlichte Aufnahmen als Fregattenleutnant und Linienschiffsleutnant werden gezeigt. Die persönlichen, organisatorischen und technischen Probleme der U-Bootstation im südlichen Kriegshafen der Monarchie – Bocche di Cattaro – besonders in Porto Rose, die möglicherweise zum tragischen Ende Karl Strnads beigetragen haben, werden nach Äußerungen anderer U-Bootkommandanten und Marineoffiziere rekonstruiert.

Dabei finden u.a. Albrecht Graf Attems-Petzenstein,

Rudolf Freiherr Call zu Rosenberg und Kulmbach,

Franz Karl Ginzkey, Nikolaus Halavanja,

Peter Freiherr Handel-Mazzetti,

Anton Freiherr von Haus, Eugen Hornnyak Edler von Horn,

Eduard Hübner,

Hermann Jüstel, Egon Lerch,

Edgar Leschanowsky,

Friedrich Schlosser,

Rudolf von Singule und

Georg Ritter von Trapp

oftmals »in Wort und Bild« Erwähnung.

Das gebundene Buch erinnert auf 172 Seiten mit 148 Abbildungen (Preis € 37.-) an diesen außergewöhnlichen k.u.k. Marineoffizier und versucht, wie diese ÖSTERREICH MARITIM-Serie »Die

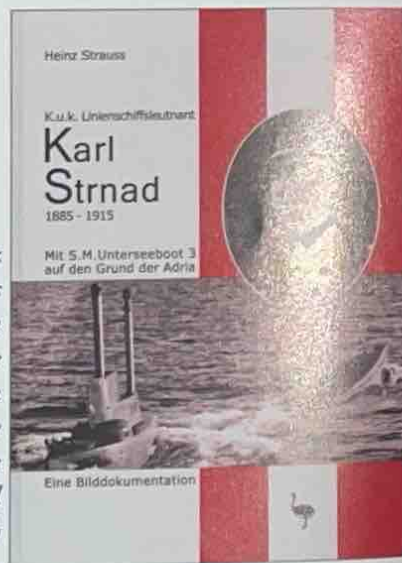
k.u.k. Kriegsmarine in Autographen«, ein weiteres Mal dem Gedanken von Kontreadmiral a.D. Erich Heyssler Rechnung zu tragen:

*«[...] so bin ich ganz der Meinung, dass etwas geschehen müsste, um unserer alten Marine einen Denkstein zu setzen, damit sie nicht ebenso spurlos wie sie vom Weltbild verschwunden ist, auch aus der Geschichte verschwindet.»*

Kontakt und Bestellungen: [marineautograph@aon.at](mailto:marineautograph@aon.at)



Linienschiffsleutnant Karl Strnad (zu deutsch: Ammer) um 1915.





VON  
A

NACH  
B

MOBILITÄT

MEHR  
ALS EINE  
AUSSTELLUNG

 **technisches  
museumwien**

Hauptsponsoren



**BOSCH**  
Technik fürs Leben



**INDUSTRIELLENVEREINIGUNG  
WIEN**

**ÖBB**

**SIEMENS**



**VIO**  
Vienna International Airport

## Neues aus dem technischen museum wien



Fotos © Klaus Pichler



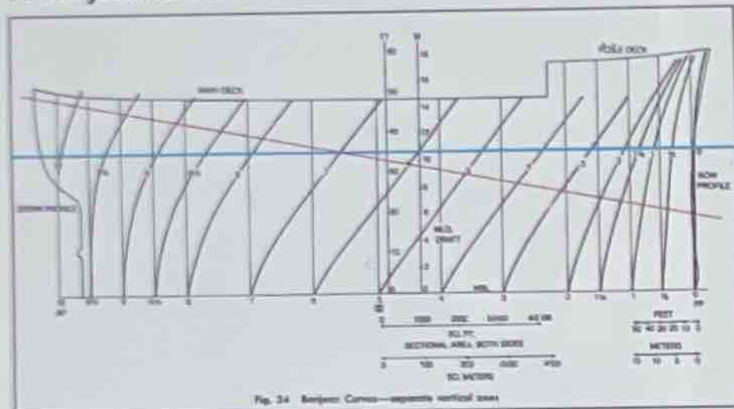
# Schiffstechnik - ein Exkurs

## Schiffsgeometrie Teil 2

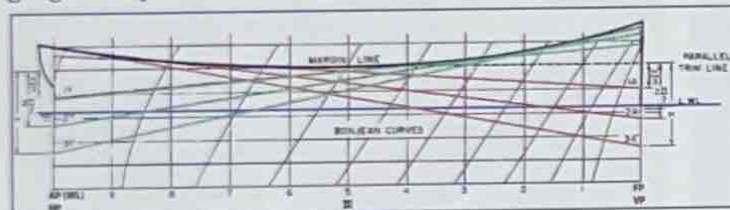
Dietrich Fischer



### 7. Bonjeankurven



LCB = longitudinal center of the buoyancy = Lage des Verdrängungsschwerpunktes der Länge nach



Bonjeankurven und Trimmlagen für Leckrechnung. Die Lösung kann nur durch Iterationsrechnungen gefunden werden. Daher sind die eingezeichneten sechs Tiefgänge, 3 F Tiefgänge (Bug taucht tiefer, grün) und 3 A Tiefgänge (Heck taucht tiefer, rot) zu berechnen. Nach dem 1. Durchgang ist alles nochmals mit korrigierten.

Tiefgängen zu rechnen.

Edward V. Lewis, Editor, Principles of Naval architecture, Vol I, 1988

Die Bonjeankurven sind Spantflächenkurven und werden benötigt um die Verdrängung bei vertrimmten Schiffen zu berechnen. Eine Anwendung wäre bei den Leck- und Schottenrechnungen im Schadensfall.

### 8. Benetzte Oberfläche

Eine maßgebende geometrische Größe für den Reibungswiderstand ist die benetzte Oberfläche des Unterwasserschiffs.

Diese Fläche kann man

- 1) aus empirisch gewonnenen Schaubildern abschätzen oder
- 2) exakt durch Integration aus dem Linienriss berechnen.

Für Seeschiffe gilt nach Taylor – Schulze:

Benetzte Oberfläche  $\Omega = k \sqrt{V \cdot L}$

Der Faktor  $k$  kann aus Bild 2.2 entnommen werden.

Abszisse (x Achse)

B/T = Breiten- Tiefgangverhältnis

Ordinate (y Achse)

$\beta$  = Hauptspantvölligkeit  $c_M = \beta = A_M / B \cdot T$

$\Omega$  benetzte Oberfläche des Schiffes [m<sup>2</sup>].

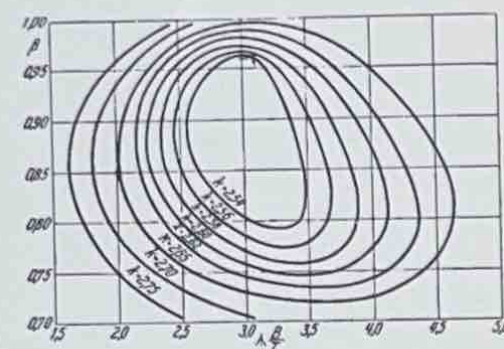


Bild 2.2 Werte von „k“ für die Oberflächenbestimmung nach Taylor (nach einem Umdruck der Technischen Hochschule Berlin)

Diagramm dient zur Ermittlung der Werte für den Faktor »k«.

Heute wird mittels Computer die Oberfläche bestimmt.

### 9. Vermessung und Kapazität

Charakteristisch für jedes Schiff ist die Größe der Zuladung. Die Kapazität umfasst also alle Laderäume, Vorratsräume und Tankinhalte, wobei nicht nur die einzelnen Gewichtskräfte interessieren sondern selbstverständlich auch die Lage der zugehörigen Schwerpunkte.

Drei Fragen bestimmen diese Größenangabe

- 1) Wie groß ist die **Gewichtskraft** der Ladung die das Schiff tragen kann? (Cargo deadweight)
- 2) Wie groß ist der **vorhandene** Raum für die Ladung = Ladekapazität? Heute Angabe in cbf Kubikfuß.
- 3) Wie wird das Schiff vermessen?

Ad 1) **Gewichtsladung** d.h. die vorhandene Gewichtsmenge ist für den Entwurf entscheidend.

Dabei versteht man unter Beladung die eigentliche Frachtladung und die Verbrauchsstoffe wie Treiböl, Trinkwasser und Verpflegung angegeben in kN oder t (Mp).

Diese Ladung heißt tdw.

Historisch wurde die Beladung als totes Gewicht betrachtet (im Gegensatz zum lebenden Schiff). Daher blieb bis heute die Bezeichnung tdw = tons dead weight.

Beladung in tdw

tdw = eigentliche zahlende Ladung  
plus Maximum der Verbrauchsstoffe  
tdw = Verdrängung auf Konstruktionstiefgang  
minus Leergewichtsverdrängung.

Leergewichtsverdrängung = Schiffskörper, Maschinenanlage betriebsbereit und Ausrüstung.



Die Gewichte und Lage der Schwerpunkte der Ladung und Verbrauchsstoffe benötigt der Ladeoffizier um die Schwimm-lage des Schiffes nach der Beladung zu kennen und um das Bewegungsverhalten im Seegang abschätzen zu können.

Ad 2) **Raumladung** d.h. der vorhandene Frachtraum ist für den Entwurf entscheidend.

Der erforderliche Frachtraum wird durch die Ladung wie Erz, Kohle, Metallbarren, Baumwolle oder Getreide bestimmt. Weiters unterscheidet man nach Stückgut oder Schüttgut-ladung.

Für jedes Ladungsgut ist der Raumbedarf in Tabellen zusammen-gestellt. (Kork braucht mehr Raum wie Erz)  
Die vorhandene Ladekapazität wird mit dem Raumkurven-blatt erfasst.

Ad 3) **Vermessung**

### 3.1 Historisch:

Eine Vermessung der Schiffe erfolgt schon seit mehreren hun-dert Jahren um eine gerechte Bewertung für Abgaben vor allem Hafen- und Kanalgebühren zu haben. Historisch be-trachtet wissen wir, dass die ursprüngliche Vermessung durch Füllen des Laderaumes mit Fässern erfolgte. Man registrierte die Anzahl in Tonnen. (Englisch Ton = Fass ). Daraus erklärt sich der Begriff Registertonne. Es ist ein **Raummass** und kei-ne **Gewichtsangabe**.

1 Registertonne = 1 Rgt = 100 cft (cubic feet) = 2.83 m<sup>3</sup>

Man unterschied nach Brutto- und Nettovermessung. Dabei wurden die vom Schiff umschlossenen Räume nach der Fer-tigstellung gemessen.

Die **einfachen** Berechnungen ermitteln die Volumina der La-deräume. Für den Vorentwurf reichen Abschätzungen. Nach Vorliegen der Pläne ist eine exakte Berechnung erforderlich. Für **allgemeine** Ladung werden 2 Arten der Kapazität unter-schieden.

1) **Stückgut** = bale capacity, ist das Unterdeckvolumen das für Ballen, Fässer, Pakete, Paletten ,Schachteln und sonsti-ge Stückgüter zur Verfügung steht.

2) **Korn** = grain capacity, ist das Nettovolumen das für körnige Güter (Mais, Getreide oder Granulate) nach Ab-zug der inneren Streifen zur Verfügung steht.

Bei Kühlräumen wird der totale Raum innerhalb der Isolie-rung zur Bemessung herangezogen.

Es wird immer homogene Ladung angenommen.

Besteht die Ladung aus Containern, werden entsprechende Ka-pazitätspläne zur Verfügung gestellt.

### 3.2 Aktuell:

Im Folgenden nur die gegenwärtig einzuhaltenden Regeln.

Heute gilt die *International Convention on Tonnage Measure-ment of Ships* von 1969 und diese Bruttovermessung ist seit

1982 in Kraft.

GT = Gross Tons (englisch) =

BRZ = Brottoraumzahl ( deutsch)

NT = Net Tons (englisch) =

NRZ = Nettoraumzahl (deutsch)

Die Berechnung der BRZ

$GT = K_1 \times V$  = Faktor  $K_1$  mal Volumen = Gesamtinhalt aller geschlossenen Räume in m<sup>3</sup>

wobei

$K_1 = 0,2 + 0,002 \log V$  beträgt

Die Berechnung der NRZ

$NT = K_2 \times V_c \times (4T/3D)^2$

T,D = Tiefgang, Seitenhöhe mit  $4T/3D \leq 1$

$V_c$  = Laderaumvolumen in m<sup>3</sup>

$K_2 = 0,2 + 0,002 \log V_c$ , sofern weniger als 13 Passagie-re befördert werden.

Die NRZ darf nicht kleiner sein als 25 % der BRZ.

**Gewichtete Registertonnen**

Compensated Gross Tons = CGT

1 CGT = COE × GT

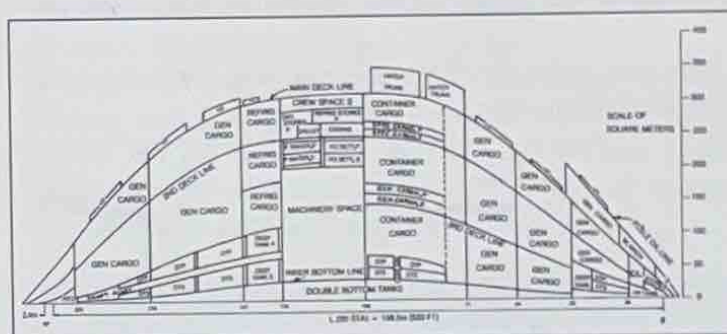
COE = 1,2

für Containerschiff mit 4000 bis 10 000 tdw

COE = 0,65

für Containerschiff über 50 000 tdw

### Raumkurvenblatt eines traditionellen Stückgutfrachters



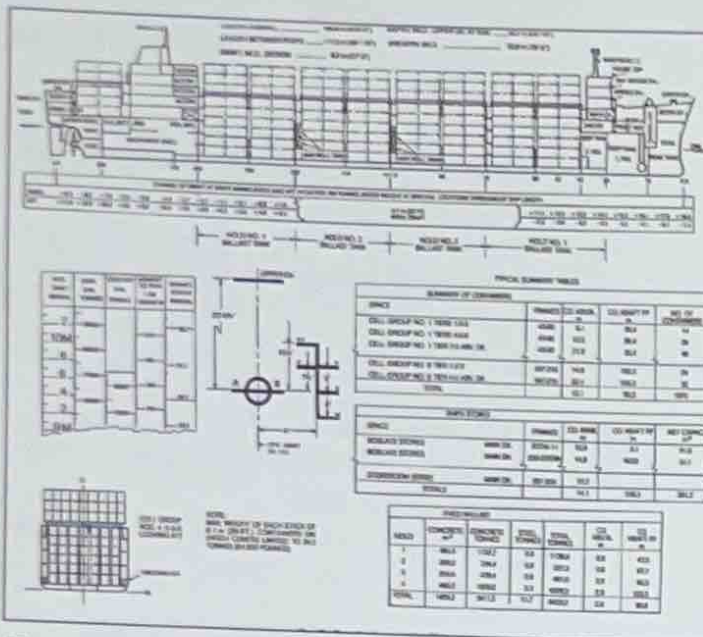
*Raumkurvenblatt für einen traditionellen Stückgutfrachter*  
Zweck: Darstellung des zur Verfügung stehenden Raumes. Muss dem Ladeoffizier bekannt sein.

Edward V. Lewis, Editor, *Principles of Naval architecture*, Vol I, 1967

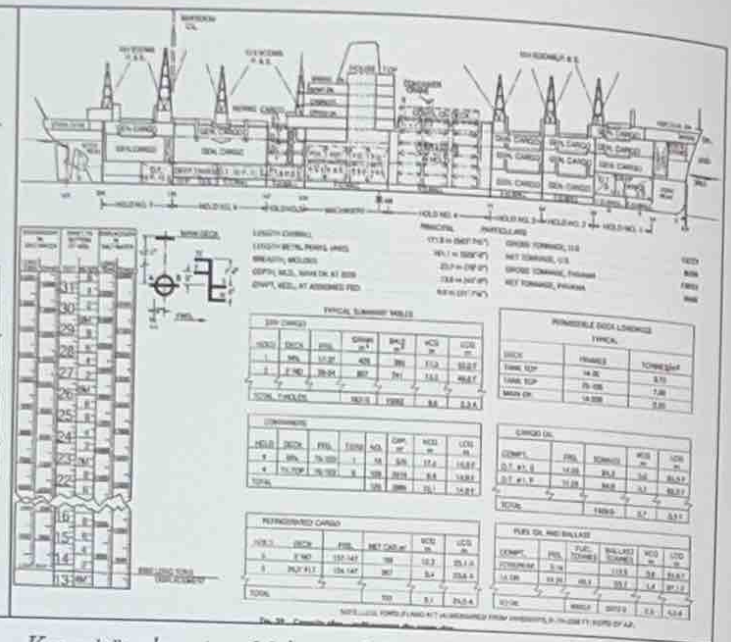
An Bord sind heute eigene Laderechner mit speziellen Pro-grammen installiert, um die wirtschaftlich günstigste Bela-dung zu ermitteln. Besonders wichtig ist dies bei Container-schiffen. Es galt 7 **Container können übereinander** stehen. Natürlich soll der unterste nicht der sein, der im nächsten Hafen zu entladen ist.



Die Kapazität wird in Kapazitätsplänen angegeben und dient als Ersatz für das Raumkurvenblatt.



*Edward V. Lewis, Editor, Principles of Naval architecture, Vol I, 1988*

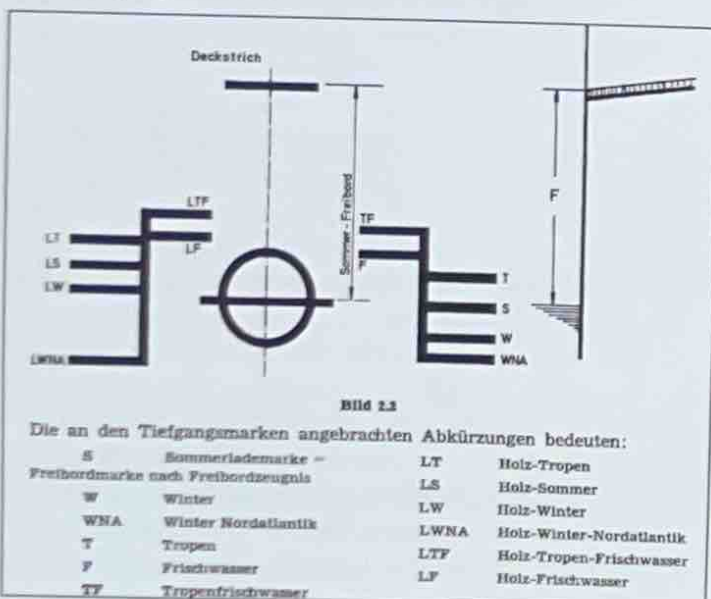


Edward V. Lewis, Editor, *Principles of Naval architecture*, Vol I, 1988

Die Größe des Freibords ist durch internationale Verträge geregelt.

**Freibord F** = Höhe des Freibordeckes über der Tiefladelinie gemessen an Seite Deck auf halber Länge zwischen den Loten = Höhe zwischen Tiefgangswasserlinie und OK Seite Deck.  
Die Tiefladelinie ist im Allgemeinen mit der KWL identisch.

Links und rechts der Freibordmarke sind die Lademarken bzw. Tiefgangsmarken.



Lademarken mit Bezeichnungen und Freibordmarke.

Das ist ein Schiff bei dem der Freibord größer ist als die Vorschrift verlangt.

Einfluß des Freibords auf die Schiffseigenschaften: Ein größerer Freibord erhöht die

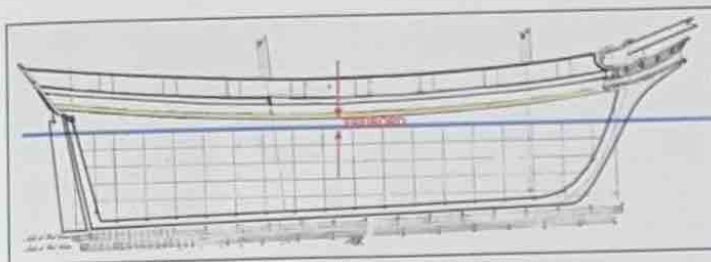
- 1) Trockenheit des Wetterdecks
- 2) Sinksicherheit im Leckfall
- 3) Leckstabilität
- 4) Intakstabilität – Verlauf der Hebelarmkurve

Eingeführt wurde die Freibordmarke vom Engländer *Samuel Plimsoll* (Daher auch die Bezeichnung Plimsollmarke). Früher haben die Segelschiffskapitäne ihre Schiffe oft überladen, da nur die Fracht Geld einbrachte. Das ging auf Kosten

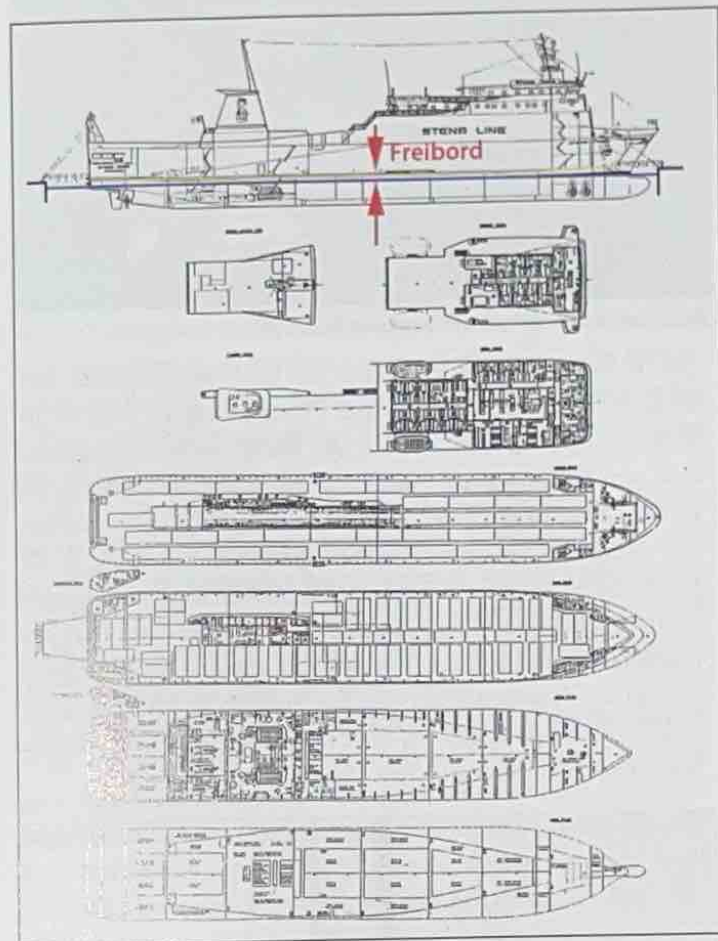


Von links: Lademarke, Freibordmarke, Tiefgangsmarke

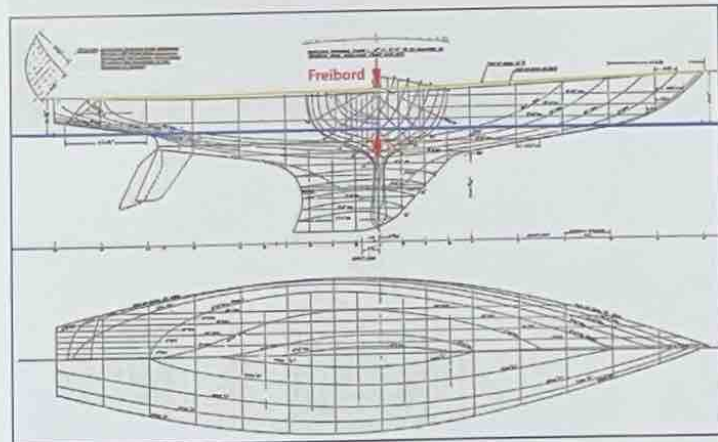




Freibord bei einer Brigg gut erkennbar, wie gering er ist (d.h. wenig Reserveauftrieb). MGH 80-1, S 12



Generalplanskizze der größten je in Österreich gebauten Seeschiffe (3 Roll on – Roll off Schiffe = Fähren) für die Stena Line Schweden. Ablieferung ca. 1977, Bau in Korneuburg – Aufbauten in Galatz aufgesetzt. Ro-Ro-Schiff – geringer Freibord – führt leicht zu Problemen (Stabilität) im Leckfall.



Freibord einer Segelyacht er reicht von der KWL bis zum Deck. Großer Freibord bedeutet viel Reserveauftrieb und damit mehr Sicherheit im Leckfall. Gilgenast, Eine schnelle Yacht entsteht

der Sicherheit und bei Schlechtwetter war nicht genug Reserveauftrieb vorhanden.

## Der Generalplan

Dieser zeigt die Raumaufteilung des Schiffes, die Einrichtung und die Ausrüstung.

Es gilt ein Übereinkommen für Mitteleuropa:

### Schiffsanordnung auf den Plänen

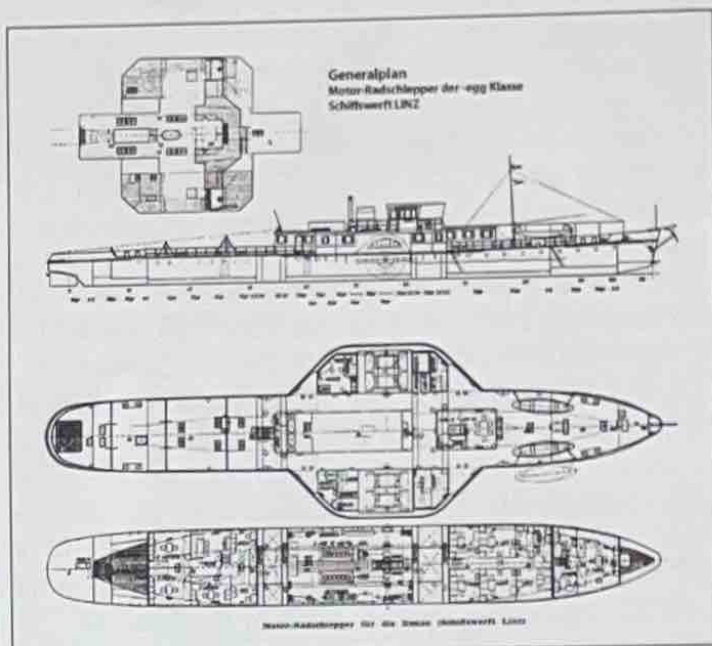
Links: Hinterschiff Rechts: ist der Bug angeordnet

### Nummerierungsübereinkunft

Spanten werden von achtern nach vorne gezählt

Laderäume, Luken und Tanks werden vom Bug nach achtern gezählt

Die konstruktive Bauausführung ist in den Eisenplänen festgelegt.



Generalplan eines diesel-mechanischen Radschiffes. Sie waren die letzten, die für die Donau gebaut wurden.

Die sogenannte -egg Klasse der DDSG (Kammegg, Kolmeegg, Kranzegg und Langeegg Bj.1943) Insgesamt war ein Dutzend geplant. Ein Teil davon sollte mit Holzgasgeneratoren, wegen Treibstoffmangels ausgerüstet werden. Nach Kriegsende wurden die Radschlepper mit Dieselmotoren fertig gebaut.



Radschlepper KOLMEGG vor Anker in Wien.

Foto L. Schwarzacher



# Altherrentörn auf der AGLAIA

Mit steifer Brise durch die »dänische Südsee«

Horst Rossmannith

Als wir zwei – Hannes und Horst – am 13. 8. 2014 kurz nach 10 Uhr von Wien kommend am Liegeplatz der AGLAIA im Lübecker Museumshafen eintreffen, sind Manuel, Steam, und Heiko schon am Bord. Heiko wird leider nicht mitkommen können, er erklärt uns daher rasch die wichtigsten Neuerungen, vor allem die elektronische Navigation, die in Form eines Laptops auf der AGLAIA Einzug gehalten hat. An Heikos Stelle wird Manuels Sohn Volker die Crew ergänzen und den Altersdurchschnitt von 71 etwas senken.

Geplant ist ein zweiwöchiger Törn durch die dänische Südsee, d.h. durch die Inselwelt, die östlich von Jütland hauptsächlich südlich des Kleinen und Großen Belts liegt. Die genaue Route wird sich nach Wind und Wetter richten müssen. Und darauf sind wir sehr gespannt, denn nach etwa drei Wochen Schönwetter an der Ostsee hat sich nun ein mächtiges Skandinavientief gebildet. Um es gleich vorwegzunehmen: Das Tief blieb! Sein Kern lag zwar zunächst westlich Jütlands und verlagerte sich dann nach NO, aber seine Ausläufer machten das Wetter in unserem Bereich sehr wechselhaft, bescherten uns durchwegs eine steife Brise von 4 bis 8 Bft aus SW bis W, neben viel Sonne auch heftigen Regen und Gewitterböen.

14. und 15. 8. Zunächst aber gilt es einmal, von Lübeck [1] in dänische Gewässer zu gelangen. Es geht also die Trave abwärts nach Travemünde und bei leichtem Westwind nach Großenbrode [2] an der äußersten Spitze der Lübecker Bucht, am folgenden Tag kurz Kurs N und dann nach W in den Fehmarnsund. Wind auf die Nase und viel Verkehr im schmalen Fahrwasser zwingen uns zum Motoren. Wir passieren die Fehmarnsundbrücke und setzen am westlichen Ausgang des Fehmarnsunds die Segel. Leider dreht der Wind nicht wie erhofft mehr auf SW, sodass wir hart am Wind statt Marstrand auf Ærø nur Bagenkop [3] auf Langeland erreichen. Im Schein der Abendsonne machen wir in dem neuen Hafen mit adretten kleinen Häuschen fest.

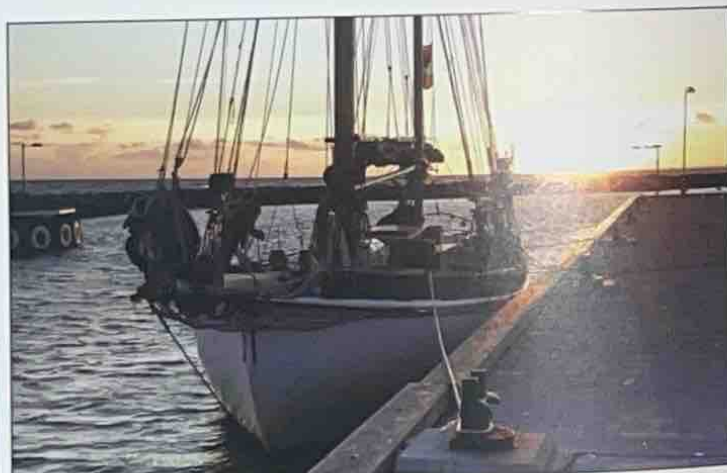


In der Trave seewärts vor der Eric-Warburg-Klappbrücke.



Bald passieren wir die Fehmarnsundbrücke.

16. 8. Westwind mit 5 Bft lässt uns den Plan aufgeben, weiter nach W, eventuell sogar rund Fünen zu segeln. Also in die andere Richtung! Wir runden die Südspitze von Langeland und wenden uns nach Norden in Richtung Spodsbjerg [4] an der Ostküste der Insel. Trotz des kräftigen Windes machen wir weniger Fahrt über Grund als erwartet. Ein Blick in die Karte erklärt warum: Bei anhaltendem Westwind setzt starker Strom nach S durch den Langelandsbelt! Angesichts knappen Liegeplatzes und starken Winddrucks auf den hochbordigen Rumpf der AGLAIA erweist sich das Anlegen als nicht ganz einfach. Schließlich liegen wir aber fest, und bald wärmt Steams herzhaftes Irish Stew uns von innen.



AGLAIA bei Sonnenuntergang in Bagenkop

17. 8. Starkwind, anhaltend kräftiger Regen, heftige Gewitterböen – es wird ein Hafentag! Wir nutzen ihn für kleinere Reparaturen am Schiff.

18. 8. laut Wetterbericht Regen abnehmend, Wind böig auf frischend. Als um 10 Uhr der Regen etwas schwächer wird, legen wir ab, nehmen Kurs O, kreuzen rasch die Schifffahrtsstraße im Langelandsbelt und setzen dann Kurs 60 Grad auf Karrebæksminde an der Südküste von Seeland, also quer über das sogenannte Smålandsfahrwasser zwischen Langeland im W, Seeland im N, Lolland im S und Falster im SO. Am Nach





Mit 7 Bft bei achterlichem Wind im Smålandsfährwasser.

mittag klart es auf, wird sonnig, dafür haben wir den ganzen Tag SW mit 6 bis 7 Bft, und auf der starken achterlichen Welle »surft« die AGLAIA mit bis zu 7kn nur unter der Fock! Dabei hatte uns *Steam* bei der Planung vorgeschwärmt, was für ein ruhiges Seegebiet dieses Smålandsfährwasser doch wäre! Und nun versichert er, er sei hier schon oft gesegelt, habe aber so etwas noch nicht erlebt, und dass es gewiss bald ruhiger werde – diese »unfulfilled prophecy« sollte schließlich zum running gag des Törns werden.

Um 18 Uhr liegt die AGLAIA im Industriehafen von **Karrebæksminde** [5] sicher gegen den starken Strom vertäut, den der Wind hier durch den Kanal in den Karrebæk Fjord drückt.

19. 8. Der Wind hat die ganze Nacht georgelt und das Schiff geschüttelt; in der Früh bläst er mit 7 bis 8 Bft und gischtet die Wellenkämme über die Außenmole.

11 Uhr: Keine Besserung in Sicht, wir haben die Sturmfock nicht mit, also kein Auslaufen! Zeit zum Abschlagen des Fliegens, Klarieren der Leinen, Kleben des Risses in der Fock, – ja und natürlich zum gemütlichen Besuch des örtlichen Fischlokals! Am Abend hat der Wind etwas nachgelassen und einige Seekajakfahrer und Kitesurfer messen sich an der starken Welle, die immer noch an den flachen Sandstrand der angrenzenden Badebucht brandet.

20. 8. Wieder ein trüber Morgen, immer noch SW mit 6 Bft. Auf nach Stubbekøbing! Draußen ist es besser als befürchtet. Kurs SW bis zum Westquadranten vor Knudshoved Odde, dann Motor aus, Segel setzen und Kurs SO. Es hat aufgeklart, raumer Wind treibt uns flott voran, von den teils beachtlichen Gewitterzellen erwischt uns zum Glück keine.



Unsere Streckenkarte. Die Anlegeplätze sind im Text fett und in eckigen Klammern gekennzeichnet.

Jetzt wird es schmal, wir haben den Storstrøm erreicht, die Meerenge zwischen Seeland, Masnedø und Falster. Achtung auf die Fahrwassertonnen und oft unvermutet einsetzenden Strom! Unter den zwei mächtigen Straßenbrücken durch geht es in den Grønsund und schließlich in den Hafen von **Stubbekøbing** [6].

21. 8. Ein klarer Morgen. Wir überlegen, nördlich an Møn vorbei nach Præstø zu fahren, aber in der Stege Bugt und Bøgestrøm ist es zu flach für die AGLAIA. Also südlich um Møn herum. Wir segeln nach O, dann SO, dem gut betonnten, schmalen Fahrwasser des Grønsunds folgend. Kaum haben wir die letzte Tonne vor Hesthoved gerundet und sind aus der Landabdeckung heraus, treibt uns unter Groß, Fock und Klüver wieder eine frische Brise von 5 Bft aus SW flott voran. An Møn vorbei weiter nach N bis Praestø zu segeln würden wir dennoch zeitmäßig nicht schaffen, also nehmen wir Kurs auf **Klintholm Havn** [7].

22. 8. Weiterhin SW mit 5 Bft, auffrischend und Regen angesagt. Den einmal existierenden Plan, auf dem Rückweg



Im Storstrømmen nach der Storstrømsbroen. Hannes, Manuel und Steam. An der Tonne vorbei zur Færø-sydbroen (Autobahnbrücke)







...ja mir san mit'm Radl da...

Rügen, oder zumindest Stralsund anzusteuern, haben wir längst aufgegeben, bis Warnemünde haben wir daher genug Zeit. Sollen wir also jetzt einen ganzen Tag genau gegen Wind und Welle motoren, vielleicht im Regen? Wir hoffen auf Besserung und bleiben auf Møn, leihen uns Fahrräder, um Møns Klint, die für ihre Fossilienfunde berühmten, 128 m hohen Kreidefelsen im Osten der Insel zu besichtigen. Es ist anstrengender als gedacht, denn so flach weite Landesteile Dänemarks sind, so hügelig ist es hier! Auf dem Rückweg geht es zwar weniger bergauf, dafür haben wir Gegenwind! Dennoch ein spannender, abwechslungsreicher Tag, und erst am Abend fallen ein paar Tropfen. Da sitzen wir aber längst im Lokal vor der Scholle aus der Pfanne!

23. 8. Wetter? Wind? So wie bisher, und es wird auch so bleiben! Doch wir müssen nach S! Wir laufen aus und kreuzen unter Fock und Groß im ersten Reff. Aber viel Höhe läuft die AGLAIA nicht, und der Strom setzt auch entgegen. Nach den ersten Schlägen haben wir uns nicht wesentlich vom Hafen entfernt, und da ist auch schon die erste Gewitterbö. Wir rechnen kurz nach, die ETA wäre inakzeptabel! Also Segel bergen, Motor an, Wind und Welle auf die Nase, und wir spielen wieder Rollercoaster. Heute, erwischen uns auch einige Regenschauer. Es sind nur 15 sm nach **Hesnæs** [8] auf Falster, aber wir brauchen bis 17 Uhr. Umso netter ist es hier: ein malerischer, kleiner Hafen, idyllisch zwischen Buchten und Klippen gelegen, ein paar Häuschen – und jetzt Abendsonne! Leider kein Laden zum Einkaufen! Aus *Steams* geplanter Fischsuppe wird wohl nichts! Doch was ist das? Ein winziges



Tiefblick vom Møns Klint.

Fischerbötchen tuckert in den Hafen, nichts wie hin! Mit vier schönen, noch lebenden Dorschen kehren wir zurück – die Fischsuppe ist gerettet! Beim Filetieren entdeckt Hannes, dass einer der Dorsche noch einen kleinen Fisch im Maul hat, den er offensichtlich gerade fressen wollte, als er selbst ins Netz ging. Ja, so ist das eben mit der Nahrungskette...

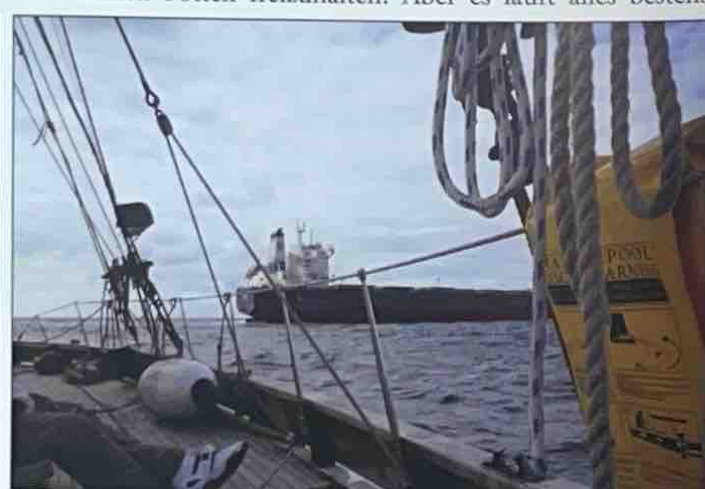
24. 8. Da wir gestern so lange gebraucht haben, legen wir heute um 5:30 Uhr in Richtung Gedser ab. Es ist ein ungemütlicher Morgen, doch dann geht die Sonne malerisch zwischen mächtigen Wolkenbänken auf. Wir müssen wieder gegenan motoren, aber Wind und Welle sind deutlich schwächer, bis auf wenige Tropfen ziehen die Schauer an uns vorbei, und so runden wir schon um 9:30 Uhr den südlichsten Punkt Dänemarks, die Gedser Odde. Eine Stunde später liegen wir fest im Fischereihafen **Gedser** [9].

Es wird ein ruhiger Tag mit einem Spaziergang zum Yachthafen, Schlaf nachholen, ein wenig Ordnung machen, denn morgen steht ja schon der letzte Schlag bevor.

25. 8. Wir legen um 8 Uhr ab und können dank des Westwinds Kurs direkt auf Warnemünde nehmen. Bei Windstärken von 4 bis 5 Bft rauschen wir unter Groß, Fock und Klüver südwärts. Es gilt allerdings aufzupassen: Nicht nur bewegen wir uns nahe der Fährroute zwischen Gedser und Rostock, wir müssen auch die Kadet-Rinne queren. Sie ist eine der stärksten befahrenen Seewege Europas, und die Großschiffe haben es hier nicht leicht: die schiffbare Rinne ist schmal und macht einen Knick von 90 Grad. Da heißt es also, sich deutlich von den dicken Pöten freizuhalten. Aber es läuft alles bestens,



Begegnungen mit den »Großen« im Hafen von Gedser...



und in der Kadet Rinne mit MANGA TRADER III.



und als wir um 14:30 Uhr in **Warnemünde** [10] im Yachthafen Hohe Düne festmachen, liegt ein wirklich schöner letzter Segeltag hinter uns.

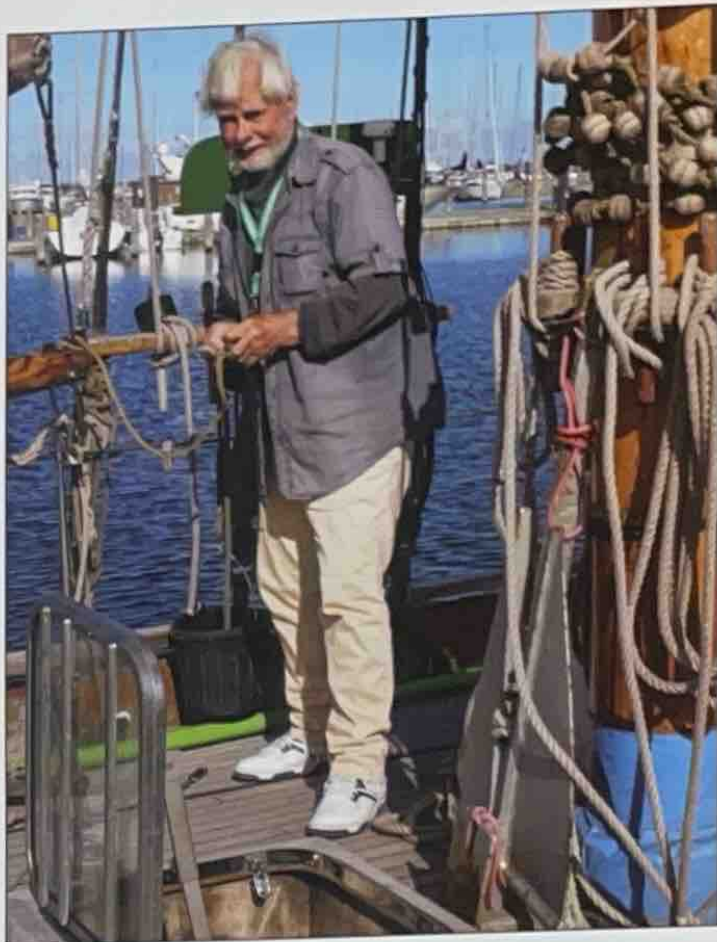
26.8. Wie so oft: prächtiges Wetter am Abreisetag! Auch gut, da fällt die Arbeit leichter! *Manuel* hat schon die genähte Fock vom Segelmacher geholt, sie kann nun angeschlagen werden, es gilt zu tanken und rein Schiff zu machen, unsere Nachfolger sollen alles in Ordnung vorfinden. Und bald sitzen wir im Auto, *Manuel* bringt uns zurück nach **Lübeck**, wo ein letztes gemeinsames Mittagessen in der Fisch-Hütte am Museumshafen diesen schönen Törn abrundet.

Es war ein recht abwechslungsreicher Törn durch ein sehr schönes Revier. Auch wenn die Summe der Seemeilen überschaubar blieb, war er doch seglerisch ergiebig. Wind gab es reichlich, es gab aber auch mehr Sonne, als man jetzt beim Lesen vielleicht vermutet. Trotz vernachlässigbarer Tiden galt es immer wieder, teils starke Ströme zu berücksichtigen (jeweils abhängig von der Windrichtung), und flache Gewässer erforderten genaues Kartenstudium und ein wachsames Auge auf den Tiefenmesser. Die insgesamt eher geringe Wassertiefe ist auch verantwortlich dafür, dass sich rasch eine relative kurze und steile Welle aufbaut. Die Fahrwasser sind oft schmal, aber gut betonnt. Die Infrastruktur (Häfen und Marinas) ist sehr gut.

Wir haben uns dank *Manuels* umsichtiger und verantwortungsvoller Schiffsführung immer sicher gefühlt, wir verzeichneten neben Segelfreuden an Bord durchaus auch Gaumenfreuden (vorwiegend dank *Steam* und *Volker*), und wir haben von *Stearns* reicher seemännischer Erfahrung viel dazugelernt – Dank an euch alle! Wir schätzten es, auch auf einem Traditionsegler nun die elektronische Navigation dabei zu haben, wobei wir neben dem Bord-Computer auch die Navionics-App auf dem Mini-Tablet sehr praktisch fanden.

Die Ostsee ist bei österreichischen Seglern im Vergleich zum Mittelmeer (natürlich auch aufgrund der Entfernung) ein weniger populäres Revier, aber seglerisch sehr spannend und sei hier jedem zum Probieren empfohlen.

Wir wissen, dass wir von ihrer großen Vielfalt eben erst ein kleines Stückchen gesehen haben und werden sicher wieder kommen!



»Steam« bei Takelarbeiten in Warnemünde. »Steam«, weil immer »unter Dampf«, fuhr ehemals auf der ROALD AMUNDSEN I und war Skipper der WYVERN VON BREMEN.



Bei unserem Skipper Manuel fühlten wir uns stets in guten Händen und er brachte die schicke AGLALA am Ende des Törns in den Yachthafen »Hohe Düne« in Warnemünde.



# Relikte aus unserer Vergangenheit

## Donaumonitor BODROG

### Friedrich Prasky

Johannes Kubalek veröffentlichte in Heft 56 unserer Zeitschrift sensationelle Fotos der Hulk des Donaumonitor SAVA ex BODROG. Er brachte auch zwei Fotos des Schiffes vermutlich aus 1905, die er im Stadt- und Landesarchiv entdeckt hat.

Ich habe in meiner Sammlung ähnliche Fotos gefunden, die vielleicht von Interesse sind.



BODROG, kenntlich an den beiden Ringen auf dem Schornstein, vor Grein, OÖ. Postkarte Slg. Massydek



BODROG verläßt den Donaukanal. Rechts ist das Sperrschiff und das Gebäude des Rudervereins »Donauhort« zu erkennen.

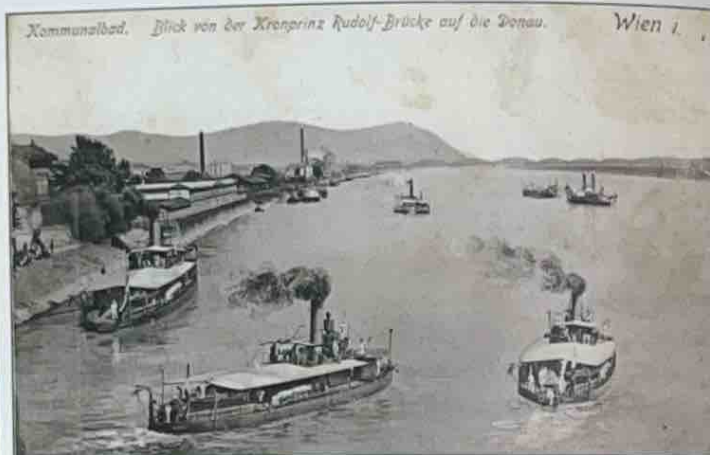
Photo P. Ledermann, 1905. Postkarte

### Herr Ledermann baut Kriegsschiffe

Unter den Fotos fand sich auch eine Postkarte, aufgenommen von der Kronprinz Rudolf Brücke (Vorgängerin der Reichsbrücke) aus. Das Foto zeigt vier Monitore in der Nähe des ehemaligen Kommunalbades. Die Postkarte war unter TEMES, BODROG eingereiht. Neugierig geworden, versuchte ich die Schiffe zu bestimmen. Am Heck des mittleren stand der Name BODROG, auch die zwei Ringe am Schornstein stimmten, also mußte der am Ufer verheftete Zwilling naturgemäß die TEMES sein!

Seltsam, ich las an dessen Heck auch den Namen BODROG und fand die zwei Ringe am Kamin. Auch das dritte Schiff hat

dieselben Merkmale und sicher auch das vierte Schiff vorne in der Mitte. Also ist es zu Kriegsbeginn dem Herrn Ledermann mit seinem Fotoapparat gelungen, die Stärke der Donauflottille beinahe zu verdoppeln!



Vier Donaumonitore mit dem Namen BODROG! Eine wundersame Vermehrung unserer Donauflottille.

Rückseite: 11333 P. Ledermann.

Slg. Autor

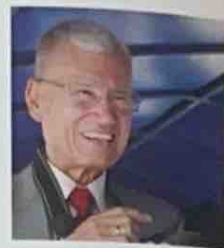
Nach Ende des 1. Weltkrieges gelangte die BODROG erst an Serbien, dann an den S.H.S. Staat, anschließend an das Königreich Jugoslawien, später an den N.D.H. Staat Kroatien, schließlich an die VR Jugoslawien und wurde in SAVA umbenannt



Monitor SAVA / CABA in den 30er Jahren im Dienste der königlichen jugoslawischen Donauflottille. Archiv MV-Wien

Das letzte Aussehen der SAVA ex BODROG vor Außerdienststellung zeigen die Fotos auf der nächsten Seite.

Mir war der Liegeplatz der Hulk von unserem langjährigen Freund Vizeadmiral i. R. Bosko Antic bekannt. Er war Kommandant der SAVA, später der Donauflottille und zuletzt Referent im Verteidigungsministerium. Er ist Autor mehrerer Bücher über Kriegsschiffe, darunter auch über die Kriegsmarine auf der Donau. Seiner Auskunft nach sollen die beiden 12 cm







SAVA ex BODROG nach der Modernisierung nach dem 2. Weltkrieg.  
Abb. aus serb. Illustrierter



Modell der SAVA im Zustand 1950 im Museum der Jugoslawischen Donauflotte in der Kaserne »Alexandar Beric« (Kommandant der DRAVA ex ENNS beim Untergang) in Novi Sad. Die Bewaffnung bestand aus zwei Turmgeschützen 105 mm, einem Flakzwillings 40 mm, zwei Flak 20 mm und zwei Fla-MG 12,7 mm.  
serb. Zeitungsausschnitt

Geschütztürme der ehemaligen BODROG nicht mehr vorhanden sein, so daß eine Rekonstruktion des Schiffes kaum in Frage kommt.

Im Museum der Rumänischen Kriegsmarine in Constanza befindet sich zumindest noch ein 12 cm-Geschützturm des Monitors M 207 (ex TEMES I).



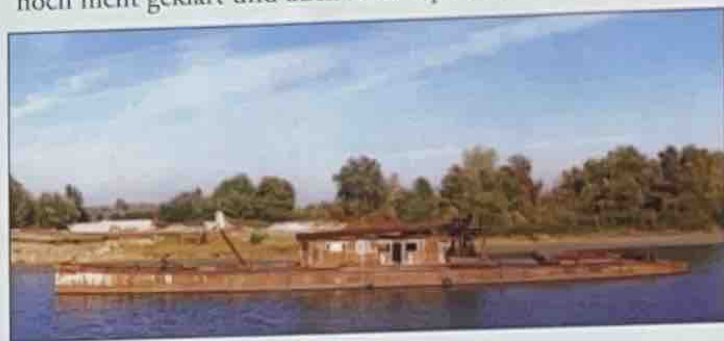
12 cm Geschützturm des Monitors M 207 ex Temes (I) im Marinemuseum Constanta. Die Kanone ist neueren Datums. F. Autor

Unserem ungarischen Marine-Freund Dr. Margitay-Becht, dem, so kann man wohl sagen, »Retter des Monitors LEITHA«, gelang es, 2007 den Standort des Anlegepontons ex BODROG/SAVA ausfindig zu machen. Er hat sogar eine Nacht auf dem

Ponton verbracht. Einen Teil seiner Aufnahmen veröffentlichte er 2007 auf Seite 71 seines Buches »A LEITHA Monitor ... es a Tobbiek«.

Wie aus den Fotos zu erkennen ist, wurde die ehemalige SAVA nach 1963 entwaffnet und von allen verwertbaren Teilen befreit. Die Maschinenanlage wurde ausgebaut und die wertvolle Nickelstahl-Panzerung wanderte in den Schmelzofen, sogar der Kommandoturm.

Laut Internet soll die Firma Heroj Pinki die Hulk erworben und als schwimmende Stütze für das Rohr einer Lade- und Entladeanlage für Schüttgut (Kennung NS3952) im Bereich von Novi Sad verwendet haben. 2005 wurde die Hulk vom serbischen Kulturministerium als »Kulturelles Erbe« erklärt und unter Schutz gestellt und soll vom Institut für moderne Geschichte zu einem schwimmenden Museum des Ersten Weltkrieges gestaltet werden. Die Hulk liegt derzeit (2014) in Belgrad bei der Huja Insel. Die Besitzverhältnisse dürften aber noch nicht geklärt und auch kein »Sponsor« in Sicht sein.



Hulk der SAVA ex BODROG im Oktober 2000 am linken Donauufer bei km 1168.  
Slg. Bosco Antic



Gut sichtbar das Rohr für den Schüttgut-Transport mit Auflage.  
Kennung P 925 A.  
Foto Milena Djordjevic

Der Monitor hat höchstwahrscheinlich mit seinen Schüssen auf Belgrad den Ersten Weltkrieg eröffnet. Auch das ist noch nicht endgültig geklärt. Über den genauen Ablauf dieses Ereignisses gibt es abweichende Angaben, die noch zu prüfen wären.

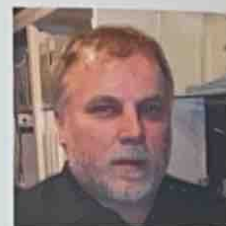
**S. M. MONITOR BODROG**



# Die Belagerung von Toulon 1707 durch Prinz Eugen. Teil 1

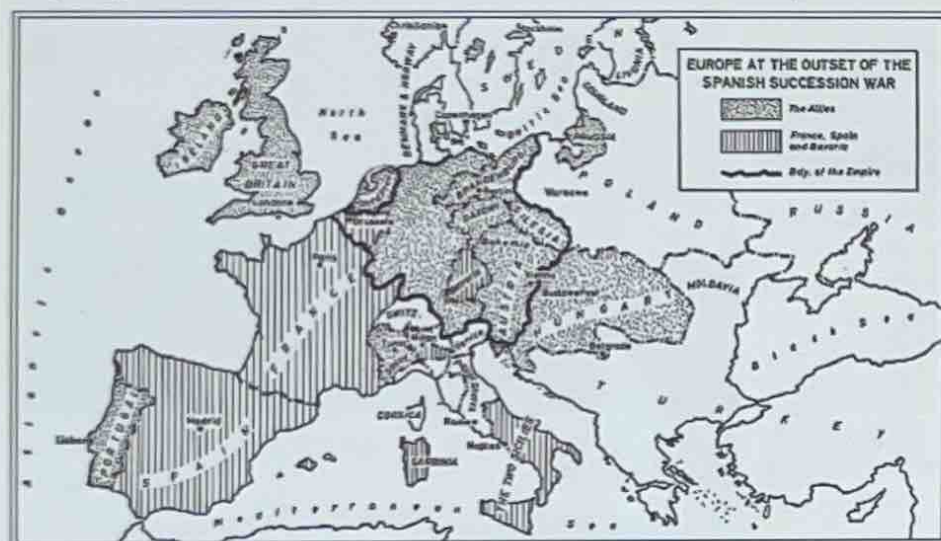
Nicht erfolgreich zu Lande, aber ein Niedergang  
der französischen Mittelmeerflotte

Nikolaus A. Sifferlinger



## Der spanische Erbfolgekrieg

Der Spanische Erbfolgekrieg (1701-1714) wurde um das Erbe des letzten spanischen Habsburgers *König Karl II.* geführt, der am 1. November 1700 kinderlos starb. Dieser vererbte dem Herzog von Anjou (als König *Philipp V.*), dem Enkel des französischen Königs *Ludwig XIV.* das spanische Weltreich. Das wollte die österreichische Linie der Habsburger nicht hinnehmen und es kam zum Krieg. Durch die Siege über das Osmanische Reich war Österreich zu einer Großmacht in Europa aufgestiegen.



Europa im Jahre 1703 des Spanischen Erbfolgekrieges, nach dem Savoyen aus seinem Bündnis mit Frankreich auf die österreichische Seite wechselte (aus Paoletti).

Da die österreichische Linie der Habsburger keine Kriegsflotte hatte, verbündete sie sich im Kampf um das spanische Weltreich mit den Seemächten Großbritannien und den Niederlanden, die wiederum die Möglichkeit wahrnahmen, ihre eigenen Weltreiche durch den Krieg zu stärken.

Die französische und spanische Marine versuchten damals gemeinsam, Engländer und Niederländer vom Handel mit Südamerika zu verdrängen.<sup>1</sup>

## Großbritannien will die Vormachtstellung im Mittelmeer

Während des spanischen Erbfolgekrieges ging es für Großbritannien auch darum den Einfluss der französischen Flotte im Mittelmeer zurückzudrängen und selbst die vor-

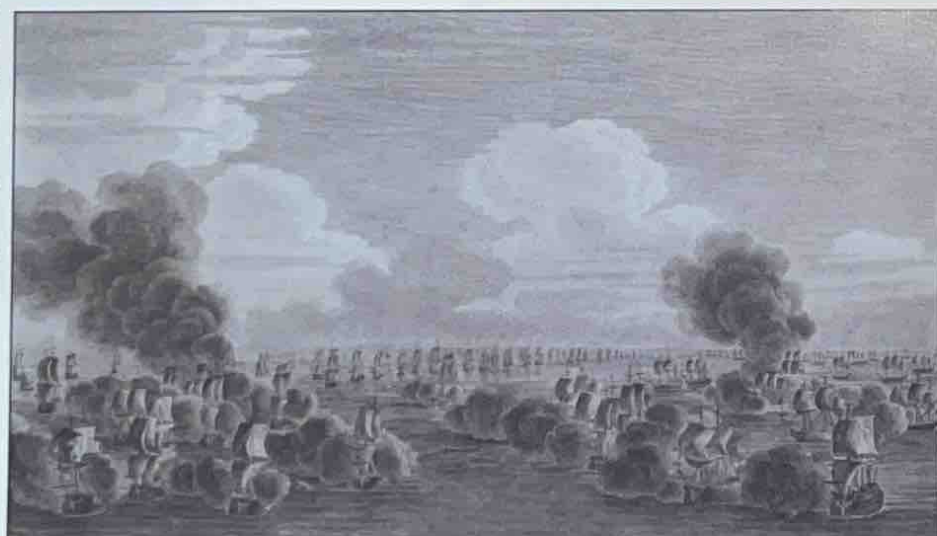
herrschende Seemacht im Mittelmeer zu werden. 1704 gelang die Eroberung Gibraltars durch Großbritannien und die Halbinsel ist auch noch 2015 in britischem Besitz.

Aber die französische Seeherrschaft bekam zu Beginn des Erbfolgekrieges 1702 auch Österreich zu spüren. Unter Kapitän Claude de Forbin kamen zuerst zwei Fregatten und dann drei Linienschiffe in der Adria zum Einsatz. Der Nachschub über die Adria für das habsburgische Heer wurde von den Einheiten Forbins angegriffen. Venedig wurde blockiert, Triest wurde bombardiert und zum Teil in Schutt und Asche gelegt und Rijeka musste eine hohe Lösegeldsumme zahlen.

## Seeschlacht vor Malaga endet taktisch unentschieden

Der französische Marinehafen von Toulon, in dem die französische Mittelmeerflotte ihren Rückhalt hatte, war daher schon ab 1703 ein Hauptziel der britischen Kriegsinteressen.<sup>2</sup> Nach der Eroberung Gibraltars versuchte die französische Mittelmeerflotte unter Admiral Louis, Comte de Toulouse, die Spanier bei der Rückeroberung der strategisch wichtigen Halbinsel zu unterstützen.

Vor Malaga kam es am 24. August 1704 zur größten Seeschlacht des Erbfolgekrieges. 50 französische Linienschiffe trafen auf 41 britische und 12 niederländische Linienschiffe,



Die Seeschlacht vor Malaga am 24. August 1704 an der 103 Linienschiffe teilnahmen. Dabei wurde kein Schiff versenkt, aber viele schwer beschädigt und fast 6.000 Mann verloren ihr Leben. (Bild von Nicolas Ozanne)

<sup>1</sup> Pesendorfer, Franz, *Österreich – Großmacht im Mittelmeer*, S. 45

<sup>2</sup> Owen, John Hely, *War at Sea under Queen Anne 1702-1708*, S. 48/49

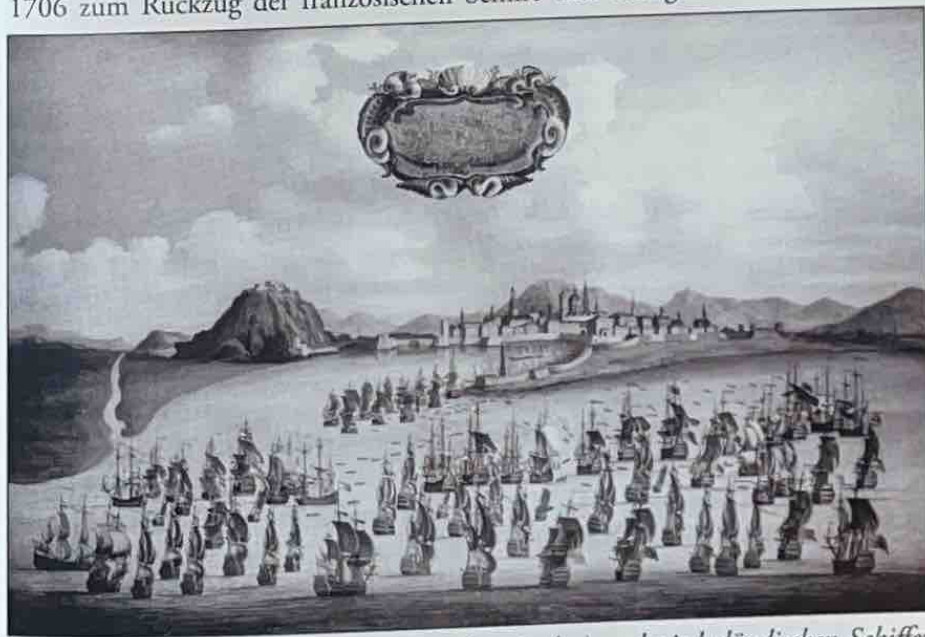


beide Seiten hatten je sechs Fregatten. Die Schlacht selbst endete unentschieden, kein Schiff wurde versenkt oder gekapert, aber viele Schiffe waren durch Gefechtsschäden schwer mitgenommen. Die Personalverluste waren erheblich, die Franzosen vermerkten 3.048 Tote, die Alliierten 2.719. Die Franzosen liefen ab und zogen sich nach Toulon zurück, ihr Admiral meldete einen großen Seesieg – aber durch den Rückzug hatten sie ihr Ziel die Rückeroberung Gibraltars durch die Spanier zu unterstützen verfehlt. Und während des restlichen Erbfolgekrieges lief nie mehr eine so starke französische Flotte aus Toulon aus. Aber natürlich war die französische Flotte weiterhin ein starker Machtfaktor.

### Barcelona 1706

Im August 1705 landete eine britisch-niederländische Flotte Truppen bei Barcelona und die Hafenstadt konnte nach dreiwöchiger Belagerung eingenommen werden. Das umliegende Katalonien schloss sich danach dem österreichischen Erzherzog Karl an, der in Barcelona sein Hauptquartier aufschlug. Die französische Flotte griff in diesem Jahr nicht ein. Dies führte im Frühjahr 1706 zu einem Gegenangriff einer spanisch-französischen Armee unter König Philipp V. und Barcelona wurde ab 5. April 1706 belagert. Der österreichische Erzherzog Karl war mit den Verteidigern in Barcelona eingeschlossen. Den 8.900 Verteidigern lagen 18.000 Franzosen und Spaniern gegenüber. Die französische Flotte unterstützte das Unternehmen mit insgesamt 30 Linienschiffen und zahlreichen Transportern, die Verstärkung von Toulon zu den Belagerern brachte.<sup>1</sup>

Das Erscheinen einer starken britisch-niederländischen Flotte, bestehend aus 34 Linienschiffen und sechs Fregatten, die Verstärkungen nach Barcelona brachte, führte am 27. April 1706 zum Rückzug der französischen Schiffe und hastigen



Die alliierte Flotte, bestehend aus britischen (rechts) und niederländischen Schiffen (links) Ende April 1706 vor Barcelona. (© National Maritime Museum BHC0345)

Aufgabe der Belagerung zu Land.

### Situation im Spanischen Erbfolgekrieg zur Jahreswende 1706/1707

Nachdem die ersten Jahre des Spanischen Erbfolgekrieges von französischen Erfolgen gekennzeichnet waren kam es ab 1704 zu einem Gleichgewicht und ab 1706 waren die Alliierten an der Seite des habsburgischen Österreichs Schritt für Schritt im Vorteil.

1705 erhielt *Prinz Eugen* den Oberbefehl über die kaiserlich habsburgischen Truppen in Italien und diesem Feldherrn gelang es durch den Sieg bei Turin am 7. September 1706 die französische und spanische Vorherrschaft in Norditalien zu beenden.

Zur Jahreswende 1706/1707 existierten vier Fronten an denen die Gegner kämpften: Flandern, Deutschland, Italien und Spanien.

Über die Front im Norden Frankreichs war durch den Festungsgürtel aus rund 40 Festungen ein Eindringen in das Innere Frankreichs für die Alliierten fast unmöglich.

### Die Seemächte drängen auf den Angriff auf Toulon

Zu Beginn des Jahres 1707 drängten daher Großbritannien und die Niederlande ihren Verbündeten Österreich mit einem Teil seines Heeres nach Südfrankreich zu ziehen und den französischen Kriegshafen anzugreifen. Durch die dadurch zu erwartende Schwächung der französischen Flotte wäre diese nicht mehr in der Lage, die Verteidigung der spanischen Kolonien in Amerika gegen britischen Zugriff zu unterstützen.<sup>2</sup>



<sup>2</sup> Pesendorfer, Franz, *Österreich – Großmacht im Mittelmeer*, S. 90; Owen, John Hely, *War at Sea under Queen Anne 1702-1708*, S. 48/49

<sup>1</sup> Mahan, A. T., *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783*, Reprint, S. 85



Als Begründung warum England so sehr auf den Angriff auf Toulon drängte nennt *Jean Donneau de Visé*<sup>1</sup>:

»Die Königin von England bestand mit Nachdruck auf eine Unternehmung gegen Toulon, überzeugt dass die Zerstörung von Toulon einen großen Teil der Marinestärke von Frankreich ruinieren würde, und dass die Wiederherstellung des Arsenal, das viele Millionen gekostet hatte, sehr lange Zeit in Anspruch nehmen würde. Kurz gesagt, man dachte damit Frankreich längere Zeit vom Besitz einer Flotte im Mittelmeer fernzuhalten.«

Von Dezember 1706 bis Mai 1707 intervenierten Großbritannien und die Niederlande wiederholt beim habsburgischen Kaiser, dass der geplante Feldzug nach Südfrankreich endlich beginnen sollte.

Österreich war nicht gegen die Operation nach Toulon, allerdings war der eigene Einflussgewinn in Italien wichtiger als die Ausschaltung des französischen Flottenstützpunktes. Und daher hatte für den Kaiser *Joseph I.* die Einflussnahme in Süditalien Priorität und daher entsandte *Prinz Eugen* sein Elitekorps unter Feldzeugmeister *Wirich Graf Daun* zur Eroberung des Königreiches Neapel nach Süditalien. Dieser rund 10.000 Mann starken Truppe gelang am 7. Juli 1707 die Eroberung von Neapel, ein wichtiger Gewinn für die Habsburger – aber diese Truppe fehlte natürlich *Prinz Eugen* bei seinem gleichzeitigen Feldzug nach Toulon.

Als die Seemächte sich bereit erklärten den Großteil der habsburgischen Truppen zu bezahlen, kam es aber doch noch im Frühjahr 1707 zu einer Einigung. Nach Eintreffen der alliierten Flotte vor Ligurien im Mai sollte das alliierte Heer seinen Vormarsch nach Südfrankreich beginnen.

## Verzögerungen

Die Niederlage der britisch-portugiesischen Armee gegen die Spanier und Franzosen bei Almansa bei Valencia/Spanien am 25. April 1707 verzögerte den Beginn der Offensive nach Südfrankreich. Die alliierte Flotte am Weg nach Ligurien musste nach Spanien zur Unterstützung umgeleitet werden und konnte erst verspätet nach Ligurien kommen.

Im Mai 1707 griffen die Franzosen bei Rastatt in Richtung Deutschland an. Da die Alliierten unter *Marlbrough* in Flandern mit 90.000 Mann von überlegenen Franzosen in der Stärke von 112.000 Mann festgehalten wurden, war von dort keine Hilfe möglich.

*Prinz Eugen* schlug daher zur Entlastung einen Angriff aus Norditalien über Savoyen nach Lyon vor, der die Franzosen dann in Frankreich bedrohen würde und zu einem Rückzug

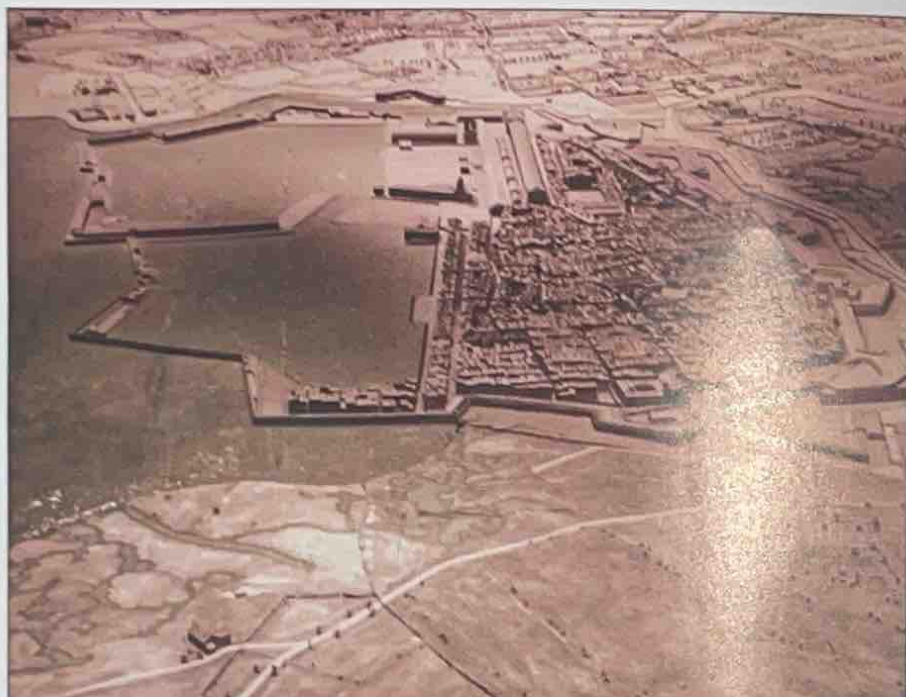
von französischen Truppen von den Fronten in Flandern, Deutschland und Spanien führen würde.

Aber die Seemächte bestanden auf der geplanten Eroberung von Toulon.

Am 13. Juni 1707 trafen die ersten Schiffe der alliierten Flotte vor Ligurien ein und am 1. Juli setzte sich das alliierte Heer von Busca in Marsch.

## Der stark befestigte Kriegshafen Toulon

Das Arsenal von Toulon war der Hauptstützpunkt der französischen Mittelmeerflotte und laut *Jean Donneau de Visé*<sup>2</sup> für die damalige Zeit modernst mit Werkstätten und Schiffsbau-einrichtungen ausgerüstet. Dieselbe Quelle nennt »dass laut Berechnungen in Toulon bis zu 567 Kanonen aus Bronze und



Modell des Kriegshafens von Toulon um 1707. So ähnlich sah *Prinz Eugen* Toulon.

(<http://www.fortified-places.com/reliefs/toulon.html>)

3.036 aus Gußeisen vorhanden waren.

Außerdem waren 16 Schiffe 1. Ranges, acht 2. Ranges, 24 3. Ranges, sechs 4. Ranges, vier Fregatten, vier Korvetten, fünf Mörserschiffe, acht Feuerschiffe, drei Nachschubschiffe und 10 andere Fahrzeuge im Hafen.

Das Arsenal und die Festung von Toulon waren auf Anregung von Marineminister *Colbert* vom berühmten französischen Festungsbaumeister *Vauban* in den Jahren 1679 bis 1707 erweitert und modernisiert worden.<sup>3</sup> Damit war 1707 die Festung Toulon in bestem Zustand und sehr stark armiert.

## Der Marsch nach Toulon

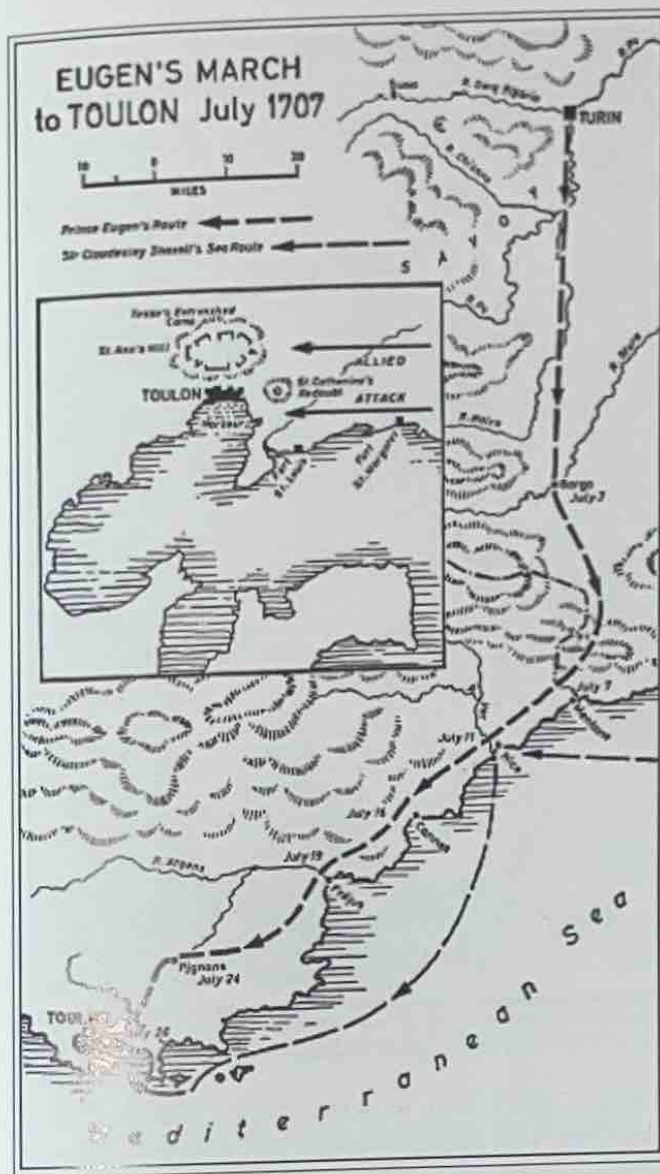
*Prinz Eugen* begann Anfang Juli 1707 mit rund 38.000 Sol-

<sup>2</sup> Donneau de Visé, Jean, *THE HISTORY Of the Remarkable SIEGE of TOULON, Attacked by the English and Dutch by Sea, and the Duke of Savoy by Land, in the Year 1707*, S. 11/12

<sup>3</sup> Peter, Jean, *Vauban et Toulon*, S. 103 ff.

<sup>1</sup> Donneau de Visé, Jean, *THE HISTORY Of the Remarkable SIEGE of TOULON, Attacked by the English and Dutch by Sea, and the Duke of Savoy by Land, in the Year 1707*, S. 11/12





Der Marschweg der Truppe unter Prinz Eugen nach Toulon im Juli 1707 (aus Paoletti).

daten den Marsch nach Südfrankreich. Die ihm unterstellten Truppen kamen aus deutschen Territorien und von Savoyen, unter dem Kommando von Herzog Viktor Amadeus II. von Savoyen. Ohne das habsburgische Korps war Prinz Eugens Truppe nicht so stark und außerdem kam es immer wieder zu Meinungsverschiedenheiten unter den alliierten Kommandanten.

Auf französischer Seite standen die Truppen in Südfrankreich unter dem Kommando von Marschall René de Froulay de Tessé, der die Verteidigung sowohl von Savoyen und der Provence vorbereitete. Als der Vormarsch Prinz Eugens erkannt wurde, begannen die Franzosen auch Truppen aus Spanien und Flandern zur Verstärkung nach Südfrankreich in Marsch zu setzen – aber das dauerte natürlich einige Wochen.

Am Fluss Var konnten französische Verschanzungen durch das alliierte Heer mit Hilfe von Landungstruppen der britisch-niederländischen Flotten und deren Kanonen am 11./12. Juli überwunden werden. Das befestigte Antibes wurde umgangen und auch nicht belagert, was dann den Franzosen ermöglichen sollte, später den alliierten Nachschub empfindlich zu stören.

Der Marsch entlang der Bergstraßen von Nizza nach Toulon war sehr anstrengend mit durchschnittlichen Marschleistungen von 15 km pro Tag – für die damaligen Wegbedingungen eine gute Leistung.

Im Juli 1707 war der Sommer sehr heiß und die über Cannes und Frejus vormarschierende alliierte Truppe litt unter dem Mangel an Lebensmitteln und Wasser. Am 26. Juli trafen die Alliierten vor Toulon ein.

### Die Blockade zur See

Schiffstyp	Großbritannien 1707 im Mittel- meer	Niederlande 1707 im Mit- telmeer	Frankreich 1707 im Mit- telmeer
Linien-schiff 80 – 100 Kanonen	12	2	14
Linien-schiff 50 – 79 Kanonen	19	13	31
Linien-schiff 20 – 49 Kanonen	11	1	11
Sonstige Schiffe	16	9	20

Tabelle: Kräfteverhältnis 1707 im Mittelmeer.

Toulon war eine Festung die landseitig von acht Bastionen im Halbkreis geschützt wurde und auch die kleine und große Reede war durch Befestigungsanlagen gesichert. Zusätzlich gab es noch befestigte Lager und Geschütz-batterien und auch Schiffe der Flotte konnten zur Verteidigung eingreifen.

Die Alliierte-Flotte für den Angriff auf Toulon setzte sich aus 31 britischen und 15 holländischen Linienschiffen und über 20 kleineren Kriegsschiffen zusammen. Das britische Kommando führte Admiral Sir Cloudesley Shovell, das holländische Vize-Admiral Philips van der Goes.

Die Tabelle zum Kräfteverhältnis im Mittelmeer 1707 zeigt, dass die alliierte Flotte auf dem Papier fast dieselbe Stärke hatte als die französische Mittelmeerflotte. Allerdings dürften die alliierten Schiffe, die ins Mittelmeer entsandt wurden und fern der eigenen Stützpunkte waren, wenn man vom 1704 neu eroberten Gibraltar und im September 1706 besetzten Mallorca und Ibiza absieht<sup>4</sup>, in einem besseren Zustand gewesen sein, als die Schiffe in Toulon, die durch den französischen Finanzmangel unter reduzierter Wartung litten<sup>5</sup>.

Ab Mitte Juli kreuzte die alliierte Flotte in den Gewässern

<sup>4</sup> Die aber nicht die Infrastruktur einer Flottenbasis sondern nur eines geschützten Ankerplatzes boten.

<sup>5</sup> Nach John Hely Owen hatte der Französische König Louis XIV. aus Finanzmangel schon seit einiger Zeit beschlossen, dass er sich eine weitere Ausrüstung der Flotte nicht mehr leisten konnte. Es waren nach Owens Angaben nur mehr 3000 Seeleute in Toulon.



vor Toulon, und nahm sich den Hafenort Hyères ca. 10 Kilometer östlich von Toulon als Landstützpunkt. Zwei Schiffe kreuzten immer an der Küste zwischen Antibes und Monaco um dort den Seeweg zu kontrollieren.

Unter Rear-Admiral Sir *Thomas Dilkes* kreuzten von Hyères folgende Schiffe: CHICHESTER (80), SOMERSET (80), REVENGE (70), LENOX (70), RESTORATION (70), DUNKIRK (64), ROMNEY (54), WINCHESTER (54), TRYTON (48), MILFORD (36), FALCON (32), ENTERPRISE (24), ALDBOROUGH (24), das Feuerschiff VULCAN, die Sloop WEASEL und vier bis fünf niederländische Schiffe.

Vor Sanary rund 10 km westlich von Toulon kreuzten unter Vice-Admiral *George Byng* die Linienschiffe ROYAL ANN (100), CORNWALL (80), NEWARK (80), ELISABETH (70), MONMOUTH (70), SWIFTSURE (66), TILBURY (54), eine kleine Fregatte und ein Feuerschiff sowie vier bis fünf niederländische Schiffe. SAINT GEORGE (96) kam Anfang August dazu.

## Die Belagerung Toulons

Die alliierten Generäle bestiegen zu Beginn der Belagerung den Mont Faron und besichtigten die Lage in Toulon und im Hafen. Die Stärke der französischen Verteidiger wurde damals auf bis zu 30.000 Mann geschätzt – auf jeden Fall sehr stark.

Der Stabskapitän Sir *John Norris* war in Vertretung von Admiral *Shovell* dabei und berichtete das er in den beiden Hafenbecken über 40 Schiffe gezählt hatte, wie es ihm schien aber gerüstet und teilweise ohne Masten. Es schien dass die Schiffe nebeneinander vertäut waren, die meisten im westlichen Becken. Damit war klar, dass ein Auslaufen der französischen Flotte zur Schlacht nicht erfolgen würde. Es war nur mit dem Ausbruch von einzelnen Schiffen zu rechnen, was die Seeblockade für die Alliierten vereinfachte.

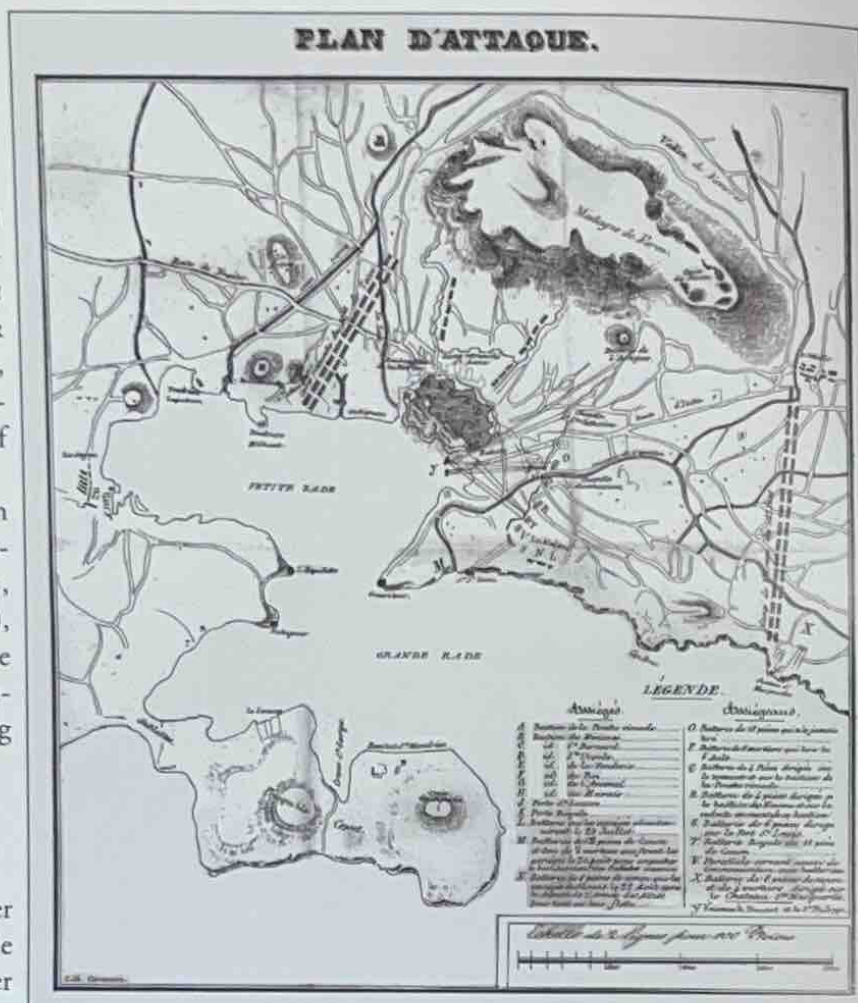
Prinz Eugen fand seine Truppen zu schwach und erschöpft um sofort anzugreifen – aber der britische Admiral *Shovell* bestand im Namen der Seemächte auf einen sofortigen Angriff und Prinz Eugen fügte sich. Allerdings weigerte sich die britisch-niederländische Flotte die Seeseite anzugreifen, die auch sehr schwer befestigt war.

Inzwischen waren bei den Franzosen auch die ersten Verstärkungen aus Spanien eingetroffen.

Am 30. Juli 1707 griffen die Alliierten erstmals an und eroberten in Folge die Höhen von Santa Catarina und la Malue. Dort wurden dann Geschütze aufgeföhren, welche die Stadt, Teile des Hafens und weitere Befestigungen beschießen konnten.<sup>1</sup>

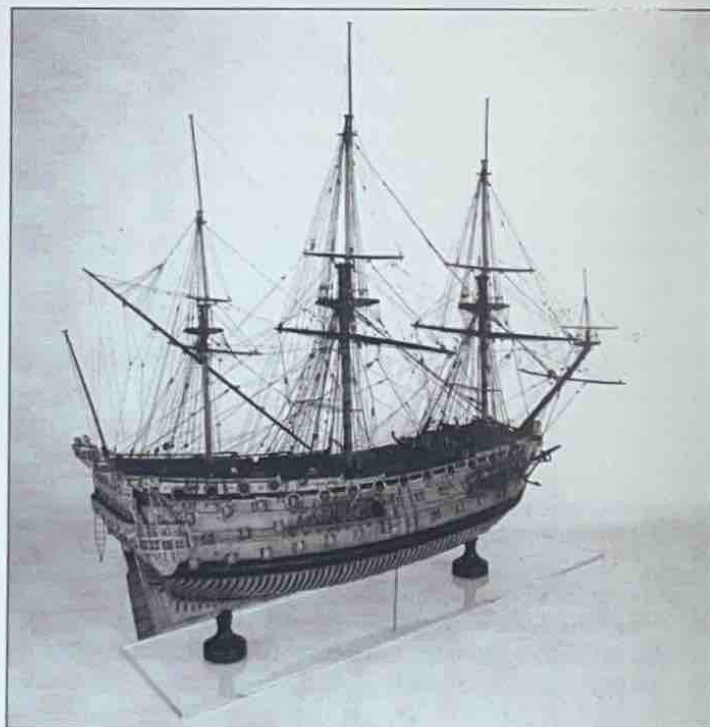
Obwohl in der Geschichtsschreibung von der Belagerung von

<sup>1</sup> Arneht, Alfred, *Prinz Eugen von Savoyen*, Erster Band, 1663-1707, S. 431



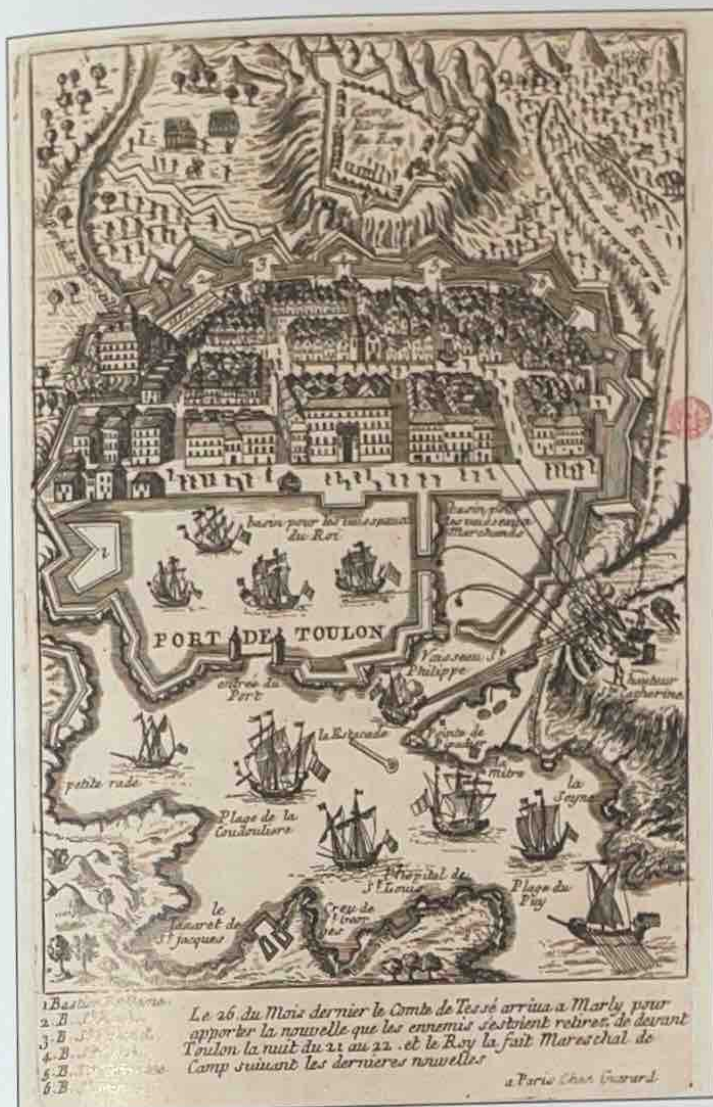
Die Lagekarte zur Belagerung von Toulon im August 1707 (Laindet 1834).

Toulon gesprochen wird, ist es festzuhalten, dass die Festung nur im Osten und teilweise Norden von alliierten Landtruppen belagert und angegriffen wurde. Im Westen blieb die Landverbindung für die Franzosen in die Provence offen. Zur



Modell des britischen Linienschiffs SAINT GEORGE (96) von 1701 (US Naval Academy Museum)





Eine zeitgenössische französische Darstellung der Belagerung

See wurde Toulon von der britisch-niederländischen Flotte blockiert.

Ganz genau lässt sich die Anzahl (45 oder 46) der während der Belagerung in Toulon liegenden französischen Linienschiffe aus den vorliegenden Quellen nicht festlegen.

Es ist auch zu beachten dass die damalige Lebensdauer der französischen Linienschiffe aus Holz etwa 20 Jahre<sup>2</sup> betrug, abhängig von der Qualität des Baumaterials und des Baus. Daher waren sicher einige Schiffe, die 1707 in Toulon lagen am Ende ihrer Karriere und nicht mehr seetüchtig.

In der Nacht von 31. Juli auf 1. August 1707 kehrten 8 französische Galeeren von einer Aktion an der italienischen Küste nach Toulon zurück, wurden aber gleich nach Marseille weiterbeordert.

Etwa 2.400 Kanonen wurden von den Kriegsschiffen zur Verteidigung der Festung oder einfach nur Lagerung an Land gebracht.<sup>3</sup> Die maximale Gesamtanzahl der Kanonen an Bord der 45 Linienschiffe im Jahr 1707 lag am Papier bei rund

<sup>2</sup> Dies ergibt sich aus dem Vergleich der Lebensdauer aus den französischen Flottenlisten und einer Statistik von Ctd Alain Demerliac in seinem Werk von 1995, nach der die Linienschiffe jener Epoche bei der Außerdienststellung durchschnittlich ein Alter von 23 Jahren hatten.

<sup>3</sup> Académie du Var, *Le Siège de Toulon en 1707*, S. 62

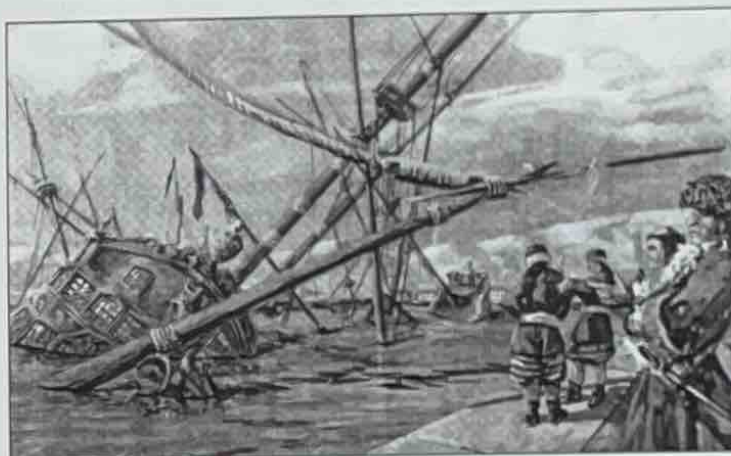
3.778, in Realität werden es wohl um 1.000 Stück weniger gewesen sein.

Das war eine gewaltige Verstärkung der Landbefestigungen. Dabei wurden die Kanonen offensichtlich von den größeren Linienschiffen genommen, deren Einsatz man im Moment nicht plante. Die angelandeten Kanonen wurden auch von den ausgeschifften Seeleuten, ca. 3.000 Mann, an Land bedient.

### Selbstversenkung

Nachdem mit dem möglichen Verlust von Toulon gerechnet wurde kam vom französischen König Louis XIV. der Befehl, im diesem Falle die französische Kriegsflotte in Toulon selbst versenkt werden sollte, um dem Gegner einen rasche Zugriff auf die Flotte und Abtransport bis zur dann geplanten Wiedereroberung durch das anmarschierende Entsatzheer zu verwehren. Nach dem ab 1705 die finanziellen Mittel für die französische Marine stark gekürzt wurden und viele Schiffe teilweise abgerüstet und ohne Wartung mit verringerter Besatzung in Toulon lagen, dürfte dieser Entschluss nicht allzu schwer gefallen sein.

Daher traf der Marinekommandant von Toulon, *Joseph Andrault Comte de Langeron*, am 1. August 1707, nachdem die Alliierten durch ihre ersten Erfolge Teile des Hafens<sup>4</sup> mit ihren Kanonen beschießen konnten, die Entscheidung die nicht benötigten großen Linienschiffe in flachem Wasser selbst zu versenken.



Ein Teil der selbstversenkten Schiffe im Hafen von Toulon  
(aus Académie du Var 2008)

<sup>4</sup> Bei einer maximalen Schussweite der damaligen schweren Geschütze von bis zu 3.000 m lag nach der Eroberung der Höhe Saint Catherine fast der gesamte Hafen, das Arsenal und die Stadt in Reichweite der alliierten Kanonen. Allerdings lag etwa die Hälfte der Reede nach Westen hin außerhalb der Reichweite. Aber die Schiffe lagen ja nach den zeitgenössischen Angaben im Neuen und Alten Hafenbecken.



Belagerung von Toulon 1707.<sup>1</sup> Dessert listet die Belagerung von Toulon unter den Seeschlachten.

Batailles navales du règne de Louis XIV				
Combats	Vaisseaux perdus			
	France	Hollande	Angleterre	Espagne
Solebay (7/6/1672)	0	3	4	
Schönenveld (7/6/1673)	0	(1) (a)	0	
Walcheren (14/6/1673)	0	0	0	
Le Texel (21/8/1673)	0	0	(a)	
Iles Lipari (11/2/1675)	0			1
Alicudi (8/1/1676)	0	1		0
Agosta (22/4/1676)	0	0		0
Palermo (2/6/1676)	0	3		4
Tobago (3/3/1677 et 6/12/1677)	3	6		
Ouessant (13/7/1677)	0	0		
Ouessant (17/3/1678)	0	0		
Bantry (11/5/1689)	0		0	
Béziers (10/7/1690)	0	7	1	
Burfleur (29/5/1692)	0	0	0	
« La Hougue » (1-3/6/1692)	15	0	0	
Lagon (28/6/1693)	0	2	0	
Vigo (22/10/1702)	15	0	0	(15)
Velez-Málaga (24/8/1704)	0	(1) (a)	0	
Gibraltar (21/3/1705)	5	0	0	
Toulon (8/1707)	15 (b)	0	0	
TOTAL	53	22	5	

Die Seeschlachten während der Regierungszeit von König Louis XIV. Durch diese Seeschlachten gingen 53 Linienschiffe verloren, davon 15 in Toulon 1707. (aus Dessert)

Dessert beschreibt auch, dass durch lange andauernden Krieg die Kassen des französischen Staates leer waren und es nicht mehr möglich war, die Verluste von Toulon nach 1707 zu ersetzen.<sup>2</sup> Diese Verluste beeinflussten auch die Kampfmoral der französischen Marine sehr, es sollten für viele Jahre<sup>3</sup> keine großen Flottenverbände mehr den Kampf mit Großbritannien und Holland suchen. Es blieben aber die Kämpfe kleiner Schiffsverbände auf allen Weltmeeren.

Dessert schreibt auch: »Toulon war mehr eine schwere moralische Niederlage, als ein Rückschlag zur See. Der Feind trieb hier ohne schweren Kampf und Sieg die französische Marine in den Selbstmord. (...) Die Selbstversenkung zeigte die Probleme in der Führung der Marine auf, die entweder durch feige oder unfähige Führer verloren gegangen war.«<sup>4</sup>

### Analyse der Flottenlisten 1707 und 1708

Der Autor dieses Artikels hat die französischen Flottenlisten von 1707 und 1708 für das Department Toulon mit den Verzeichnissen der französischen Schiffe von Jean-Michel Roche<sup>5</sup>

und Alain Demerliac<sup>6</sup> für diesen Zeitraum verglichen und die Schiffsschicksale ausgewertet.

Dabei fällt auf, dass zwar alle Linienschiffe 1. Ranges in der Flottenliste vom 1. Jänner 1708 noch geführt werden, aber von den 16 nur mehr eins (CONQUERANT) nach Umbau wieder aktiv zur See fuhr. Von den 45 Linienschiffen kamen nach der Auswertung des Autors 22 nach der Belagerung 1707 nicht mehr zum Einsatz. Von diesen 22 Linienschiffen waren folgende auf Grund der schweren Schäden vollkommen seeunfähig:

FOUDROIAN (104), SOLEIL ROYAL (104), SAINT PHILIPPE (92), TONNANT (90), COURONNE (76), EXCELLENT (68), ECUEIL (66), ZELANDE (60), LAURIER (60), EOLE (58), SAINT LOUIS (58), SAGE (54), FORTUNE (54), PERLE (52).

### Nur 23 Linienschiffe sahen wieder Einsatz auf See.

Für 1. Jänner 1707 bzw. 1708 verzeichnet die französische Flottenliste für das Department Toulon:

Schiffstyp	1. 1. 1707	1. 1. 1708	verloren 1707	nicht mehr im Einsatz nach 1707
Schiffe 1. Ranges	15	16	0	15
Schiffe 2. Ranges	8	8	0	1
Schiffe 3. Ranges	23	21	2	8
Schiffe 4. Ranges	6	5	0	1
Schiffe 5. Ranges	0	0	0	0
Fregatten - leicht	4	4	0	1
Galiotes & bombes Mörserschiffe	5	5	0	1
Brulots Feuerschiffe	8	8	0	0
Flutes Nachubschiffe	3	3		
Korvetten und große Barken	4	4		
Sonstige Schiffe	10	10		

Anzahl der Schiffe für das Department Toulon 1707 und 1708 aus den französischen Flottenlisten und der Schwächung durch die Auswirkungen der Belagerung. Auf dem Papier der Flottenlisten blieben auch die seeunfähigen Hulks erhalten.

### Zur Frage des Alters der französischen Flotte

Zwischen 1694 und 1724 wurden in Frankreich keine Linienschiffe 1. Ranges gebaut, wie überhaupt nach dem »Bauboom« der französischen Flotte Anfang der 1690er Jahre aus finanziellen Gründen der Flottenbau auf Sparflamme war. Von 1700 bis 1712 wurden in Frankreich nur 10 Linienschiffe 2. Ranges und 10 Linienschiffe 3. Ranges gebaut – das reichte bei weitem nicht aus die Verluste auszugleichen und erklärt auch den Niedergang der französischen Flotte. Auch

<sup>6</sup> Demerliac, Alain Cdt, *Le Marine de Louis XIV, Nomenclature des vaisseaux du Roi-Soleil de 1661 à 1715*

<sup>1</sup> Dessert, Daniel, *La Royale, Vaisseaux et marins du Roi-Soleil*, S. 271, 332

<sup>2</sup> Dessert, Daniel, *La Royale, Vaisseaux et marins du Roi-Soleil*, S. 184

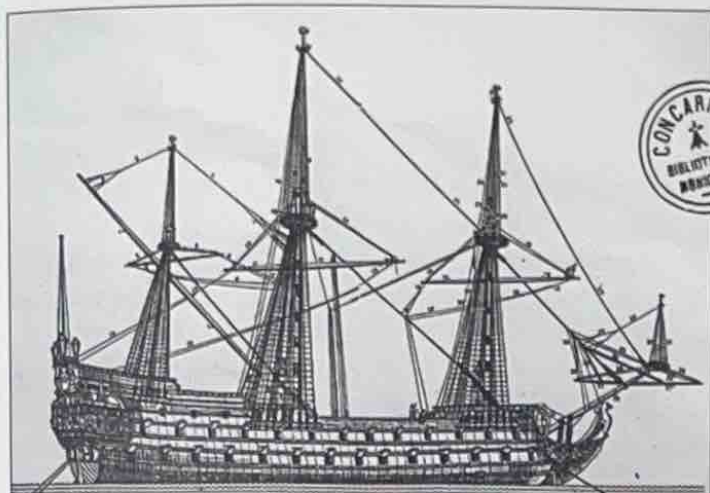
<sup>3</sup> Erst ab 1744 kam es wieder zu größeren Seeschlachten zwischen Frankreich und Großbritannien

<sup>4</sup> Dessert, Daniel, *La Royale, Vaisseaux et marins du Roi-Soleil*, S. 285

<sup>5</sup> Roche, Jean-Michel, *Dictionnaire des Bâtiments de la Flotte de Guerre Française de Colbert à nos jours, Tome I, 1671-1870*



an Fregatten 1. und 2. Ranges wurde 1700 bis 1712 nur 10 Einheiten in Dienst gestellt.



Ein französisches Linienschiff 3. Ranges (FOUGEUX, 1696) mit 54 Kanonen.

### Ein Kriegsgeheimnis

Dabei ist sicher zu beachten, dass wenn der Zustand eines wieder gehobenen Schiffes so schlecht war, dass es nicht wieder seefähig hergestellt werden konnte, dies damals sicher ein Kriegsgeheimnis war, dass dem Gegner nicht zu Ohren kommen sollte. So hat man wahrscheinlich damals für die Dauer des Krieges den einen oder anderen Hulk bewusst nicht abgewrackt, um den Agenten, die die Schiffsrümpfe im Hafen abzählten und meldeten, über die tatsächliche Stärke zu täuschen.

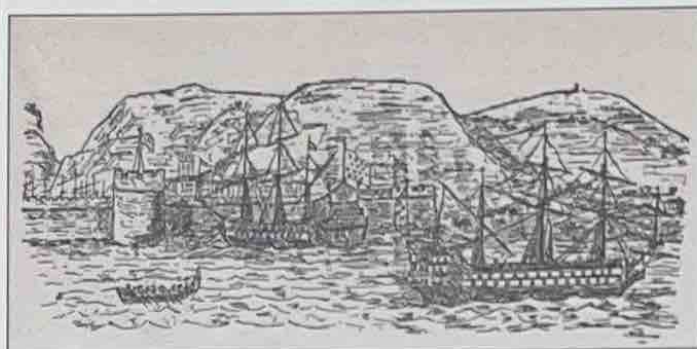
Auch in den zeitgenössischen französischen Berichten, die auch ins Englische übersetzt wurden, wurde der Schaden in Toulon und in der Kriegsflotte als minimal dargestellt. So schrieb *Donneau de Visé*<sup>7</sup> dass die französischen Landbatterien den Angriff der alliierten Mörserschiffe am 21./22. August 1707 am zweiten Tag vertrieben hätten und »Diese Batterie hielt die Mörserschiffe zurück und zwang diese sich zurückzuziehen, so dass das gesamte Bombardement uns nur zwei alte Schiffe, die SAGE und die FORTUNE, die seit 10 Jahren nicht zur See gefahren waren, kostete. Der Rest der Schiffe des Königs, fünfzig in der Anzahl, das Arsenal und die Magazine erhielten keinen Schaden«.

Nachdem dieser Bericht auch 1746 ins Englische übersetzt wurde, fand diese Darstellung Einzug in die Geschichtsschreibung.

Die SAGE war erst 1702 in Dienst gestellt worden und nahm auch an der Seeschlacht vor Malaga 1704 teil, FORTUNE kam 1690 in Dienst und war ebenfalls bei der Schlacht von 1704 aktiv, die Schäden an den anderen Schiffen und in der Stadt waren zum Teil schwer – also entsprachen die Aussagen von *Donneau de Visé* nicht den Tatsachen – aber wer gibt schon gerne freiwillig Verluste zu. Man wollte seitens Frankreichs sicherlich nicht den Sieg von Toulon durch die Veröffentli-

chung der Tatsache schmälern, dass ein wesentlicher Teil der eigenen Mittelmeerflotte dabei außer Gefecht gesetzt wurde.

Am Papier wurden die nicht mehr seefähigen Schiffe bis zum Ende des Spanischen Erbfolgekrieges 1713/1714 aber weitergeführt um Stärke vorzutäuschen – aber auf den Meeren war die französische Flotte nur mehr in kleineren Verbänden aktiv. Auch hatte das Unentschieden der großen Seeschlacht vor Malaga im August 1704 dazu geführt, dass König *Louis XIV.* das Vertrauen in seine Flotte verlor<sup>8</sup> und die Mittel zur Reparatur und Erhaltung der schwimmenden Einheiten stark gekürzt wurden. Damit konnten die Schäden von Toulon 1707 nicht mehr gut gemacht werden.



Französische Linienschiffe vor Toulon 1707.

Und die französische Geheimhaltung war anfangs erfolgreich, noch im Juni 1708 besprach die britische Regierung Maßnahmen, um die eigene Flotte vor Angriffen einer überlegenen französischen Flotte aus Toulon zu schützen.<sup>9</sup>

Aber als in weiterer Folge keine französischen Großverbände mehr aus Toulon ausliefen, wurde dies relativ rasch registriert.

### Ergebnis für die Lage zur See im Mittelmeer

Damit war die erfolglose Belagerung Toulons durch *Prinz Eugen* zwar ein Misserfolg zu Lande, der aber das Stärkeverhältnis zur See entscheidend beeinflusste.<sup>10</sup> Quasi ein Seesieg zu Lande – etwas spitz formuliert.

Die französische Geschichtsschreibung<sup>11</sup> für Toulon nennt jedenfalls drei Selbstversenkungen (»sabordage«) der Flotte im Hafen: 1707, 1793 und 1942.

### Wird fortgesetzt

<sup>8</sup> Corbett, Julian Stafford, *England in the Mediterranean, Volume II*, S. 276

<sup>9</sup> Owen, John Hely, *War at Sea under Queen Anne 1702-1708*, S. 191

<sup>10</sup> Die neuere französische Geschichtsschreibung (*Dessert* 1998, *Buti* 2007) listet Toulon 1707 mit dem Verlust von 15 Linienschiffen unter den großen Niederlagen der französischen Flotte jener Epoche.

<sup>11</sup> Devautour, Paul, Vidal, M., *La Provence dans L'Histoire*, S.33

<sup>7</sup> *Donneau de Visé, Jean, THE HISTORY Of the Remarkable SIEGE of TOULON, Attacked by the English and Dutch by Sea, and the Duke of Savoy by Land, in the Year 1707*, S. 23



# Die »Marinelok« von Harlesiel

Detlef Ollesch



Was hat eine Feldbahn-Lokomotive in einem Magazin wie »Österreich Maritim« zu suchen?

Eigentlich nichts. Es sei denn, sie kann in ihrem Lebenslauf Dienstjahre bei der Marine oder sonst irgendwie im maritimen Bereich aufweisen.

Und genau das ist bei der hier abgebildeten zweiachsigen Diesellok vom Typ OMZ122 F der Fall.

Unter der Fabriknummer 36708 bei Deutz in Köln für die Deutsche Kriegsmarine gebaut und an diese am 10. Januar 1941 ausgeliefert, war sie zuerst beim Marinehafenbauamt Helgoland und ab 1943 für das Marine-Artillerie-Nebenzeugamt Wilhelmshaven auf der 1000-mm-Spur der Insel Wangerooge im Einsatz.

Im Mai 1946 zunächst von der Gemeinde Wangerooge übernommen, zog die 4,30 Meter lange und 1,45 Meter breite Lokomotive von 1947 bis zu ihrer Außerdienststellung 1965 Menschen und Material auf der Insel Spiekeroog.

1969 ging sie an den Deutschen Eisenbahn-Verein e. V., in Bruchhausen-Vilsen, der sie allerdings nicht mehr im Fahrdienst einsetzte.

Vom November 1998 bis Juni 1999 vom Verein BeKA e.V. in Wilhelmshaven restauriert, steht sie seit Juni 2000 als Denkmal am Hafen von Harlesiel.

*Gut zu sehen der Mittelpuffer und die Anhängervorrichtung.*





# Sektion Historiker

Robert A. Tögel

## Gestern, heute, morgen ...

### Gestern.

Das Jahr 2014 war übertoll mit historischen Jubiläen und hat uns beinahe überfordert.

Das Jahr 2015 ist da etwas »magerer«.

Für uns von Bedeutung ist allerdings auch »60 Jahre Österreichisches Bundesheer«, wenn uns auch der momentane Zustand nicht feierlich stimmt.

2016 allerdings wird uns wieder vermehrt fordern.

### Heute.

Stammtisch Wien.

Wir haben durch eine Abstimmung unserer Freunde am Stammtisch beschlossen, das Restaurant THE VIEW bei der Wiener Reichsbrücke als Stammlokal zu verwenden. Der Besitzer des Lokals war über unsere Entscheidung sehr beeindruckt und hat den Raum maritim gestaltet.

Die Ausstattung für Vorträge wurde von uns funktionell vorbereitet: Beamer, Laptop, Projektortisch, Leinwand.

Außerdem haben wir beschlossen, möglichst an jedem Stammtisch einen Bericht oder Vortrag zu bieten.

Dadurch haben wir erreicht, dass der Stammtisch für die Allgemeine Sektion, die Historiker und Modellbauer wieder sehr gut besucht wird. Im Jänner berichtete ich über das Kriegsjahr 1914 und im Feber führte uns unser Schiffsbauspezialist DI Dietrich Fischer wieder in die Schiffstechnik ein.

»Na da kommt ja Freude auf!«

Wer gerne bei uns einen Vortrag halten will, oder jemanden kennt, den er uns zuführen will, soll sich bitte mit mir in Verbindung setzen. Themen und Daten findet man auf unserer Internetseite.

### Bücher-Schapp der FHS-Historiker.

Diese neue Institution hat sich bereits bewährt. Wir bekommen Informationen und Ansichtsmuster neuer Fachbücher, die wir sowohl beim Stammtisch, als auch auf unserer Homepage vorstellen.

Am Stammtisch kann man diese sogar »begreifen« und einige davon auch gleich mitnehmen.

Buchbesprechungen sind auch im Bücher-Schapp zu finden: [www.fhsaustria.com/sektionen/historiker/bucherschapp](http://www.fhsaustria.com/sektionen/historiker/bucherschapp)

Besonders gefreut hat mich, dass Wilhelm M. Donko einen Reiseführer über den Haupthafen der k.(u.)k. Kriegsmarine POLA/PULA zusammengestellt hat, der auch schon verfügbar ist.

Ein interessantes Buch ist über das 100-jährige Jubiläum der Pioniertruppe in Melk erschienen. Autor und Redaktion der



Einzug der Pioniertruppe in Melk 1913.



Gastbeiträge Vzt Felix Höbarth.

Unser Freund Helmut Malign hat sein neues Buch »Die Torpedos in der k.u.k. Kriegsmarine« im Feber im HGM präsentiert. Einige von uns haben das Buch bereits.

### Morgen.

Für das Jahr 2015 sind einige Vorträge in Vorbereitung – Informationen über Themen und Ort folgen rechtzeitig.

Wir bereiten derzeit auch wieder ein Angebot von historisch gestalteten Erinnerungs- und Dekorationsstücken vor.

- Flaggen der k.u.k. Kriegsmarine und Handelsschiffe
- gestickte Embleme (für unsere Bordjacken und Blazer)
- Offiziers- und Matrosenkappen sowie gestickte Kappenbänder

Wir werden entsprechende Angebote vorbereiten und Euch bitten, Bestellungen abzugeben. Damit wollen wir teure Lager verhindern.

Nach dem Sommer wollen wir wieder einen interessanten Ausflug veranstalten, der auch demnächst ausgeschrieben werden wird. Wir sind auch hier aktiv.

Herzlichen Dank

für eine harmonische Sektions-Tätigkeit und herzlichen Dank für Ratschläge, Hinweise und Nachrichten.

Euer Robert A. Tögel mit seinem Historiker Team.





## Sektion Allgemein

Gedenktage der k.u.k. Kriegsmarine vor 100 Jahren — 1915  
zusammengestellt von Oliver Trulei



Am 2. Februar sinkt durch Minenexplosion der französische Zerstörer DAGUE vor Antivari. (Bericht im nächsten »Österreich Maritim«)

Am 27. April gelang es *Georg Ritter von Trapp* den französischen Panzerkreuzer LEON GAMBETTA mit U5 zu versenken. 1924 erhielt er hierfür das Ritterkreuz des Militär-Maria-Theresien-Ordens.

Als erste Antwort auf die italienische Kriegserklärung beschoss das Gros der k.u.k. Kriegsmarine am 24. Mai im Morgengrauen die italienischen Häfen Ancona, Senigallia, Rimini und Porto Corsini. Dabei wurde der italienische Zerstörer TURBINE versenkt.



Am 8. Juni gelang es L48 (*Klasing, Fritsch*) das italienische Marineluftschiff CITTÀ DI FERRARA in Brand zu schießen, so daß das Luftschiff niedergehen mußte.

Am 18. Juli gelang es Linienschiffsleutnant *Rudolf Singule* mit U4, den italienischen Panzerkreuzer GIUSEPPE GARIBALDI zu versenken. 1929 erhielt er hierfür das Ritterkreuz des Militär-Maria-Theresien-Ordens.

Am 5. August versenkt *Georg Ritter von Trapp* das italienische U-Boot NEREIDE.

Am 8. August läuft vor der Einfahrt in die Lagune von Venedig *Egon Lerch* mit U 12 auf eine italienische Mine. Die gesamte Besatzung fand den Tod.



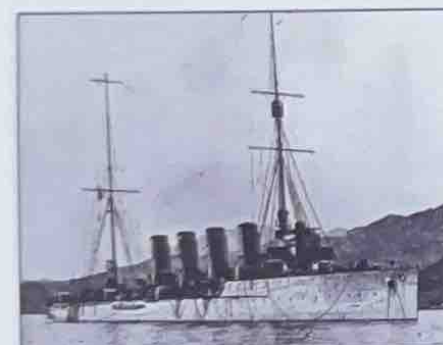
Am 12. August griff *Karl Strnad* mit U3 erfolglos den italienischen Hilfskreuzer CITTÀ DI CATANIA an und wurde beim Rammversuch des Gegners beschädigt. Das beschädigte Unterseeboot wurde am nächsten Tag im Morgengrauen vom französischen Zerstörer BISSEON entdeckt und mit Artillerie versenkt. Der Kommandant blieb freiwillig im sinkenden Boot. Mit ihm kamen 7 Mann ums Leben.

Am 17. August sinkt das italienische Unterseeboot JAJLA im Golf von Triest auf einer österreichischen Mine.

Am 27. September wurde das italienische Schlachtschiff BENEDETTO BRIN von Agenten des k.u.k. Marineevidenzbüro (Marinegeheimdienst) im Hafen von Brindisi versenkt.

In der Nacht vom 4. auf den 5. Dezember unternahm der Rapidkreuzer NOVARA mit den Torpedofahrzeugen HUSZÁR, TURUL, PANDUR, WARASDINER und den Torpedobooten 61T, 66F, 67F einen Vorstoß gegen San Giovanni di Medua. Dabei wurden im Hafen zwei Dampfer und acht Trabakel versenkt. Auf dem Rückweg wurden durch WARASDINER 27 Mann des gestrandeten französischen U-Bootes FRESNEL gefangen genommen und das Boot durch Artillerie zerstört.

Bei einem Vorstoß am 30. Dezember nach Durazzo von Rapidkreuzer HELGOLAND und den Torpedofahrzeugen BALATON, CSEPEL, TÁTRA, LIKA und TRIGLAV wurde das französische U-Boot MONGE gerammt und versenkt. Bei der späteren Beschießung von Durazzo erhielten LIKA und TRIGLAV Minentreffer und gingen verloren. Im anschließenden Seegefecht mit überlegenen Einheiten gelang es Linienschiffskapitän *Seitz*, quer über die Adria bis nach Bari gejagt, bei Nacht nach Sebenico zu entkommen.



Rapidkreuzer HELGOLAND.

LSchlt. Karl Strnad.



## Gedenktage für bedeutende Persönlichkeiten der k.(u.)k. Kriegsmarine

**Vor 240 Jahren – 1775**

Am 8. Mai wurde in Fermo/Kirchenstaat, der spätere Kontreadmiral *Michael Freiherr Accurti* geboren. 1814 kommandierte er die Gardaseeflotte. 1817 begleitete er mit der Fregatte AUGUSTA die Fregatte AUSTRIA unter Linienschiffskapitän *Pasqualigo* nach Brasilien, um die Erzherzogin *Leopoldine* zu ihrem Bräutigam Dom *Pedro* zu bringen. 1824 erhielt er das Kommando der Levante-Eskadre, wurde aber bereits Ende September 1826 aus Gesundheitsgründen abberufen. Er starb am 5. Februar 1850 in Venedig.

**Vor 230 Jahren – 1785**

Am 24. Mai wurde in Venedig, der spätere Kontreadmiral *Franz Freiherr von Bandiera* geboren. *Bandiera* nahm unter anderem an der Reise nach Brasilien teil, bewährte sich bei der Bekämpfung der Seeräuberei im westlichen Mittelmeer. Für seine Erfolge erhielt er die relative hohe Auszeichnung des Ordens der Eisernen Krone 2. Klasse. 1828/29 kommandierte er eine Expedition gegen Marokko und zeichnete sich vor allem beim Gefecht bei El Araish (3. Juni) aus. Man sprach sogar vom Maria Theresien Orden, doch unterließ er die Eingabe und begnügte sich mit dem Kommandeurkreuz des Leopold Ordens. 1833/34 brachte er mit der Fregatte GURRIERA polnische Flüchtlinge nach Amerika. Den Höhepunkt seiner Karriere bildet der Feldzug gegen Syrien 1840. Er kommandierte das k.k. Geschwader, wofür er den Orden der Eisernen Krone 1. Klasse erhielt. Das Jahr 1844 brachte für ihn ein unrühmliches Ende seiner glanzvollen Karriere. Seine Söhne *Attilio* und *Emilio* waren Mitglieder eines italienischen Geheimbundes für den sie einige k.k. Kriegsschiffe kapern wollten. Der Plan scheiterte zwar, beide flohen, wurden aber in Neapel verhaftet und hingerichtet. *Bandiera*, der mit beiden auch noch nach deren Desertion korrespondiert hatte und die politischen Ansichten kannte, mußte zurücktreten. Auf eine Anklage wurde verzichtet. Er starb am 16. September 1847 in Carpenedo bei Mestre.

**Vor 210 Jahren – 1805**

Am 21. März wurde der spätere Fregattenkapitän *Ludwig Freiherr von Kudriaffsky* in Wien geboren. Von 1824-1824 war er während des griechischen Freiheitskampfes in der Levante und war Augenzeuge der Schlacht bei Nawarin am 20. Oktober 1827, in der die türkische Flotte vernichtet wurde. 1828/29 war er auf CAROLINA und nahm am Seegefecht von El Araish teil. Von 1833 bis 1837 war er als Diplomat tätig. 1840 machte er die Erstürmung von Saida mit. 1845/46 war der Direktor des Marinekollegiums in Venedig. Danach war er bis 1848 bei der DDSG tätig. 1848 übernahm er die durch den Abfall des größten Teiles der Offiziere und Mannschaft ins feindliche Lager beinahe aufgelösten k.k. Flotte. Die Aufforderung des dreimal überlegenen sardinisch-neapolitanisch-venezianischen Geschwaderkommandanten Admiral Albini zur Übergabe, wies er mit der Erklärung zurück, kämpfen zu wollen. Dadurch imponierte und irritierte er den Gegner, daß dieser nicht angriff. Bald darauf wurde er nach Frankfurt zu Erzherzog *Johann* berufen, um an den Beratungen zur Organisation der deutschen Flotte teilzunehmen. 1851 unterrichtete er Erzherzog *Ferdinand Max* in Marinewissenschaften. Danach war er bis 1865 bei der k.k. Armee in Verwendung und erreichte den Rang eines Feldmarschalleutnants. Er starb am 7. Jänner 1894 in Meran.

**Vor 200 Jahren – 1815**

Am 22. Mai wurde in Venedig der spätere Kontreadmiral *Alphons Freiherr von Wissiak* geboren. 1833 war er auf GURRIERA, die polnische Emigranten nach New York brachte. 1848 wurde er Stabschef beim Eskadrekommanten *Kudriaffsky*. 1851 begleitete er Erzherzog *Ferdinand Max* als Kommandant des Dampfer VOLTA nach Spanien, Portugal und Algier. Danach bewährte er sich als technischer Referent. 1862 wurde er Stellvertreter des Marine-Oberkommandanten. 1864 krankheitsbedingt beurlaubt wurde *Wissiak* mit 16. März 1865 in den Ruhestand versetzt, wobei er erstmals eine Auszeichnung, den Orden der Eisernen Krone zweiter Klasse erhielt und in den Freiherrenstand erhoben wurde. Er starb am 15. Mai 1884 in Theresienau bei Liesing.

**Vor 190 Jahren – 1825**

Am 19. August wurde in Szobotist/Ungarn der späte Admiral und Marinekommandant *Friedrich Freiherr von Pöck* geboren. Nach seiner Ausbildung und Dienst auf verschiedenen Schiffen zeichnete er sich während der Belagerung von Venedig 1848/49 aus. Von 1857-1857 ist er Kommandant der Fregatte NOVARA bei der Weltumseglung. 1864 war er Kommandant des Linienschiffes Kaiser, kam aber nicht mehr ins Gefecht. 1866 war er dem Hauptquartier der Südmee unter Erzherzog Albrecht zugeteilt. 1869 wurde er Stellvertreter Tegethoff als Chef der Marinesektion und nach dessen Tod sein Nachfolger. In dieser Funktion verblieb er bis 1883. Er starb am 25. September 1884 in Graz.



# Sektion OberÖsterreich

Walter Simmerl

Die Traditions-Escadre der K.u.K. Kriegsmarine freut sich, wieder ein neues Vereinsmitglied in ihrer Mitte begrüßen zu dürfen.

Peter Ofner ist begeisterter Segler und an allem was mit Wasser und Schiffen zu tun hat interessiert. Insbesondere gilt sein großes Interesse der k.u.k. Kriegsmarine. Auf seinem Schiff, das er als Charterskipper fährt, sowie bei diversen Regatten setzt er die Kriegsmarineflagge unter der linken Saling. Seiner Erfahrung nach ist den Wenigsten bewusst, wie groß und beherrschend die Kriegsmarine und auch die Handelsmarine mit ihren Übersee-Linien gewesen ist. Wenn er im vorbeisegeln darauf hinweist, dass die meisten alten Leuchttürme aus der k.u.k.-Zeit stammen und die Küste bis Kotor österreichisch war, erntet er jedes Mal nur unglaubliches Staunen. Peter Ofner wird künftig die Traditions-Escadre verstärken und im März bei der Frühjahrsparade in Linz erstmals mit uns mitmarschieren.

Im Juni des Vorjahres heiratete Peter Ofner seine große Liebe in Pörschach am Wörthersee (im denkmalgeschützten Badehaus einer ehemaligen Schwimmschule) in der traditionellen k.u.k. Marineuniform – standesgemäß für einen Kapitän auf einer Terrasse über dem Wasser.

## Buchpräsentation im HGM

Johannes von Liechtenstein – Aus dem Leben eines k.u.k. Seeoffiziers, Hans Sokol

Eine kleine Abordnung der Traditions-Escadre der K.u.K. Kriegsmarine folgte im Jänner d.J. der persönlichen Einladung von Peter Graf Stolberg zu Stolberg, Ordenskanzler des Alten Ordens vom Sankt Georg ins Heeresgeschichtliche Museum.

Oberst Dr. Georg von Hesz hielt im Beisein Ordensgouverneur Prinz Gundakar von Liechtenstein einen interessanten Lichtbildervortrag über das Leben des k.u.k. Seeoffiziers und späteren Ordensgouverneurs des Alten Ordens vom St. Georg, Prinz Johannes von und zu Liechtenstein. Unser lieber Freund Ing. Fritz Marschner unterstützte ihn dabei bravourös. Auch Freund Hans Müller von der Marinekameradschaft Prinz Eugen bereicherte den Auftritt der Marine.

Eine Anmerkung am Rande:

Der Urgroßvater von Hans Müller (3. v. links im Bild), war urkundlich beglaubigter »Fürst Liechtenstein'scher K.u.K. Hofschuhmacher«. Kamerad Hans Müller fertigte sogar 1955 noch selbst Schuhe für Prinz Johannes (geb. 1873, gest. 1959) an.



Peter Ofner mit seiner eben angetrauten Gattin und als Segler



## Hermes Bootbau OG

4209 Engerwitzdorf, Teichweg 2

Tel.: 0043 (0)664 2180621,

Email: werft@hermes-bootbau.at



Die Firma **Hermes Bootbau** hat ihren Betriebsstandort von Luftenberg nach St. Georgen- Engerwitzdorf verlegt. Für Sportive baut die Firma Kanus und Kajaks nach Maß, aus Holz oder Kunststoff, für Anfänger und Fortgeschrittene.

Weitere Dienstleistungen: Reparaturen, Umbauten, Service, Innenausbau aller Boote, Elektrik, Motorservice (Kooperationspartner). Dank dem mobilen Service entfallen teure Kran- und Transportkosten.



# Sektion Modellbau

Vorschau auf 2014

Ein Jahr voller Jubiläen

Robert A. Tögel



## „Modelle erzählen Geschichte.“ „Modelle auf großer Fahrt.“

Das sind unsere beiden Hauptthemen, unter denen wir unsere Veranstaltungen planen und durchführen.

Kaum beginnt ein Jahr wird es schon wieder „dicht“ für uns. Immerhin haben wir im Winterhalbjahr traditionell die Hauptsaison für den Modellbau, so dass wir bei den ersten wichtigen Veranstaltungen im März auch wieder neue Werke präsentieren können.

### Auf „los“ geht's los!

Am ersten März-Wochenende (7. und 8. März) nehmen wir im Marinesaal des Heeresgeschichtlichen Museums in Wien an der „GoModelling“ teil. Die Verlastung unserer Ausstattung und Modelle erfolgt bereits am Donnerstag, den 5. 3., der Aufbau findet am Freitag, den 6.3. statt und am Sonntagabend wird unser Stand abgebaut und alle Dinge in unsere Fahrzeuge verstaут.

Bereits am Donnerstag wird die Standausstattung nach St. Pölten gebracht und aufgebaut. Denn dort startet die Ausstellung „Wunderwelt Modellbau“ im VAZ bereits am Freitag, den 13. März und dauert bis Sonntag, den 15. März. Am Abend erfolgt noch der Abbau – am Montag, den 16. März müssen wir wieder unsere Fahrzeuge entladen und die Ausstattung verstaufen.

Die Freunde, die aktiv mitmachen sind also 9 Tage im vollen Einsatz! Gewaltig – nicht wahr?

Für das erste März-Wochenende stellen wir Modellbauer noch Modelle und Ausstattungen für einen Messestand auf der Bootmesse in Tulln (6. bis 8. März) zur Verfügung.

### Ausbau unserer Lagermöglichkeiten.

Man kann sich vorstellen, dass wir immer mehr Aufwand für die Aufbewahrung unserer Ausstattungen und Modelle haben. Sonst könnten wir unsere Aufgaben nicht erfüllen. Unsere „Stammmannschaft“ hat also über die Wintermonate unsere Lagerstätte in der Vega-Payer-Weyprecht-Kaserne ausgebaut. Besten Dank an alle Beteiligte.

### Vorschau auf das Jahr 2015.

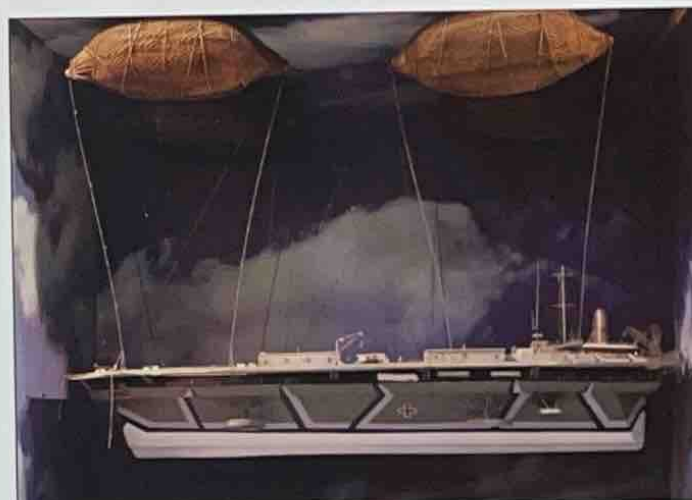
Wie man oben sieht, sind wir zwar schon mitten drinnen. Aber auch weitere Schritte sind schon geplant:

- Sonntag, 26. April: **Klosterneuburger Modellsporttag** der Start ins Open-Air-Halbjahr.
- Sonntag, 3. Mai: Beginn des **Modell-Schiff-Fahrens** und dann jeden ersten Sonntag von Juni bis Oktober.
- 19. bis 20. September **Internationales U-Boot-Treffen** in Neulengbach



### Fantasie oder Wirklichkeit?

Das wäre eine ideale Modell-Plattform und ein idealer Standort für unser Modell-Schiff-Fahren. Nicht wahr? © google



### Fantasie oder Wirklichkeit?

Modelle erzählen Geschichte. Das ist ein Flugzeugträger aus dem 1. Weltkrieg – auf Basis von 4 Luftschiffen.

- 23. bis 26. Oktober: **Modellbau-Messe Wien**



Kontakt: Robert A. Tögel  
Obmann der Sektion Historiker & Modellbau  
r.toegel@fhsaustria.org,  
+43 (0)2243 87 333.

Ausführliche Berichte über unsere Tätigkeiten sind im e-illustrierten LOGBUCH zu finden:  
[www.fhs.austria.org/sektionen/modellbau/logbuch](http://www.fhs.austria.org/sektionen/modellbau/logbuch)



# Sektion Museumshafen

## Schiffsführerkurs 2015

### Leopold R. »Bobby« Kugel



Die FHS-Sektionen Museumshafen und Schiffseigner veranstalten auch 2015 aufgrund der hohen Nachfrage wieder einen Schiffsführerkurs für die Erlangung des **20-Meter-Schiffsführer-Patents**.

Kursbeginn ist im April, die Prüfung durch Vertreter des BMVIT selbst wird voraussichtlich im September stattfinden. Neben der Theorie sind natürlich auch heuer wieder Strecken- sowie Übungsfahrten angesetzt.

Achtung: Es gibt nur mehr Restplätze – die Anzahl der Teilnehmer pro Kurs ist auf 12 beschränkt!

Das 20-Meter-Schiffsführerpatent berechtigt zur selbständigen Führung von Kleinfahrzeugen auf Wasserstraßen und sonstigen Binnengewässern sowie Fahrgastschiffen bis 20 Meter Länge auf Binnengewässern, ausgenommen Wasserstraßen. Internationale Einschränkungen entnehmen Sie bitte dem Informationsblatt zur Schiffsführerprüfung des BMVIT. Die Links zu diesen Informationen haben wir auf unserer Homepage für Sie bereitgestellt.

#### Organisation, Termine, Skripten:

Gerda und Werner Roller

[g.roller@fhsaustria.org](mailto:g.roller@fhsaustria.org)

Tel.: +43-664-41 44 923

#### Vortragender:

Kpt. Dipl.-Ing. *Gustav Jobstmann* (Präsident FHS)

Termine Theorie:

Sa./So. 18.&19. April 2015 im Restaurant »The View«

Sa./So. 13.&14. Juni 2015 im Restaurant »The View«

Prüfungstermin: Etwa Mitte September 2015

Vor der Prüfung wird noch ein »Auffrischungstag« für die Theorie eingeschoben

#### Übungs- und Streckenfahrten:

Vorgesehen sind mehrere

- Streckenfahrten mit dem MS MARCHEGG unter Schiffsführer *Wolfgang Speckner*

- Übungsfahrten mit dem MS FRIEDA unter Schiffsführer *Charly Minke*

- Radar- und AIS-Transponder Übungsfahrt mit der

MY PHOENIX II unter Schiffsführer *Leopold-R. Kugel*

- Ein Wochenende Übungsfahrt mit dem Prüfungsschiff kurz vor der Prüfung

- Mitfahrgelegenheit gibt es für weitere Nachweise und Tagesbestätigungen auf dem FGS CARNUNTUM unter

Kpt. *Markus Haider*

Erforderliche und nachzuweisende Fahrpraxis:

02 Monate bzw. 08 Wochen bzw. 40 Tage, die sich zusammenstellen aus Übungstagen an Bord, Mitfahrten im Urlaub als Teil der Crew; Auch Hausbootfahrten zählen.

Achtung: Segeltörns und Fahrten auf See oder Seen werden nicht anerkannt.

#### Unterlagen, Skripte:

Die Unterlagen und Skripte einschließlich Rechtsmaterialien und Prüfungsfragen werden mit der verbindlichen Anmeldung (Siehe Formular und Begleichung des ersten Teils des Kursbeitrags auf unserer Homepage) übergeben.

#### Kursbeitrag:

Euro 990,-. Voraussetzung: Mitgliedschaft im FHS. Der Kursbeitrag ist spätestens eine Woche vor Kursbeginn zu überweisen.

Nähere Informationen und das Anmeldeformular finden Sie auf der Hauptseite unserer Homepage

<http://www.fhsaustria.org>

Viel Spaß und Erfolg wünscht Ihnen

*Leopold-R. »Bobby« Kugel*





# Sektion Schiffseigner

Leopold R. »Bobby« Kugel



Jetzt wird es also wieder langsam Zeit, die schwimmenden Objekte wieder aus ihrem Winterschlaf zu holen. Primeln, Gänseblümchen, Anemonen und Schneeglöckchen gibt es zwar nicht entlang unserer Wasserstraßen, aber bereits zu Hauf in den geschützteren Regionen unserer Gärten und Parks. Ein untrügliches Zeichen, sich an die Motoren zu begeben, den äußeren Kühlwasserkreislauf und die Wassertanks vom Frostschutzmittel zu befreien und die Maschinen langsam startklar zu machen. Die Saison wird bald eröffnet – Eisheilige hin oder Eisheilige her – auch von den Passagierschiffen hört man viel Neues, nicht nur der See-, sondern auch der Rhein-/Donautourismus wird nach Angaben der Reedereien in diesem Jahr erneut und auch mit neuen Schiffen zunehmen.

Etwas weiter im Entwarnen sind unsere Kollegen von der **AGLAIA**, die auch über den Winter – wenn auch vor allem in Hallen – rege und tätig waren und weiter sind. Hier geht es zwar auch um die Erhaltung und Erneuerung von elektronischen Anlagen, ohne die niemand mehr auskommt, und auch um Motorwartung, aber auch um Schor- und Mastbäume an dem **Colin-Archer** Schiff, bevor es wieder Segel setzen kann. Über den Stand der Arbeiten berichteten wir auf unserer **Homepage** und werden dies auch weiter tun.

Wie im Beitrag Museumshafen zu sehen, veranstalten wir auch dieses Jahr wieder einen **Schiffsführerkurs für das 20 Meter-Patent**. Mit der Zahl der Nachfragen und Anmeldungen im Vorfeld konnte der sonst zweijährige Rhythmus nicht aufrecht erhalten werden und so beschlossen wir, auch 2015 einen Kurs zu durchzuführen. Bei Bedarf können wir auch noch einen Radarkurs mit anbieten – Interessenten bitte melden! Wir wünschen allen Teilnehmern schon jetzt einen fröhlichen und lehrreichen Kurs und natürlich viel Erfolg!

Bewegung ist wieder in die Zulassung des ex-DDSG **Güterkahn 10065** gekommen und auch die Gespräche und Verhandlungen mit den Behörden um einen optimalen Ländenplatz sind wieder in Schwung. Mit den Temperaturen und dem Einsatz unseres neuen Präsidenten **Gustav Jobstmann** steigen auch die Hoffnungen auf einen baldigen und positiven Abschluß der Verfahren. Zu lange steht der denkmalgeschützte und seit fast einem Jahr fertig restaurierte Kahn nun in Bratislava und harret seiner Rückholung.

Neue Pläne und Aktivitäten wird es auch mit der neuen Sektion **„pro futuro“** geben. Nach anfänglicher Skepsis über einen Zusammenschluß von Dampfschiffen und alten Schleppern mit solarbetriebenen schwimmenden Objekten,

Katamaranen und mit Elektromotoren ausgerüsteten schwimmenden Inseln setzt sich nun die Freude über mögliche und machbare Visionen sowie Synergien durch. Die gegenseitige geistige Befruchtung vor allem mit Sektionsobmann **Martin Mai** läßt uns einmal aus einem ganz anderen Blickwinkel in die Zukunft blicken. Dazu gehört tatsächlich auch das stärkere Einbeziehen der Umwelt und umweltschützende Maßnahmen in unsere Pläne und Vorhaben, ein Trend, der auch von unserem neuen Vorstandsmitglied und Schriftführer **Peter Strecha** von der niederösterreichischen Wasserwirtschaft gepusht wird.

Mit neuen Besen und Schrubbern werden nicht nur Decks gereinigt, sondern auch Gedankenflüsse in andere Bahnen gelenkt. Neue Ufer und Länden werden uns gut tun und uns weiterbringen – zum Wohle der historischen und auch der neuen Schiffsgenerationen. Es ist gut und wichtig, wenn wieder wie gerade ein 18-Meter Eisbrecher mit AIS und Transponder und elektronischen Flußkarten ausgerüstet wird – es ist ebenso wichtig, mit neuen Ideen und Methoden die Schönheit und die Qualität unserer Wasserstraßen zu fördern. Es ist nicht nur der kleine, individuelle Anteil des Einzelnen, sondern der Gesamttrend, der bewegt:

Für ein Miteinander von alt und neu auf dem Wasser, für den Erhalt und die Bewahrung unseres Erbes, für eine bessere Information der Öffentlichkeit, für eine positivere Zukunft der „alten“ Schifffahrt auch in unserem Land.

In diesem Sinne: Es werde Frühling!

Leopold-R. »Bobby« Kugel





## Buchbesprechungen



### 100 Jahre Melker Pioniere

Geschichte und Geschichten

1913 – 2013

**Felix Höbarth und Gastautoren**

Verein Melker Pioniere, 306 Seiten,  
245 x 175 mm, viele Fotos farbig,  
gebunden. ISBN 978-3-200-02986-6

Eine interessante Dokumentation über die Melker Pioniere beginnend kurz vor dem und im Ersten Weltkrieg und in allen weiteren Epochen bis ins Jahr 2013 – einschließlich Hinweisen auf die Pioniereinsätze im Zweiten Weltkrieg.

Kasernenbau, Einzug der Truppe 1913, Einsätze im 1. Weltkrieg, Pioniertruppe der 1. Republik, Übernahme der Pioniertruppe durch die Deutsche Wehrmacht und Einsätze im 2. Weltkrieg. Einsätze und Entwicklung im Bundesheer der 2. Republik im In- und Ausland. Technische Entwicklung bis heute. Mehrere Gastautoren berichten über die Abfolge und Umwelt der Melker Pioniere.

Wir haben einige Exemplare vorweg angekauft. Diese sind am nächsten Samstag in Wien und bei Werner Roller zu erhalten.

Bei entsprechender Nachfrage werden wir gerne weitere Exemplare besorgen.

*Robert A. Tögel*

### Notiz an die werten Rezensenten

Länge der Rezensionen:

Etwa 190 Worte  
Garamond 11 pt



### Abgelehnt!

Die erfolglosen Ansuchen von k.(u.)k. Marineoffizieren um den Militär-Maria-Theresien-Orden 1789 – 1931

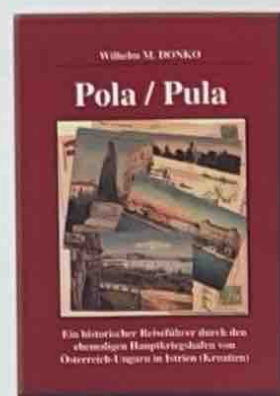
**Oliver Trulei**

Hochformat 17x24cm, 156 Seiten, gebunden  
über 70 s/w Abbildungen

Eigenverlag des Autors, € 36,- (exkl. Versandkosten)  
erhältlich über: [oliver.trulei@aon.at](mailto:oliver.trulei@aon.at)

Oliver Trulei hat in seinem neuen Buch wieder ein Thema angefasst, das so offensichtlich ist, dass es schon wundert, dass es nicht längst bearbeitet wurde. Über die Heldentaten der Maria-Theresien-Ritter, insbesondere die der Marine, wurde schon so einiges geschrieben. Unbeachtet von der (Marine-) Geschichtsschreibung blieben all jene Anträge, die nicht zu dem erhofften Erfolg führten – egal wie berechtigt sie gewesen sein mögen. Der Weg vom Antrag bis zur Verleihung konnte dabei lang und hindernisreich sein. Dass bei der Entscheidungsfindung nicht immer objektiv vorgegangen wurde, war zu vermuten. Das Ordenskapitel, vom Heer dominiert, wurde so zur Spielwiese der Eitelkeiten. Auch die Einflüsse von außen – selbst vom Herrscherhaus – konnten für die Entscheidungsfindung bestimmend sein. All das und noch viel mehr schildert der Autor anschaulich an zahlreichen Beispielen. Dabei ist die chronologische Abfolge der Anträge zugleich ein Teil der k.(u.)k. Marinegeschichte. So gab es zuerst Anträge von Kämpfen auf den Binnenseen und Flüssen, dann vermehrt von der Adria und schließlich machte der technische Fortschritt auch hier nicht Halt und die Seeflieger und U-Bootkommandanten bekamen zunehmend Gewicht. Der Autor schildert in seinem Buch kurz die jeweilige Waffentat die den Anspruch begründen soll und gibt dann ausführlich die Korrespondenz wider, die zur Ablehnung führt. So sind die Entscheidungsprozesse gut nachzuvollziehen und geben einen ungeschminkten Einblick in die Denkweise jener Epoche. Abschließend werden alle Antragsteller durch Kurzbiografien vorgestellt, wie es bei den Büchern des Autors schon zur Tradition geworden ist. Das veröffentlichte Material bietet viele Ansatzpunkte für tiefere Untersuchungen, die leider hier nicht erfolgt sind. Auch hier bleibt der Autor sich treu und überlässt dies denen, die sich dazu berufen fühlen. Der Grundstein dazu ist gelegt. Das Buch ist weit mehr als ein weiterer Titel über die k.u.k. Kriegsmarine, es ist ebenso ordensgeschichtlich wie zeithistorisch sehr lesenswert.

*Lutz Oberländer*



### Pola/Pula

Historischer Reiseführer durch den ehemaligen Hauptkriegshafen von Österreich-Ungarn in Istrien (Kroatien)

**Wilhelm M. Donko**

Format 21 x 14,8 cm (=DIN-A5quer),  
Verlag epubli GmbH, Berlin 2013, gebunden,  
172 Seiten, Softcover,

Die optimale Zusammenstellung des Reiseführers gibt eine gute Übersicht über das, was man noch heute in Pula vom einstigen Hauptkriegshafen der k.(u.)k. Kriegsmarine entdecken kann. Hier finden sich sowohl historische Beschreibungen von der Frühgeschichte, der Römerzeit und natürlich der Zeit als Kriegshafen. Hinweise, wo man heute noch Gelände, Gebäude und Anlagen finden kann, die oft noch immer für die ursprünglichen Zwecke verwendet werden, sind für den heutigen an der Geschichte interessierten Besucher eine wahre Fundgrube.

Man sollte dieses Buch bei jeder Reise nach Istrien und besonders natürlich nach Pola im Reisegepäck dabei haben. So kann man sich auf den Besuch der historischen und kulturellen Stätten vorbereiten und sich gut zurechtfinden.

Ich selbst war ja schon oft in Pola und habe mich seinerzeit von Erwin Grestenberger in die örtlichen Details einführen lassen. Deshalb kann ich das Buch nur loben!

Es ist nicht einfach die wichtigsten Daten gut aufzubereiten, um im vorgegebenen Umfang zu bleiben. Und das ist dem Autor in ausgezeichneter Weise gelungen!

*Robert A. Tögel*



## Die nächsten Termine 2015

01. April	Bordabend ObÖst.	14. April	Stammtisch The View	28. April	Stammtisch Schimanko
06. Mai	Bordabend ObÖst.	12. Mai	Stammtisch The View	26. Mai	Stammtisch Schimanko
03. Juni	Bordabend ObÖst.	09. Juni	Stammtisch The View	23. Juni	Stammtisch Schimanko



Taucher im Jahr 2010 über dem noch gut erhaltenen Bug und Mannschaftsraum von Tb 26.



Beim Tauchgang 2014 ist dieser Schiffsteil durch die Schleppnetze der Fischereischiffe leider schon ziemlich in Mitleiden-schaft gezogen.

## BIS-C 2015

4th. generation

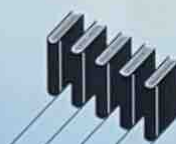
Archiv- und Bibliotheks-Informationssystem

DABIS - alle Aufgaben - ein Team

**Synergien:** WB-Qualität und ÖB-Kompetenz  
**Regelkonform:** RAK . RSWK . Marc21 . MAB  
**Modell:** FRBR . FRAD . RDA Szenario 1 + 2  
**Web:** SSL . Integration & Benutzeraccount  
**Verbundaufbau und Outsourcing-Betrieb**

Software - State of the art - flexible

26 Jahre Erfahrung Wissen Kompetenz  
 Leistung Sicherheit  
 Standards Individualität Offenheit  
 Stabilität Verlässlichkeit  
 Generierung Adaptierung  
 Service Erfahrungheit  
 Outsourcing Cloud Support  
 Dienstleistungen Zufriedenheit  
 GUI-Web-Wap-XML-Z39.50-OAI-METS



DABIS.eu

Gesellschaft für Datenbank-Informationssysteme

Archiv Bibliothek Dokumentation

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

Portale mit weit über 17 Mio Beständen

<a href="http://Landesbibliothek.eu">http://Landesbibliothek.eu</a>	<a href="http://bmlf.at">http://bmlf.at</a>
<a href="http://OeNDV.org">http://OeNDV.org</a>	<a href="http://VThK.eu">http://VThK.eu</a>
<a href="http://VolksLiedWerk.org">http://VolksLiedWerk.org</a>	<a href="http://bmwfw.at">http://bmwfw.at</a>
<a href="http://Behoerdenweb.net">http://Behoerdenweb.net</a>	<a href="http://wkweb.at">http://wkweb.at</a>

DABIS GmbH

Heiligenstädter Straße 213, 1190 Wien, Austria  
 Tel. +43-1-318 9777-10 \* Fax +43-1-318 9777-15  
 eMail: [office@dabis.eu](mailto: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



# Oldtimer Verleih

## DREAMS & WHEELS

[www.dreams-and-wheels.at](http://www.dreams-and-wheels.at)

Oldtimer- und  
Sportwagenvermietung/Velden



Josef Woath

Tel: +43 664 73 74 72 47

Mail: [josef.woath@chello.at](mailto:josef.woath@chello.at)

Seecorso 4

9220 Velden am Wörthersee



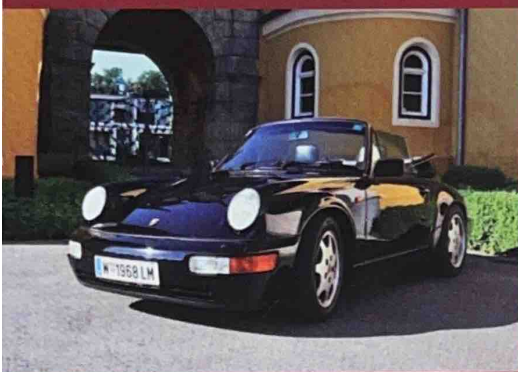
Pro Tag 250€ inkl. 300 Km  
Wochenende 550€



Pro Tag 95€ keine Km  
Wochenende 250€ Begrenzung



Pro Tag 250€ inkl. 300 Km  
Wochenende 550€



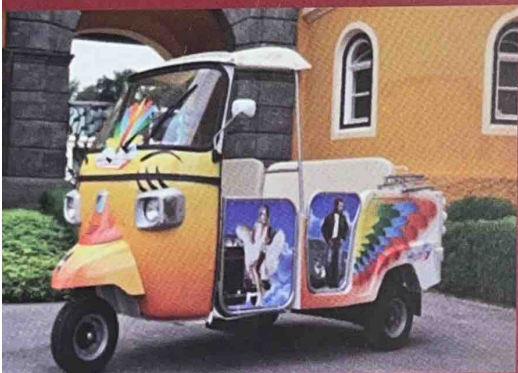
Pro Tag 420€ inkl. 300 Km  
Wochenende 880€



Hochzeitsfahrten ab 480€  
inkl. Chauffeur



Hochzeitsfahrten ab 480€  
inkl. Chauffeur



Pro Tag 95€  
Pro Std. 35€



Pro Tag 250€ inkl. 300 Km  
Wochenende 550€



Pro Tag 180€ inkl. 300 Km  
Wochenende 450€